

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME NICOLE CATALA

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 13 (*suite*) (p. 3)

Amendement n° 202 de M. Gayssot : MM. 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. – Rejet.

Amendement n° 390 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 173 de M. Gayssot ; MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 165 de M. Gayssot ; MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 328 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 329 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 330 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 331 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 174 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 175 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n°s 179 de M. Gayssot et 332 de M. Filleul : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre, Jean-Jacques Filleul. – Rejets.

Amendement n° 335 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 333 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 334 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n° 180 de M. Gayssot ; MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 181 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 13.

Article 14 (p. 10)

MM. Jean-Jacques Filleul, Jean-Claude Gayssot, Michel Bouvard, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

Amendement de suppression n° 183 de M. Gayssot : MM. Paul Mercieca, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 185 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 189 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 184 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, MM. Jean-Louis Idiart, Robert Pandraud, Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n° 274 de M. Filleul : M. Jean-Louis Idiart. – Retrait.

Amendements n°s 186 de M. Gayssot et 275 de M. Filleul : MM. Paul Mercieca, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n° 276 de M. Filleul : Mme Véronique Neiertz, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 277 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 278 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 279 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 191 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 14.

Après l'article 14 (p. 16)

Amendement n° 193 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 192 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchédé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

M. Jean-Claude Gayssot.

Suspension et reprise de la séance (p. 17)

Article 15 (p. 17)

M. Jean-Jacques Filleul.

Amendements de suppression n°s 194 de M. Gayssot et 280 de M. Filleul : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 195 de M. Gayssot : MM. Paul Mercieca, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n°s 281 de M. Filleul et 196 de M. Gayssot : Mme Véronique Neiertz, MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre, Charles Fèvre, Jean-Louis Idiart. – Rejets.

Amendement n° 282 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 283 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 284 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 285 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 286 de M. Filleul : Mme Véronique Neiertz, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 15.

Après l'article 15 (p. 22)

Amendement n° 199 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 198 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 197 de M. Gayssot : MM. Paul Mercieca, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 16 (p. 24)

M. Jean-Jacques Filleul.

Amendement de suppression n° 287 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 288 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 289 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 290 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 291 de M. Filleul : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 292 de M. Filleul : Mme Véronique Neiertz, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 4 de M. Auchedé : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 252 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 3 de M. Gayssot : MM. Rémy Auchedé, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 16.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 29)

MM. Jean-Claude Gayssot,
Michel Bouvard,
Charles Fèvre.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 31)

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

M. le ministre.

2. **Suspension des travaux de l'Assemblée** (p. 33).
3. **Dépôt d'un rapport en application d'une loi** (p. 33).
4. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 33).
5. **Dépôt d'un rapport de l'office d'évaluation** (p. 33).
6. **Ordre du jour** (p. 33).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA,
vice-président**

Mme 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**

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

Discussion des articles (*suite*)

Mme le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'amendement n° 202 à l'article 13.

Article 13

Mme le président. Je rappelle les termes de l'article 13 :

« Art. 13. – La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

« I. – La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 18 est remplacée par trois alinéas ainsi rédigés :

« Cet établissement a pour objet :

« – d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;

« – d'assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l'infrastructure prévues à l'article 1^{er} de la loi n° du portant création de l'établissement public Réseau ferré de France.

« II. – L'avant-dernier alinéa de l'article 20 est supprimé.

« III. – Le II de l'article 24 est ainsi rédigé :

« II. – La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'État au titre des charges résultant des missions de service public qui

lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions de l'article 22 de la présente loi ainsi que de l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

« Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par la Société nationale des chemins de fer français avec l'État ou les collectivités territoriales concernées.

« La Société nationale des chemins de fer français bénéficie de concours financiers, selon les règles fixées par son cahier des charges, en raison des charges qu'elle supporte en matière de retraites. »

« IV. – L'article 26 est abrogé. »

MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 202, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du III de l'article 13, substituer au mot : "rédigé", le mot : "complété". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement suggère de préserver une disposition de la LOTI qui permet à la SNCF de bénéficier pour son fonctionnement et son développement de concours financiers de l'État, en raison de « la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation » et 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.

Mme le président. La parole est à M. Alain Marleix, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable à l'adoption de cet amendement.

En effet, la disposition contenue dans le paragraphe III de l'article 13 ne peut se surajouter à l'actuelle rédaction de l'article 24 de la LOTI, sauf à rendre la lecture de ce texte particulièrement difficile, voire contradictoire.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 202.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 390, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa du III de l'article 13. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Amendement défendu.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 390.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 173, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après le mot : "reçoit", insérer les mots : "pour son fonctionnement et son développement". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement propose de conserver dans la LOTI une précision utile.

Les concours financiers de l'Etat à la SNCF doivent être possibles tant pour le fonctionnement que pour le développement de cet établissement public.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

Mme 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.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 173.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 165, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après le mot : "confiées", insérer les mots : "en exclusivité". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Il est défendu.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 165.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 328, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après les mots : "en raison du rôle", insérer le mot : "primordial". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous souhaitons, au groupe socialiste, affirmer que le rôle de la SNCF est primordial.

En effet, la SNCF, devenue après le vote de l'article 1^{er}, exploitante ferroviaire, aura bien besoin, nous semble-t-il, des concours financiers de l'Etat pour assurer ses missions de service public. Ses missions sont primordiales si l'on considère l'intérêt du rail pour les citoyens dans la mise en œuvre du droit au transport, droit sur lequel nous avons longuement débattu hier, et qui a été, pour la première fois, intégré dans la LOTI.

Nous souhaitons un concours financier exceptionnel de l'Etat afin d'aérer la gestion financière de la SNCF. En effet, la dette de la SNCF – c'est l'un des éléments majeurs de notre opposition au projet de loi –, qui représente des investissements d'infrastructure restés à la charge de la SNCF, doit être ramenée au maximum à 30 milliards de francs. Ce serait pour nous une grande satisfaction et, pour la SNCF, un gage de réussite. Il faudra bien, de toute manière, lui accorder cette dotation exceptionnelle car il est inconcevable qu'une entreprise dont le chiffre d'affaires est de 52 milliards par an – même si l'année 1996 semble avoir été un peu plus favorable que les précédentes – puisse équilibrer ses comptes avec le poids d'une dette de 70 milliards.

Monsieur le ministre, j'attends de vous que vous teniez compte du rôle primordial que joue la SNCF dans cette affaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

Cette précision ne nous paraît pas indispensable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. La SNCF joue un rôle primordial, mais cette disposition me paraît superflue. Le Gouvernement y est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 328.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 329, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après les mots : "en ce qui concerne la sécurité", insérer les mots : ", le respect de l'environnement". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. La première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13 est ainsi rédigée : « La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. »

Notre amendement tend à ajouter les mots : « le respect de l'environnement ».

Comme nous l'avons déjà dit à propos de certains articles, il nous paraît nécessaire d'inclure la notion d'environnement chaque fois qu'il est question du rail. Dans cet article dont le premier alinéa fait référence à la

LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, faute de cette référence on ne respecterait pas l'esprit de cette loi.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Il est défavorable. Les avantages des transports ferroviaires en matière d'environnement – avantages incontestables – sont déjà reconnus par l'article 12 du projet de loi. C'est écrit noir sur blanc.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Effectivement, ce souci est déjà pris en compte dans l'article 12. Le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 329.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 330, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après les mots : "en ce qui concerne la sécurité", insérer les mots : ", la santé publique". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. « La santé publique » est un élément important pour la bonne insertion du rail dans l'environnement, parce qu'il est non aggravant pour la santé publique de nos concitoyens.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 330.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 331, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, après les mots : "en ce qui concerne la sécurité", insérer les mots : ", la solidarité au regard des inégalités sociales". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. La solidarité est une référence à laquelle nous sommes attachés et que nous avons rappelée lors de la discussion de plusieurs articles. Il nous semble que, s'agissant des conditions de financement, cette notion doit aussi être retenue.

Ce matin, nous n'avons pas eu toutes les précisions sur la façon dont sera financé le nouvel établissement public. Nous aimerions en avoir sur l'instauration d'une redevance de 0,5 % sur les ventes de gaz, d'électricité et de services téléphoniques pour financer les nouveaux investissements. La création de cette taxe figure à l'article 2 de la proposition de loi relative au financement du TGV, à

laquelle il a été déjà plusieurs fois fait allusion. En fait, elle s'entrechoque un peu avec ce projet. Une telle taxe pourrait-elle être envisagée pour l'établissement public ou l'Etat lui-même prendra-t-il les choses en mains ? Certains des cosignataires de cette proposition sont présents dans l'hémicycle, mais n'interviennent pas sur le texte en discussion. Pourtant, ils pourraient aussi nous donner des précisions sur ce point.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Pour en revenir à l'amendement n° 331, l'avis est défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Soyez rassuré, monsieur Idiart : c'est bien l'Etat qui financera les infrastructures à travers le nouvel établissement public, Réseau ferré de France, et par des moyens budgétaires qui seront des dotations particulières accordées à RFF. Comme vous le savez, ces moyens budgétaires sont aujourd'hui limités.

Vous avez évoqué ce matin, le TGV-Est. Je peux vous rassurer aussi à ce sujet : pour 1997, les crédits nécessaires pour l'avant-projet détaillé sur l'ensemble du parcours ont été prévus et j'ai pris l'engagement que, pour la première partie des travaux, les crédits seront inscrits au budget de 1998. L'Etat assume donc ses responsabilités.

Quant à la proposition de loi à laquelle vous faites allusion, j'en ai pris connaissance ce matin. J'en ai lu l'exposé des motifs qui n'est pas contradictoire avec notre débat. Il va dans le même sens. La proposition reconnaît bien que le financement des infrastructures relève de la responsabilité totale et entière de l'Etat. C'est à ce titre qu'elle suggère des moyens financiers nouveaux pour aider l'Etat. Il faudra l'examiner tranquillement et voir ce qu'il peut en ressortir.

En ce qui concerne l'amendement n° 331, la précision me paraît superflue. Le Gouvernement est défavorable.

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

M. Jean-Louis Idiart. Votre réponse, monsieur le ministre, selon laquelle l'Etat a vocation à financer les infrastructures, pourrait nous satisfaire. A plusieurs reprises au cours de ce débat engagé depuis soixante-douze heures, on a indiqué que le fonds interministériel des transports terrestres et des voies navigables servirait essentiellement à financer, non pas les lignes à grande vitesse, mais les lignes d'intérêt régional.

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

M. Jean-Louis Idiart. La proposition de loi dont je parle va peut-être ajouter quelques fonds mais ils ne suffiront pas à financer l'objet de la demande des auteurs. C'est le fonds d'intervention qui sera « pompé ». Il s'agit de savoir si ce sera pour le TGV ou pour les autres lignes.

Mme le président. Concluez, monsieur Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. C'est très important !

Mme le président. Mais nous sommes très éloignés de l'amendement.

M. Jean-Louis Idiart. Il s'agit bien du financement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Que les choses soient bien précisées. C'est le comité de gestion du FITTVN, à l'intérieur duquel les parlementaires sont largement représentés, qui décidera.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 331.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 174, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13 par les mots : " en raison notamment de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation " . »

La parole est à M. Rémy Auchedé.

M. Rémy Auchedé. Nous proposons que soit maintenue dans la LOTI la notion selon laquelle le concours financier de l'Etat au fonctionnement et au développement de la SNCF est justifié par la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation.

A notre sens, cette précision n'est pas inutile, puisqu'elle constitue le fondement de la participation financière de l'Etat. Il est donc important de montrer, dans le texte même de la LOTI, que l'Etat ne se décharge pas de sa responsabilité dans l'existence et le développement économique et social de la nation. Cela doit apparaître clairement sous peine de laisser entrebâillée la porte à la privatisation plus ou moins larvée de secteurs entiers de l'activité ferroviaire dans notre pays.

Même si l'amendement ne pose qu'un postulat de principe, il ne convient pas de négliger sa portée juridique, dont nous estimons qu'elle est loin d'être symbolique. D'ailleurs, si elle l'était, pourquoi cette précision figurerait-elle dans les avant-projets de décret qui ont été communiqués aux organisations syndicales ? Il n'est pas souhaitable de déclasser du pouvoir législatif vers le pouvoir réglementaire une notion qui ne le mérite assurément pas. En outre, une telle tentative n'est pas conforme aux articles de la Constitution qui délimitent les pouvoirs respectifs de l'exécutif et du législatif.

Je vous rappelle, à cet égard, que la LOTI a fait l'objet, en son temps, d'un recours devant le Conseil constitutionnel, recours dont l'un des signataires était d'ailleurs le député Bernard Pons ! La notion que nous suggérons de maintenir dans la LOTI avait alors reçu l'aval constitutionnel en tant qu'émanation du pouvoir législatif. Il ne faut donc pas défaire aujourd'hui ce qui, pour une fois, a été bien fait par le Conseil constitutionnel à une certaine époque.

C'est pour ces raisons que nous vous demandons d'adopter cet amendement.

M. Jean-Claude Gayssot. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Son avis est négatif. En effet, la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation est rappelée dans la rédaction de l'article 12 du projet.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Effectivement je renvoie à l'article 12. Le Gouvernement est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 174.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 175, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13 par les mots : " en raison notamment du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie " . »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Après mon collègue Rémy Auchedé, je précise que M. le ministre Bernard Pons, à l'époque député, était le deuxième signataire du recours au Conseil constitutionnel, contre le LOTI, le premier étant M. Chirac, alors député de Corrèze.

Cela dit, j'en viens à l'amendement. Le droit au transport induit le droit à aller d'un point à un autre.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Jusque-là pas de problème !

M. Jean-Claude Gayssot. Il induit aussi la possibilité d'aller d'un point à un autre en toute sécurité. A cet égard existe une responsabilité particulière de l'organisateur du service public de transport.

Comme cheminot, je puis vous assurer que la sécurité est une obsession chez eux. Ils l'assument avec un haut niveau de conscience quelle que soit leur catégorie. La sécurité est d'ailleurs organisée par des procédures techniques qui ne peuvent être garanties que par des procédures intégrées d'interventions humaines et technologiques pour entretenir l'infrastructure. Ces tâches sont dévolues, parmi d'autres, à chacun des 40 000 agents des services d'équipement de la SNCF, au côté des agents des transports.

Un de vos projets, mais aussi certaines informations qui viendraient du Gouvernement nous inquiètent. Monsieur le ministre, je ne sais pas si vous serez favorable à notre amendement, mais je vous demande de nous répondre sur un point précis : est-il vrai que vous êtes en train d'étudier ou de faire étudier la mise sur pied d'une sorte d'agence de la sécurité ferroviaire, dont la mise en place aurait été jugée nécessaire parce que – selon les raisons qui circulent pour la justifier – les processus internes de la SNCF seraient jugés trop contraignants ?

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission s'associe très volontiers à l'hommage que M. Gayssot a rendu aux qualités du personnel de la SNCF, mais elle est en désaccord avec l'amendement.

Mme 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.

Je rassure M. Gayssot : il n'a jamais été question, à ma connaissance, d'une structure de cette nature pour les problèmes de sécurité. Jamais ! Cela figurera au *Journal officiel*.

M. Jean-Claude Gayssot. Je prends acte de la réponse de M. le ministre.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements, nos 179 et 332, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 179, présenté par MM. Gaysot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, insérer la phrase suivante : "ces concours ont également pour objectif l'assainissement progressif de sa situation financière". »

L'amendement n° 332, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après la première phrase du deuxième alinéa du III de l'article 13, insérer la phrase suivante : "Ces concours financiers tiennent compte des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière". »

La parole est à M. Rémy Auchédé pour soutenir l'amendement n° 179.

M. Rémy Auchédé. Au paragraphe III de cet article 13, il est dit que : « La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées. » Nous souhaitons, par notre amendement, préciser que le concours de l'Etat contribue aussi à l'assainissement de la situation financière préoccupante de la SNCF, due au désengagement financier de l'Etat.

En fait, nous proposons de maintenir dans le texte de l'article 24 de la LOTI une notion qui s'impose plus encore dans la situation actuelle qu'elle ne s'imposait en 1983. La question financière, nous l'avons souligné à plusieurs reprises, est au cœur du présent débat. Il convient de prendre des mesures fortes pour remédier à la situation financière préoccupante de la SNCF. C'est pourquoi nous pensons qu'il est utile de retenir cet amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

Mme 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 le dispositif de désendettement, qui est au centre de notre projet de loi, répond parfaitement à cet objectif.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 332.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous avons déposé cet amendement à l'article 13 parce que nous sommes dubitatifs quant à la manière dont est envisagé l'assainissement financier. Nous voudrions donc que la loi précisant bien que les concours financiers devraient prendre en considération les objectifs d'assainissement progressif, afin que vous en teniez compte, monsieur le ministre.

Il faut, en effet, que l'assainissement soit l'objectif majeur de Réseau ferré de France afin que cet établissement ne devienne pas une sorte de cheval de Troie de la privatisation si, par hasard – le mot est presque imprudent – de graves problèmes financiers survenaient.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis que pour l'amendement n° 179.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 179.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 332.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 335, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du III de l'article 13 par la phrase suivante : "Elle reçoit également de l'établissement visé par l'article 1^{er} de la loi n°..... du la rémunération des missions de gestion de l'infrastructure qu'elle réalise pour le compte de ce dernier". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart

M. Jean-Louis Idiart. Il nous paraît étrange que les ressources de la SNCF inscrites à l'article 1^{er} ne figurent pas dans l'inventaire des ressources de la SNCF à cet article. Cet amendement propose de les y inscrire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable, madame le président, car ce sera effectivement le cas. En effet, la convention entre RFF et la SNCF, mentionnée à l'article 1^{er}, devra prévoir les conditions d'exécution et de rémunération des missions confiées à la SNCF. D'ailleurs, l'article 1^{er} indique expressément que RFF rémunère la SNCF pour l'ensemble de ses missions.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 335.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 333, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'avant-dernier alinéa du III de l'article 13 :

« Ces concours donnent lieu à un contrat de plan entre la SNCF et l'Etat et à des conventions conclues avec les collectivités territoriales concernées. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Par cette nouvelle rédaction de l'avant-dernier alinéa du III de l'article 13, nous souhaitons réintroduire l'idée de contrat de plan qui a malheureusement été rayée d'un geste simple, mais efficace, par M. le ministre, en indiquant tout simplement : « Ces

concours donnent lieu à un contrat de plan entre la SNCF et l'Etat et à des conventions conclues avec les collectivités territoriales concernées. »

Monsieur le ministre, le I de l'article 24 de la loi sur l'organisation des transports intérieurs n'étant pas supprimé par le présent projet de loi, la SNCF doit pouvoir disposer d'un contrat de plan avec l'Etat, déterminant les objectifs qui lui sont assignés et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Un tel contrat de plan serait le bienvenu, même si vous avez refusé qu'il soit mis en œuvre dans le cadre du service public ferroviaire, puisque ce texte va malheureusement être adopté, actant la partition en deux du service public ferroviaire français, la SNCF devenant un établissement public d'exploitation. Il serait bon que vous reveniez sur votre décision d'écarter tout contrat de plan, il serait bon d'en renégocier un avec les organisations syndicales et la direction afin de fixer clairement les objectifs de ce service public. Même si la situation financière est délicate, les moyens et obligations devraient être connus et mis en œuvre par l'ensemble de l'entreprise.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement. Elle considère qu'il est redondant avec le paragraphe I de l'article 24 de la LOTI qui, comme le souligne d'ailleurs l'exposé des motifs de l'amendement, n'est pas supprimé.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le principe d'une convention paraît suffisant et mieux adapté. Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 333.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 334, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa du III de l'article 13 par la phrase suivante : "Dans le cadre de la loi de finances, un rapport est présenté chaque année au Parlement sur l'évolution de ces concours financiers". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Le II du III de l'article 13 commence ainsi : « La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat... » Nous souhaitons que, dans le cadre de l'examen de la loi de finances, un rapport soit présenté chaque année au Parlement sur l'évolution de ces concours financiers. Cela irait dans le sens d'une plus grande clarté.

Il faut impérativement que ce rapport accompagne la présentation de la loi de finances afin que nous disposions en même temps de tous les éléments d'appréciation. Il y aurait cohérence avec la discussion du budget des transports. Ce rapport témoignerait en outre de l'intérêt constant que l'Etat apporte à la Société nationale des chemins de fer français.

M. Jean-Claude Gayssot. Comme pour la sécurité sociale !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement. En effet, le souci exprimé par ses auteurs est contenu dans l'article 16 de la loi qui prévoit un rapport annuel au Parlement, à la fois sur l'assainissement financier et l'expérimentation de la régionalisation.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. Idiart a tout à fait raison et je crois qu'il faudra surveiller l'évolution de très près. Mais, chaque année, dans le cadre de l'examen de la loi de finances, le problème sera forcément évoqué.

Par ailleurs, comme l'a souligné M. le rapporteur, l'article 16 du texte répond à cette préoccupation.

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

M. Michel Bouvard. J'ai bien entendu la demande de M. Idiart. Je lui indique que le rapport spécial présenté chaque année par la commission des finances sur le budget des transports terrestres inclut en général cette donnée. En ma qualité de rapporteur spécial, je veillerai particulièrement à ce qu'elle figure bien à l'avenir et M. Idiart sera, comme chaque parlementaire, destinataire de ce document bien avant la discussion budgétaire.

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

M. Jean-Louis Idiart. Je prends acte de ces propos. Toutefois, monsieur le ministre, nous verrons en examinant l'article 16 que cela n'est pas aussi spontané que vous voulez bien le dire. On a plutôt l'air d'y indiquer que l'on ne commencera à examiner la situation qu'après avoir eu le bilan de l'action en matière de régionalisation.

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

M. Jean-Louis Idiart. Nous voulons que les choses aillent vite et il faut que nous puissions avoir les premiers chiffres dès l'examen de la loi de finances pour 1998, donc dès cette année.

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

M. Jean-Louis Idiart. Je prends donc acte de ce que vient de nous indiquer notre collègue Michel Bouvard. Nous l'en remercions et nous veillerons à ce que cela soit bien fait.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 334.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Achedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 180, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le IV de l'article 13 :

« IV – L'article 26 est ainsi rédigé :

« Art. 26. – Les groupes et les entreprises industriels et commerciaux, fournisseurs de biens et de services, destinés aux établissements publics chargés de la mise en œuvre du service public du transport ferroviaire, ou responsables de l'infrastructure ainsi que les entreprises bénéficiant du transport ferroviaire et, notamment, celles dont l'activité principale ou secondaire réside dans le chargement ou le transport de marchandises, participent au financement des investissements nécessaires à l'amélioration et à la modernisation des infrastructures, installations et matériels roulants de transport ferroviaire.

« Le Parlement détermine chaque année, à l'occasion de la loi de finances, les modalités concrètes de cette participation financière. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement propose d'associer les bénéficiaires réels du transport ferroviaire – je pense en particulier aux entreprises – au financement de cette activité puisque l'occasion nous est offerte, dans cette discussion, de préciser la diversité des sources contributives au financement des infrastructures.

Depuis longtemps, en effet, des opérations entièrement financées par des crédits publics n'ont eu pour bénéficiaires réels que des propriétaires de circuits de grande distribution, de l'industrie des loisirs, à l'exemple du financement par la seule SNCF de la gare TGV d'Eurodisney.

Tel est encore le cas pour les plus-values spéculatives réalisées par les promoteurs immobiliers, grâce aux employeurs qui délocalisent leurs activités sur les sites concernés, à l'image des flambées des prix constatées autour des gares de Lyon Part Dieu, Lille Europe, Bordeaux et, bien sûr, en région parisienne.

Je peux également citer certaines stations de l'or blanc, comme Courchevel. Les gens vont ainsi en TGV dans des stations de luxe où les promoteurs immobiliers ont bénéficié de l'infrastructure ferroviaire sans contribuer à son financement. Je ne cite évidemment pas de nom !

M. Michel Bouvard. Je ne suis pas sûr que beaucoup de clients aillent à Courchevel en train. Ailleurs, peut-être, mais guère à Courchevel ! (*Sourires.*)

M. Jean-Claude Gayssot. Il connaît ! (*Sourires.*) On voit que vous y allez !

M. Michel Bouvard. C'est le département de la Savoie qui est propriétaire !

M. Jean-Claude Gayssot. En tout cas, nous pensons qu'un système inspiré de celui mis en place à l'époque du général de Gaulle et du président Pompidou – pour financer l'aménagement de la Défense, ils avaient instauré une taxe au mètre carré de bureau pour aider au financement des infrastructures de transport – devrait être introduit à l'occasion de cette discussion pour le financement des infrastructures de la SNCF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable. L'inconvénient majeur de l'amendement, s'il devait être voté, serait de faire payer deux fois les entreprises utilisant le rail : une fois pour le paiement du service rendu et une seconde fois par le biais de ce système participatif.

M. Rémy Auchédé. Comme ils paient moitié prix, cela rétablirait l'équilibre !

Mme 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 excellemment développées par M. le rapporteur, le Gouvernement est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 180.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 181, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le IV de l'article 13 :

« IV – L'article 26 est ainsi rédigé :

« *Art. 26.* – Le Service national des messageries de la Société nationale des chemins de fer français fonctionne conformément aux principes du service public, en complémentarité avec le transport ferroviaire de marchandises, avec du personnel bénéficiant intégralement du statut propre au personnel de l'entreprise. »

Puis-je considérer qu'il s'agit d'un amendement de repli et que vous l'avez soutenu par anticipation ?

M. Rémy Auchédé. Ce n'est pas un amendement de repli, madame la présidente.

M. Jean-Claude Gayssot. Ou plutôt si, mais il se défend !

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

M. Rémy Auchédé. Une grande inquiétude règne parmi le personnel du SERNAM, vous ne l'ignorez pas. Cet amendement tend à l'apaiser.

Le Service national des messageries de la Société nationale des chemins de fer français, le SERNAM, est, après La Poste, notre deuxième opérateur en messagerie. Ce service est actuellement géré selon une logique concurrentielle : appel à la sous-traitance, prix des transports sous-évalués, autant de pratiques qui se répercutent directement sur les conditions de travail de nombreux salariés, notamment ceux dont le statut est plus précaire.

Nous souhaitons, pour notre part, œuvrer à la constitution d'un grand pôle de fret dans le service public. Le récent conflit social des routiers a montré combien il était urgent de régler un secteur où la concurrence est source d'innombrables gâchis financiers et humains. Entre 20 % et 30 % des personnels du SERNAM sont sous statut public. Ne peut-on imaginer d'intégrer, dans la perspective d'une réelle promotion du service public et de sa qualité, ainsi que dans un souci de complémentarité avec le transport ferroviaire de marchandises, les personnels du SERNAM dans le statut propre du personnel de la SNCF ? Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable. Cette précision ne nous paraît pas nécessaire : le SERNAM est un service totalement intégré à la SNCF et non une filiale ou un organisme parallèle.

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

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

M. Jean-Claude Gayssot. Mais le SERNAM réduit tous ses effectifs !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 181.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 13.

(*L'article 13 est adopté.*)

Article 14

Mme le président. « Art. 14. – I. – L'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Les régions concernées par l'expérimentation prévue au présent article sont autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs de la société nationale des chemins de fer français. La délimitation de ces services est fixée conjointement par l'Etat et la région. Chacune des régions reçoit chaque année, directement de l'Etat, une compensation forfaitaire des charges transférées à la date d'entrée en vigueur de l'expérimentation. La consistance, les conditions de fonctionnement et de financement de ces services ainsi que leur évolution sont fixées par une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français. L'expérimentation sera close le 31 décembre 1999. Elle pourra toutefois prendre fin, pour chaque région participante, dès la clôture de l'exercice au cours duquel ladite région aura, avant le 1^{er} juin, exprimé sa volonté d'y mettre fin. »

« II. – Après le quatrième alinéa (3^e) de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les dépenses réalisées en application de l'expérimentation prévue au troisième alinéa de l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire n'entrent pas dans l'assiette du prélèvement, à due concurrence, de la compensation forfaitaire des charges transférées. »

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

M. Jean-Jacques Filleul. L'article 14 constitue l'un des volets importants de cette réforme, celui qui a trait à la régionalisation. Le groupe socialiste, sur le principe, est favorable à la régionalisation telle qu'introduite par ce texte, ne serait-ce que parce que c'est nous-mêmes qui l'avions pour la première fois engagée à travers la loi sur l'organisation des transports intérieurs.

Diverses régions ont utilisé les dispositions de la LOTI en passant des conventions avec la SNCF, pour le plus grand bien du développement local et de l'aménagement du territoire. Ce fut un début de réponse après des désertifications terribles, et l'occasion d'un renouveau du rail en tant que transport régional de proximité.

Ainsi, ma région Centre – le président de la région s'en est fait l'écho mercredi – a engagé, dans le cadre des conventions prévues par LOTI, des opérations tout à fait positives, avec la création de l'Interloire, la rénovation d'une cinquantaine de gares, des réouvertures de lignes auparavant réduites à des transports de cars. Par conséquent, sur le principe au moins, nous ne pouvons qu'approuver une extension de la régionalisation.

La deuxième phase que se propose d'engager le projet de loi est intéressante. Malheureusement, elle comporte trop d'interrogations auxquelles, malgré nos interventions répétées, n'ont été apportées que des réponses dilatoires, voire pas de réponse du tout.

La première porte sur la péréquation tarifaire. Il nous importe beaucoup que les tarifs soient calculés de la même manière entre les régions – du moins à peu près à l'identique. En effet, toutes les régions n'ont pas la même taille financière. Il serait très ennuyeux, au regard du

concept du droit aux transports de tous, et à plus forte raison du service public ferroviaire, que les régions plus riches fassent payer moins cher que les autres le droit de circuler sur les voies de chemin de fer.

Deuxième interrogation à laquelle il n'a pas été répondu, celle qui a trait aux infrastructures. Vous connaissez nos craintes, nous les avons réitérées à plusieurs reprises : sous l'effet des difficultés financières des toutes prochaines années, les régions pourront être sollicitées par RFF pour s'intéresser de très près aux infrastructures ferroviaires, en d'autres termes, pour les prendre en charge. Et là, se pose un énorme problème. Dans dix ans, ne verra-t-on pas des régions qui auront accentué la « désertification-rail », faute d'avoir les moyens de pallier les défections de RFF, alors que d'autres auront choisi d'intervenir lourdement pour conserver et exploiter leurs lignes ? Si cela était, ce serait excessivement dommageable pour le maillage du territoire national. Peut-être dépassons-nous le strict cadre de ce texte, mais il est bon que l'on puisse au moins entendre les interrogations des parlementaires de l'opposition et en tenir compte.

Par ailleurs, l'idée d'ouvrir l'expérimentation à six régions est certes intéressante, mais, curieusement, celles-ci pourront quitter l'expérimentation si elles le souhaitent... Ce n'est guère encourageant pour l'avenir. La réussite de la régionalisation exige une volonté politique forte. Or cette volonté politique n'a pas été démontrée dans le budget de l'Etat pour 1997, quoi qu'en disent Mme le secrétaire d'Etat ou M. le ministre : si 800 millions ont été affectés à la régionalisation, c'est au prix d'une ponction de même montant sur la dotation habituelle de la SNCF, qui est passée de 17 milliards en 1996 à 16,2 milliards en 1997. En d'autres termes, il n'y a eu aucun effort supplémentaire de l'Etat et c'est bien dommage. Même si, évidemment, les régions auront ces 800 millions, la crédibilité de l'expérience n'en est pas moins affectée par cette procédure.

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

M. Jean-Claude Gayssot. Peut-être quelque chose va-t-il se passer cette fois-ci, et Mme le secrétaire d'Etat nous répondra positivement.

La Vie du Rail, mais aussi le *Midi libre* du 30 janvier 1997, nous apprennent que le président du conseil régional du Languedoc-Roussillon, personnalité de la majorité de droite, vient de signer avec son homologue de Catalogne un accord qui nous paraît contredire tous les discours et garanties orales que vous donnez depuis le début de la discussion. Cet accord prévoit la réalisation et l'exploitation d'une ligne à double voie construite et exploitée sous le régime de la concession. Cette privatisation sur cinquante-deux kilomètres de l'infrastructure et de l'exploitation témoigne bien d'une volonté de déréglementer le transport ferroviaire et de privatiser.

Cet exemple rend dérisoire tout discours sur votre volonté de maintien de l'unicité du réseau, à moins que Mme le secrétaire d'Etat nous assure immédiatement que l'engagement du président du conseil régional Languedoc-Roussillon sera dénoncé et qu'il sera mis un coup d'arrêt à la procédure que la majorité de ce conseil régional semble vouloir engager. Ce démembrement caractérisé et cette tentative de gestion privatisée justifient, si cela est encore nécessaire, notre opposition à votre projet de loi et notre volonté de défendre l'unicité du réseau.

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

M. Michel Bouvard. L'intervention de mon collègue Gayssot m'amène à prendre la parole.

M. Jean-Claude Gayssot. Ce que j'ai dit est vrai !

M. Michel Bouvard. Il est évident que le cadre actuel de la loi ne permet pas de régler certains cas particuliers, notamment celui de grandes infrastructures internationales à cheval sur deux Etats. Outre cette liaison franco-espagnole, il existe un grand projet dans le massif des Alpes qui concerne aussi bien les marchandises que les voyageurs. Sa réalisation, notamment celle d'un tunnel de cinquante-quatre kilomètres de long dans les Alpes, qui représente à lui seul au moins 25 milliards d'investissements, imposera de trouver des solutions adaptées, au besoin par le biais de concessions.

M. Jean-Claude Gayssot. Mais là, c'est bien une concession !

M. Michel Bouvard. Ce sujet a souvent été évoqué. C'est ce que j'ai fait, et dans ma région, avec les organisations syndicales, y compris la CGT. La réalisation de certaines infrastructures internationales ne peut s'envisager avec des montages faisant appel aux seuls capitaux d'Etat.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous y voilà !

M. Michel Bouvard. Il faudra bien trouver une solution adaptée, soit dans le cadre d'une concession, soit dans le cadre d'un traité international. Mais pour ces quelques ouvrages internationaux qui concernent aussi le pays voisin, la solution ne peut être uniquement nationale. C'est en tout cas une conviction.

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

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Je souhaiterais apporter quelques informations à M. Gayssot en réponse à ses interrogations sur l'un des projets de TGV dit « TGV franco-espagnol ». Monsieur le député, vous faites allusion à un traité entre la France et l'Espagne qui a fait l'objet d'une loi de ratification approuvée ici même il y a une dizaine de jours. Ce traité porte sur la réalisation d'un tronçon – j'insiste sur ce mot – binational entre Perpignan et Figueras...

M. Jean-Claude Gayssot. Cinquante-deux kilomètres !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. ... qui représente une trentaine de kilomètre et qui pourrait être exploité, une fois les études achevées, un peu dans les mêmes conditions que le tunnel sous la Manche.

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre et Auchedé ont présenté un amendement, n° 183, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 14. »

La parole est à M. Paul Mercieca.

M. Paul Mercieca. Les réponses de votre collègue Bouvard et de Mme le secrétaire d'Etat ne nous rassurent pas du tout. Bien au contraire, elles nous inquiètent. On met certainement le doigt dans la privatisation du réseau ferré national.

L'article 14 ne nous paraît d'aucune utilité, puisque l'expérimentation est déjà prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. En fait, il vise avant tout à ne pas laisser croire que le seul objet du projet de loi serait la partition. Aussi évoque-t-on la régionalisation comme moyen de répondre aux besoins des usagers.

Nous avons déjà indiqué que la région est, à notre avis, un échelon pertinent de recensement des besoins des usagers et de la nation. C'est une question de démocratie

et de développement du transport ferroviaire. Mais le type de régionalisation que vous souhaitez mettre en œuvre, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, n'équivaut nullement à la décentralisation et à la démocratisation qui seraient souhaitables.

Le texte de cet article appelle un certain nombre de remarques.

Tout d'abord, le principe d'une dotation forfaitaire de l'Etat revient à transférer toute perspective d'amélioration du réseau du matériel roulant sous la seule responsabilité des régions. Rien n'est prévu dans le cas où Réseau ferré de France imposerait une hausse des péages aux régions par le biais de la SNCF. Or, dans l'avant-projet de décret sur ce projet de loi, seuls les péages des années 1997 et 1998 sont prévus. Qu'en sera-t-il en 1999 ?

En outre, le niveau des péages pour les liaisons régionales n'est pas évoqué. Ainsi, personne ne peut écarter la possibilité que Réseau ferré de France pratique un péage plus élevé dès 1999 sans qu'aucune contribution financière supplémentaire n'incombe à l'Etat à l'égard des régions. De même, rien n'empêche Réseau ferré de France de pratiquer dès demain un péage plus élevé sur des sillons nouveaux, aux heures de pointe, ce qui obérerait l'effort des régions qui souhaiteraient renforcer des dessertes.

Le problème est également soulevé de la péréquation financière et de l'absence de règlement de la dette des régions autres que celles qui participent à l'expérimentation. Ainsi, la SNCF supporte plus de un milliard de francs de dette de l'exploitation des services régionaux voyageurs. La SNCF sera-t-elle encore tenue pour responsable des déficits d'exploitation des quatorze régions non encore expérimentales ? Le respect de l'égalité des citoyens est également remis en cause.

Enfin, la régionalisation que vous proposez risque de peser lourdement sur les effectifs par des réductions de postes ou une modification de l'organisation du travail. Cela conduirait par ailleurs à affecter du personnel à la seule activité voyageur régionale, provoquant gâchis humains et financiers du fait de la disparition des synergies.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de l'article 14.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission ayant adopté sans aucune modification l'article 14, cela sous-entend qu'elle rejette les amendements.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'article 14 est l'un des articles essentiels du projet de loi, puisque celui-ci comporte trois piliers : la création d'un nouvel établissement public, la régionalisation et le projet industriel de l'entreprise. Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 183.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 185, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa du I de l'article 14, après le mot : "sont", insérer les mots : "avec la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement est défendu.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 185.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 189, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du dernier alinéa du I de l'article 14 par les mots : "après consultation des autres collectivités territoriales concernées et le cas échéant de leurs communautés avec la Société nationale des chemins de fer français." »

La parole est à M. Rémy Auchédé.

M. Rémy Auchédé. Notre amendement tend d'une part à garantir l'équité entre les régions, d'autre part à préserver l'unicité et la nature mêmes du service public.

Nous l'avons déjà indiqué au cours des débats : nous approuvons la politique de décentralisation. En revanche, nous nous inquiétons d'une conception de la décentralisation qui se fonderait essentiellement sur un transfert de charges non accompagné de moyens financiers ; on a vu ce qui s'est passé avec le transfert des collèges aux départements et des lycées aux régions. Dans le cas présent, ce serait la même chose, mais dans des proportions bien plus importantes.

C'est dans cet étranglement financier des régions que réside, à terme, un danger de privatisation de la gestion du réseau dont la charge aurait préalablement été transférée aux régions. En effet, au bout des quelques années, l'absence de soutien national à la politique régionale des transports conduira fatalement des collectivités territoriales à céder aux pressions de grands groupes privés qui guettent avidement le moment de faire main basse sur notre service public des transports ferroviaires. C'est là qu'apparaît le lien entre l'éclatement des politiques nationales et l'éclatement de la Société nationale des chemins de fer français.

C'est dans le cadre de ces nouveaux regroupements régionaux européens, bannissant tout contrôle national, que se constitueront probablement des regroupement d'entreprises privées, au sein de groupements d'intérêt économique, par exemple, qui auraient pour vocation de reprendre des réseaux de chemins de fer régionaux. Ne risque-t-on pas, un jour, de voir la Deutsche Bahn arriver en France ? Ce n'est pas exclu. Nous le craignons, et les cheminots aussi. Bien sûr, cela ne se fera pas d'un coup, mais le danger n'est pas écarté.

C'est donc au regard de ces menaces qui se précisent que nous estimons impératif d'adopter cet amendement à défaut de pouvoir supprimer l'article.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement n° 189 car il rendrait difficile l'application du principe de réversibilité de l'expérimentation.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 189.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 184, ainsi rédigé :

« Dans la troisième phrase du dernier alinéa du I de l'article 14, après les mots : "l'Etat", insérer les mots : "au titre du transport ferroviaire assuré par la société nationale des chemins de fer français". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Avant de défendre notre amendement, je voudrais revenir un instant sur la réponse que nous a faite Mme le secrétaire d'Etat à propos de la concession d'une ligne par la région Languedoc-Roussillon. Elle nous explique que cela se fait sur la base d'un traité international, et que, au fond, c'est similaire à ce qui s'est passé pour le tunnel sous la manche. Mais là, il s'agit de cinquante-deux kilomètres de territoire national ! Or, si j'en crois les intentions de ceux qui veulent transformer la France en région européenne, demain, tout pourra être mis sur le compte des traités internationaux, et la concession deviendra le modèle de référence.

C'est très grave, madame le secrétaire d'Etat, et si l'on veut respecter les garanties que vous prétendez fournir dans le projet de loi, il faut dénoncer l'accord qui vient d'être passé.

M. Pierre Lellouche. Fermez le tunnel sous la Manche !

Mme le président. Monsieur Gayssot, veuillez en venir à l'amendement, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude Gayssot. Déjà des dérives se font jour dans la mise en œuvre de l'expérimentation régionale.

Madame le secrétaire d'Etat, je m'adresse encore à vous mais n'y voyez pas...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. D'acharnement ! *(Sourires.)*

M. Rémy Auchédé. De la passion ?

Mme le président. Modérez vos transports, mes chers collègues. *(Sourires.)*

M. Jean-Claude Gayssot. Madame le secrétaire d'Etat, vous étiez à Strasbourg au début de la semaine pour signer la convention entre l'Etat et la région Alsace. L'acte fondateur de cette convention est la suppression de 62 dessertes ferroviaires quotidiennes pour les remplacer par 39 dessertes routières.

En outre, et sauf démenti, la première mesure du conseil régional Alsace a été d'intégrer la dotation destinée à l'expérimentation dans le budget général de la région, en exprimant ses regrets pour ce à quoi devaient servir ces crédits, à savoir le transport ferroviaire régional. Notons que, dans cette région, les élus RPR et UDF disposent d'une majorité écrasante et déplorent à haute voix de ne pas pouvoir recourir à la concurrence sur le rail.

Ne s'agit-il pas de ceux des élus évoqués par la direction de la CGEA dans *La Vie du Rail* : « Nous sentons dans certains milieux politiques que nous apparaissions désormais comme une alternative crédible à la SNCF. » La CGEA, filiale de la CGE, exploite le réseau ferré de tout le sud-est de la Grande-Bretagne, à la suite de la déréglementation du transport ferroviaire dans ce pays.

M. Pierre Lellouche. Et c'est très bien !

M. Robert Pandraud. Oui, ça marche très bien en Angleterre !

M. Jean-Claude Gayssot. Ah ! c'est ce que vous voulez ?

Mme le président. Seul M. Gayssot a la parole !

M. Jean-Claude Gayssot. Notons cet aveu ! Les réactions des membres de la majorité témoignent de ce vers quoi ils veulent aller.

M. Michel Bouvard. De certains membres de la majorité ! Chacun est libre de ses pensées !

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 184 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. L'avis du Gouvernement est défavorable.

Monsieur Gayssot, vous m'étonnez : je n'ai rien vu de ce que vous dénoncez dans la convention que j'ai signée, en effet, avec M. le président de la région Alsace, Adrien Zeller, lundi. Et je puis vous assurer que je l'ai lue avant de la signer.

En revanche, je sais, pour l'y avoir mis, qu'elle prévoit un apport de l'Etat à cette convention régionale pour assurer le développement du transport régional et la péréquation, et éviter tout transfert de charges sur la région.

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

M. Jean-Louis Idiart. Pendant trois jours, nous nous sommes plaints du silence des députés de la majorité ! Mais quand ils parlent, c'est intéressant, car ils expriment les tréfonds de leur pensée !

M. Rémy Auchedé. On devrait les obliger à parler !

M. Jean-Louis Idiart. Leur prise de position sur la CGEA est éclairante : ce qui se passe en Angleterre, c'est bien, disent-ils. Dont acte !

M. Pierre Lellouche. Ce n'est pas un scoop ! M. Pandraud a conduit les auditions !

M. Jean-Louis Idiart. Quoi qu'il en soit, même lorsque des accords de pays à pays ont été conclus, nous ne sommes pas contraints de recourir au système de la concession. Pourquoi, lorsque nous raisonnons sur des liaisons internationales à l'intérieur de l'Europe, devrions-nous ne considérer que des solutions privées, en excluant toute solution publique ? Qu'est-ce que c'est que cette infirmité intellectuelle ?

En tout cas, cela révèle la façon dont vous concevez les choses. Au passage, convenez que, s'agissant du tunnel, la solution par le privé ne s'est pas révélée très intéressante pour les petits actionnaires, c'est le moins qu'on puisse dire ! Peut-être devriez-vous renoncer rapidement à y recourir, faut de quoi vous finiriez par avoir des problèmes avec votre propre électorat !

Mme le président. Nous n'allons pas rouvrir un débat sur une convention qui a été ratifiée.

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Je prends acte, madame le secrétaire d'Etat, que vous affirmez que ce que j'ai annoncé – suppression de dessertes ferroviaires remplacées par des autocars – n'est pas vrai.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Ce n'est pas ce que j'ai signé !

M. Jean-Claude Gayssot. Par conséquent, si jamais cette idée était avancée, admettant qu'elle vous ait échappé, nous saurions nous en prévaloir pour faire en sorte que ce soit le train qui continue d'assurer le transport des voyageurs.

Mme le président. La parole est à M. Pandraud.

M. Robert Pandraud. Ayant été pris à partie à propos de l'expérience britannique, je voudrais rappeler que la Délégation de l'Assemblée à l'Union – où tous les groupes politiques sont représentés – a auditionné les représentants des autorités britanniques et de la CGEA. On pouvait en tirer deux conclusions : d'abord, l'expérience a l'air de marcher ; ensuite, si les Anglais veulent privatiser, c'est leur affaire, pas la nôtre, et dans ce cas, il vaut mieux qu'ils fassent appel à une société française plutôt qu'à une autre. Je n'ai jamais prétendu qu'il fallait généraliser cette politique. Elle a le mérite d'exister, ce qui permet de voir ce qu'elle peut donner.

En revanche, j'étais assez enclin à suivre M. Gayssot lorsqu'il s'est agi de l'accord entre la région Languedoc-Roussillon et les autorités espagnoles. Mais Mme le secrétaire d'Etat nous a certifié qu'il s'agissait de la stricte application d'une convention internationale. Je me méfie toujours des dérives régionalistes, comme M. Gayssot, et je me demandais bien ce qui avait pu être fait dans telle ou telle région. Les deux régions auxquelles il a fait allusion me paraissent avoir quelque peu dépassé ce que le traité permettait. J'y étais opposé. Mais Mme le secrétaire d'Etat m'a rassuré, je l'en remercie et lui en donne acte.

Mme le président. Mes chers collègues, ne nous lançons pas dans une comparaison entre les chemins de fer britanniques et les chemins de fer français, qui aurait dû plutôt prendre place dans la discussion générale !

Je demande donc à M. Bouvard, qui m'a demandé la parole, d'être succinct.

M. Michel Bouvard. Je vais l'être, madame le président.

Ce n'est pas parce qu'un député du groupe RPR considère qu'une expérience faite sur un réseau donné en Grande-Bretagne se déroule bien, que tout le groupe RPR n'est pas attaché – il n'y a rien de contradictoire à cela – à l'unicité de la SNCF et au service public : c'est le mode que nous avons choisi pour les chemins de fer français, il correspond à notre tradition, et nous le soutenons et voulons le maintenir.

M. Jean-Louis Idiart. Le ver est dans la pomme !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 184.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 274, ainsi rédigé :

« Compléter la quatrième phrase du dernier alinéa du I de l'article 14 par les mots : "respectant le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la présente loi". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Nous retirons cet amendement, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 274 est retiré.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 186 et 275, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 186, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Achedé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du I de l'article 14 par la phrase suivante :

« Les tarifs des services régionaux de voyageurs relèvent de la responsabilité de la SNCF. »

L'amendement n^o 275, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal MM. Le Déaut, Le Pensec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après la quatrième phrase du dernier alinéa du I de l'article 14, insérer la phrase suivante : "les tarifs des services régionaux de voyageurs faisant l'objet d'une expérimentation de la régionalisation respectent le cadre général de la tarification de la SNCF". »

La parole est à M. Paul Mercieca, pour soutenir l'amendement n^o 186.

M. Paul Mercieca. L'amendement n^o 186 se situe clairement dans le cadre de l'expérimentation de régionalisation prévue à l'article 14.

Certaines régions ont déjà fait part de leur volonté de mettre en œuvre la liberté tarifaire. Ce serait tout à fait intolérable car la péréquation tarifaire, garante de l'égalité de traitement des usagers sur l'ensemble du territoire, serait remise en cause, ce qui violerait un principe constitutif du service public à la française. Seule une tarification dont la SNCF aurait la maîtrise permettrait de maintenir cette péréquation et d'assurer une continuité tarifaire entre les parcours grandes lignes et les parcours terminaux régionaux.

Il est d'autant plus important de s'assurer du maintien de l'unicité tarifaire que les conditions d'engagement de l'expérimentation régionale méritent que nous nous y arrêtions.

Sur vingt-deux régions, neuf étaient volontaires pour participer à cette expérimentation. Six ont été retenues, toutes ayant pour singularité d'avoir un taux de recettes supérieur à 50 % de leurs coûts. On peut en déduire qu'elles ont été sélectionnées surtout sur ce critère, parce que cela limite d'autant les besoins de financements publics que l'Etat s'engage à couvrir !

Il est à noter que PACA est la seule région expérimentale à ne pas avoir encore ratifié sa convention. Elle est aussi la seule, parmi les six sélectionnées, à connaître un déficit financier.

Quand on sait que la généralisation de l'expérience est liée à une contribution forfaitaire de l'Etat, on peut être sûrs que les régions les plus enclavées qui sont celles dont le taux de couverture est le plus faible, seront dans l'impossibilité de faire face au maintien des dessertes et au renouvellement du parc dont l'audit commandé par l'ANER a estimé le coût à 23 milliards de francs d'ici à 2015.

Voilà pourquoi nous demandons que les tarifs des services régionaux de voyageurs relèvent de la responsabilité de la SNCF.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n^o 275.

M. Jean-Jacques Filleul. Il faut que les régions respectent l'unicité des tarifs, de sorte qu'à la fin de l'expérimentation, nous n'aboutissions pas à un panache selon

les six régions. Il est primordial de préserver cette caractéristique qui fait partie intégrante de la notion bien française – introduite dans la loi de 1982 – de « droit au transport » et plus généralement, de la notion de service public ferroviaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a repoussé les deux amendements. Elle a considéré que l'amendement n^o 186 était contraire à l'esprit de la réforme et il faut souligner que l'Etat continuera à financer les tarifs sociaux. Pour ce qui concerne l'amendement n^o 275, je répète que le projet de loi ne remet pas en cause les principes tarifaires en vigueur.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 186.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 275.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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^o 276, ainsi rédigé :

« Après la quatrième phrase du dernier alinéa du I de l'article 14, insérer la phrase suivante : "Les tarifs sociaux pratiqués sur les services régionaux de voyageurs faisant l'objet d'une expérimentation de la régionalisation demeurent de la responsabilité de l'Etat." »

La parole est à Mme Véronique Neiertz.

M. Véronique Neiertz. Pour nous, élus nationaux, il importe de s'arrêter à la question de l'unicité des tarifs : elle doit être maintenue quelles que soient les régions où l'utilisateur accèdera à la SNCF, quels que soient les tarifs qu'il acquittera, sociaux ou non.

Je m'appuierai sur un exemple. En Ile-de-France, il y a quelques mois, les usagers de la SNCF ont eu la très grande surprise de constater qu'on leur vendait un billet SNCF pour la région couplé à un ticket RATP, même s'ils ne prenaient pas le métro. Et la SNCF a été condamnée pour vente forcée.

On imagine où pourraient conduire des expérimentations régionales qui tiendraient compte de certaines spécificités, au regard de l'égalité d'accès de l'utilisateur au service public de la SNCF ! Le droit commun doit s'appliquer à l'ensemble de la tarification quelle que soit la région, quelques spécificités que connaisse le transport collectif urbain. Sinon nous pourrions voir des organismes publics ayant des missions de service public comme celles de la SNCF et de la RATP prendre une coloration qui n'est guère sociale. Je suis persuadée que ce n'était pas l'objectif poursuivi par ces deux entreprises. Mais ça ne nous fait pas plaisir de les voir condamner devant les tribunaux pour un tel motif !

Je crois que la leçon a été comprise. Mais pour éviter que cela ne se reproduise si l'on adoptait de nouvelles modalités dans un autre contexte et dans une autre région, nous aurions tout intérêt, nous, élus nationaux, à bien faire comprendre que l'esprit de la loi, c'est que les

tarifs, qu'ils soient sociaux ou non, doivent rester sous le contrôle de l'Etat et qu'aucune modalité ou spécificité ne doit rompre l'égalité d'accès de l'utilisateur au service public.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement n° 276.

La préoccupation des auteurs est satisfaite : les tarifs sociaux demeurent pris en charge par l'Etat, je l'expose longuement dans mon rapport, et la convention Etat-région le précise très clairement.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 276.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 277, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 14 par l'alinéa suivant :

« Ces expérimentations ne peuvent porter atteinte à la cohérence du réseau ferré national sur l'ensemble du territoire. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il s'agit pour nous de préserver l'intérêt national. Il ne faudrait pas que l'expérimentation modifie en quoi que ce soit le réseau ferroviaire. L'infrastructure à l'issue de l'expérimentation doit être semblable à ce qu'elle était avant que cette dernière ne soit engagée. Chacun reconnaîtra bien là notre souci de non-démantèlement du réseau ferroviaire et de son maintien en l'état.

Ensuite, une fois que l'expérimentation sera concluante, il faudra donner un véritable élan à la régionalisation. Mais sur des bases, je l'espère, améliorées. Car il faudra, de toute évidence, changer cette loi.

C'est pourquoi nous ne voterons pas l'article 14, bien que nous soyons favorables au principe de la régionalisation. Ce texte est trop court. Il ne donne aucun élan. Il fixe un principe, mais ne prévoit pas les moyens correspondants.

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

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

La crainte de notre collègue est peut-être compréhensible, mais elle ne nous paraît pas justifiée.

Premièrement, les collectivités territoriales contribuent déjà à maintenir la cohérence du réseau, en participant au financement des petites lignes.

Deuxièmement, des liaisons interrégionales pourront entrer dans le champ de l'expérimentation.

Troisièmement, les grandes lignes, en particulier les lignes TGV, demeurent hors du champ de l'expérience de régionalisation.

Il y a donc une cohérence globale du projet.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis que M. le rapporteur !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 277.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 278, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 14 par l'alinéa suivant :

« Ces expérimentations ne peuvent porter atteinte à l'accessibilité au réseau ferré national sur l'ensemble du territoire. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Notre préoccupation est simple : il faut que la SNCF puisse accéder à l'ensemble du réseau.

Prenons l'exemple de la région Bretagne, où un certain nombre de concessions ont été accordées. Nous souhaitons, pour notre part, que la SNCF puisse accéder en permanence à l'ensemble du réseau.

Nous craignons que, un jour ou l'autre, certaines parties du réseau de notre territoire ne soient plus accessibles à la SNCF.

J'ajoute que ce ne sont pas les quelques explications qu'a pu donner M. Pandraud qui sont de nature à nous rassurer. En effet, c'est bien cela qui s'est passé en Angleterre : la compagnie nationale ne peut plus accéder à une partie de son réseau.

Ce serait un grave dommage pour la SNCF.

Nous préférons donc que les choses soient précisées dans la loi.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable !

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 278.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 279, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 14 par l'alinéa suivant :

« Ces expérimentations ne peuvent porter atteinte à l'égalité tarifaire d'accès au réseau ferré national sur l'ensemble du territoire. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous souhaitons assurer l'égalité tarifaire d'accès au réseau ferré sur l'ensemble du réseau national, que ce soit dans une région riche ou dans une région pauvre.

Nous appelons l'attention des pouvoirs publics sur ce point.

Les expériences anglaises n'ont pas notre faveur, ni celle de la plupart des agents et des cadres de la SNCF. Il semble même qu'elles soient de moins en moins appréciées en Angleterre.

La division, l'explosion de British Railways a complètement bouleversé le paysage ferroviaire anglais. Il semble que le résultat ne soit pas positif partout et que la privatisation ne soit pas forcément tenue en odeur de sainteté.

La ligne reliant Londres au tunnel sous la Manche devrait être ou est déjà quasiment vendue à une compagnie privée. Cela fait de cette ligne un bien totalement privé, sur lequel l'Etat et les citoyens anglais n'ont plus de droit de regard.

Nous refusons énergiquement une telle orientation.

Le « pilonnage », si je puis dire, de notre groupe pour assurer l'égalité des tarifs sur le réseau ferré national vise, monsieur le ministre, à appeler votre attention sur ce point.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission émet un avis défavorable, car le projet de loi ne remet pas en cause le principe tarifaire actuellement en vigueur – nous avons eu l'occasion de le dire plusieurs fois.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable ! Il n'est pas porté atteinte au principe de tarification nationale. Je peux, à cet égard, rassurer M. Filleul.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 279.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 191, ainsi rédigé :

« Compléter le II de l'article 14 par l'alinéa suivant :

« Les chambres régionales des comptes contrôlent la bonne utilisation de la compensation prévue à l'alinéa précédent. »

La parole est à M. Rémy Auchédé.

M. Rémy Auchédé. La transparence doit être de règle dans les transferts de compétences et de charges.

Il est essentiel, pour assurer la transparence, d'isoler ce compte du budget régional.

Ici ou là, on note une volonté d'intégrer la compensation de l'Etat au sein du budget général. Or les relations financières entre la SNCF, l'Etat et les régions doivent être parfaitement claires.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. En tout état de cause, la compétence est exercée de plein droit soit par la Cour des comptes, soit par les chambres régionales des comptes, selon les textes qui régissent leurs différentes missions.

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 191.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

Après l'article 14

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 193, libellé comme suit :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« Le dernier alinéa de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Le tarif de la taxe est fixé par le décret, en fonction de la nature, du tonnage et des kilomètres parcourus par les véhicules empruntant les autoroutes à péage. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Cet amendement tend à renforcer les moyens de financement du développement du transport ferroviaire au travers du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Je m'explique.

Il s'agit du problème des ressources affectées depuis la loi du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire au développement des infrastructures de transport.

Nous avons alors indiqué qu'il existait un problème déontologique puisque les ressources du FITTVN venaient compenser dans les faits des réductions de crédits budgétaires.

Je signale d'ailleurs que la taxe perçue sur les concessionnaires d'autoroutes frappait indistinctement tous les usagers de ces voies rapides, indépendamment de la qualité de leur véhicule.

C'est à ces défauts essentiels que le présent amendement vise d'abord à remédier. Il s'agit, en effet, de dégager des ressources nouvelles pour le fonds d'investissement allant au-delà des sommes qui lui sont aujourd'hui attribuées.

Mais qui dit ressources dit aussi utilisation de l'argent. Si nous préconisons cette majoration des recettes du FITTVN, c'est aussi pour recadrer les priorités de la politique nationale des transports.

Il nous apparaît, en effet, indispensable que la clé de répartition actuelle, qui consacre près de la moitié des recettes du fonds aux routes et l'autre moitié aux autres modes de transport, soit modifiée en vue de permettre une meilleure prise en charge de cette diversification de l'offre de transport.

Prenons un exemple simple. Un milliard de francs de subvention accordé par le fonds pour développer des infrastructures ferroviaires, et pas seulement des lignes à grande vitesse, c'est moins coûteux qu'un milliard de francs d'emprunt à 7,8 ou 7,9 % en moyenne, comme aujourd'hui. Dans un cas, il n'y a pas de charges d'intérêts ; dans l'autre, si l'emprunt a une durée de quinze ans, les charges financières s'élèveront à 1,2 milliard de francs au bout du compte.

Favoriser, donc, des investissements en réseau d'infrastructures, c'est créer des emplois directs et faciliter le développement ou le maintien d'emplois induits, ce qui ne peut manquer de constituer un vecteur non seulement de croissance mais aussi de cohésion sociale.

C'est pourquoi nous invitons l'Assemblée à adopter cet amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Cette proposition de modification du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables est sans rapport direct avec l'objet du projet de loi.

La fixation des ressources du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, monsieur Gayssot, relève d'un autre cadre législatif, et plus précisément de la loi de finances.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 193.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 192, ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« I. – Dans l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales, les taux : "0,55 %", "1 %" et "1,75 %" sont respectivement remplacés par les taux : "0,75 %", "1,2 %" et "1,95 %".

« II. – Dans l'article L. 2531-4 du même code, les taux : "2,5 %", "1,6 %" et "1,3 %" sont respectivement remplacés par les taux : "3 %", "1,9 %" et "1,6 %". »

La parole est à M. Rémy Auchédé.

M. Rémy Auchédé. Peut-être m'objectera-t-on encore une fois que cet amendement n'a pas de lien direct avec le projet de loi. Il consiste à majorer le niveau du versement « transports » destiné à financer les efforts des collectivités locales, maîtres d'œuvre en matière de transports collectifs.

Son fondement est relativement simple : ce sont les entreprises, les centres commerciaux, les grandes zones d'activité qui sont les principales bénéficiaires de l'existence d'un fort maillage d'infrastructures de transport ferroviaire.

Étant donné que le versement « transports » est assis, comme d'autres contributions, sur la masse salariale, ce qui ne veut pas nécessairement dire qu'il soit un élément des coûts salariaux, il est assez justifié, selon nous, qu'il soit augmenté en vue de dégager des ressources nouvelles.

Deux autres raisons de fond guident notre initiative.

La première est que les régions qui vont expérimenter la régionalisation des transports ferroviaires ne disposent pas, à l'instar de la région Ile-de-France, de taxes spécifiques assises sur l'implantation de bureaux, par exemple, pour équilibrer une partie de leurs charges.

On pourrait d'ailleurs fort bien concevoir qu'un dispositif équivalent à celui du fonds pour l'aménagement de l'Ile-de-France soit mis en place pour assurer aux régions soit une ressource propre nouvelle, soit éventuellement un outil de péréquation, encore que cet outil puisse passer par une majoration et une spécification d'une partie de la dotation globale d'équipement.

La deuxième raison de notre position est liée au risque d'inégalité d'accès au service public qui peut se faire jour. Pour prendre l'exemple de la région parisienne, on sait qu'une part non négligeable – 50 % – du montant des frais de transport des salariés est prise en charge au travers d'une contribution des employeurs.

Ce n'est pas le cas, hélas ! pour les salariés privés d'emploi, comme pour les étudiants ou les jeunes, même s'il existe souvent en la matière des compensations tarifaires plus ou moins importantes.

Il s'agit donc, dans ce cas, de faire en sorte que les communes ou établissements publics gestionnaires de services de transport collectif disposent des moyens nécessaires pour participer, en accord et en collaboration avec les régions, à la mise en place de tarifications appropriées aux besoins sociaux en matière de transports.

Ce serait une manière de lutter contre la fracture sociale, dont on parle beaucoup, non sans raisons. Et lutter contre la fracture sociale, c'est aussi, parfois, ouvrir tout simplement l'accessibilité à un compartiment du TER.

C'est sous le bénéfice de ces observations que j'invite l'Assemblée à adopter cet amendement.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement.

En effet, celui-ci vise à modifier les taux du versement « transports ». Celui-ci étant assis sur la masse salariale, on ne peut qu'attirer l'attention de l'Assemblée sur les conséquences économiques et en termes d'emploi que pourrait avoir un tel ajout à la loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis que celui qui vient d'être exprimé par M. le rapporteur ! Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 192.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

M. Jean-Claude Gayssot. Madame le président, je demande, au nom de mon groupe, une suspension de séance d'une demi-heure. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Mme le président. Je vous accorde une dizaine de minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme le président. La séance est suspendue.

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

Mme le président. La séance est reprise.

Article 15

Mme le président. « Art. 15. – A compter du 1^{er} janvier 1997, la Société nationale des chemins de fer français continue d'exercer à titre transitoire, pour le compte de Réseau ferré de France, les missions dévolues au nouvel établissement qui lui étaient confiées par les lois, règlements et conventions en vigueur avant cette date, d'assumer les responsabilités correspondantes et de recevoir, dans les mêmes conditions, les concours financiers prévus par ces lois, règlements et conventions, jusqu'à l'intervention des dispositions réglementaires mentionnées aux articles 1^{er}, 2, 3 et au troisième alinéa de l'article 4 de la présente loi, ainsi que de la convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français mentionnée au quatrième alinéa de l'article 1^{er}.

« Les actes relatifs aux biens mentionnés au premier alinéa de l'article 4, passés par la Société nationale des chemins de fer français à compter du 1^{er} janvier 1997 et jusqu'à l'intervention des dispositions réglementaires et de la convention mentionnées à l'alinéa précédent, sont réputés conclus au nom et pour le compte de Réseau ferré de France.

« A défaut de convention passée dans le délai de six mois après la publication des dispositions réglementaires susmentionnées, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au troisième alinéa de l'article 1^{er}, jusqu'à l'intervention de ladite convention. »

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

M. Jean-Jacques Filleul. L'article 15 montre, s'il en est besoin, à quel point le montage prévu par le projet de loi entre RFF et la SNCF sera une usine à gaz difficile à mettre en œuvre et à maîtriser une fois les décrets d'application publiés.

Lisons attentivement cet article. D'abord, il dispose que les mesures qu'il contient entreront en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1997. Or il nous semble complètement impossible de revenir en arrière, de remonter le temps ; nous l'avons déjà dit à propos de nombre d'articles.

Ensuite, l'article 15 stipule que la Société nationale des chemins de fer français continue d'exercer, pour le compte de Réseau ferré de France, les missions dévolues au nouvel établissement qui lui étaient confiées par les lois, règlements et conventions en vigueur avant le 1^{er} janvier 1997. C'est-à-dire que la SNCF va continuer de faire, alors qu'elle est coupée en deux, ce qu'elle faisait avant la création de RFF. Avouez que ce montage est vraiment curieux.

Enfin, ce qui n'est pas le moindre, cet article précise que la SNCF continue d'exercer lesdites missions « à titre transitoire ». Tous cela montre que ce texte a été monté très vite, trop vite sans doute, et surtout que le débat entre la majorité et l'opposition n'a pas été suffisamment approfondi.

La dualité entre les deux établissements publics sera extrêmement difficile à maîtriser. Lorsque la SNCF remplira l'ensemble des missions du nouvel établissement, cela obligera à une refacturation. Bref, tout cela sera très compliqué et je souhaite bien du courage à ceux qui auront la tâche de mettre ce texte en œuvre.

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 194 et 280.

L'amendement n^o 194 est présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auedé ; l'amendement n^o 280 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 15. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n^o 194.

M. Jean-Claude Gayssot. C'est un amendement de cohérence.

Notre opposition à l'article 15 se fonde sur notre opposition de fond au projet de loi, qu'un journal particulièrement cher au cœur de nos collègues de la majorité a résumé par ce titre : « La SNCF coupée en deux ». La vérité est dans la une du *Figaro*.

Point n'est besoin de prévoir une période transitoire si le Gouvernement prend la seule décision sage, celle qui recueillera l'assentiment de la très grande majorité des cheminots, mais aussi de l'ensemble de nos compatriotes, si attachés légitimement au service public et à la SNCF : je veux parler de la décision de retirer immédiatement le projet de loi créant RFF.

Prenez l'engagement que l'Etat assumera ses responsabilités et reprendra effectivement l'essentiel de la dette de la SNCF ! Alors seulement pourra s'engager réellement le vrai débat, le grand débat sur les transports en France et le nécessaire développement du service public ferroviaire.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n^o 280.

M. Jean-Louis Idiart. Nous aussi, nous proposons la suppression de l'article 15.

En définitive, cet article est un condensé de tout ce que nous avons à objecter à ce projet. D'abord, on a traîné trois ou quatre ans en ne renouvelant pas le contrat Etat-SNCF. Puis, on s'est aperçu au mois de décembre 1995 que la dernière proposition de contrat était clairement rejetée par l'ensemble des personnels, qui, je crois, étaient largement soutenus par l'opinion publique.

Après quoi, pendant un an, le Gouvernement a cherché une solution. Mais, en décembre dernier, on a de nouveau suspendu les discussions. Enfin, devant les difficultés terribles qui s'accumulaient, devant l'inquiétude générale qui s'exprimait, le Gouvernement a décidé de déposer à la hâte ce texte.

L'article 15 témoigne de tout cela. La nouvelle structure n'est pas prête, et, comme elle n'est pas prête, la SNCF continuera d'exercer, durant une période transitoire, des missions dévolues au nouvel établissement.

On s'est rendu compte aussi que le partage du patrimoine allait être très complexe.

On imagine ce qui va se passer dans les prochains mois pour mettre en place cette nouvelle structure et pour déposséder la SNCF d'une partie de ses biens.

Dans cette affaire, certains ont montré, une fois de plus, qu'ils n'étaient pas très responsables. Ce qui m'inquiète le plus, et qui me rassure en même temps, c'est que le Gouvernement va devoir faire appel à des techniciens de haut niveau pour régler tous ces problèmes. Toutefois, personne ne sait quelle sera la situation dans quelques mois et, en définitive, il aura été bien dommage de gaspiller autant de talent et d'énergie.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n^{os} 194 et 280 ?

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a voté sans modification l'article 15. De ce fait, elle a rejeté ces deux amendements de suppression de l'article.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 194 et 280.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 195, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 15 :

« Le tableau figurant au 1 du I de l'article 284 *ter* du code des douanes est modifié comme suit :

CATÉGORIES DE VÉHICULES	POIDS TOTAL autorisé en charge ou poids total roulant (en tonnes)	TARIFS par trimestre (en francs)
Véhicule automobile à deux essieux.	16,000 à 16,500	120
	16,501 à 17,500	420
	17,501 à 18,500	900
	18,501 à 19,000	1 500
Véhicule automobile à trois essieux.	25,500 à 26,000	270
Ensemble composé d'une remorque à un essieu attelée à un tracteur à deux essieux.	25,000 à 25,500	60
	25,501 à 26,500	270
	26,501 à 27,500	780
	27,501 à 28,500	1 320
	28,501 à 29,500	1 980
	29,501 à 30,500	2 700
	30,501 à 31,500	2 880
31,501 à 32,000	4 320	
Ensemble composé d'une semi-remorque à un essieu attelée à un tracteur à trois essieux.	31,500 à 32,500	270
	32,501 à 33,500	660
	33,501 à 34,500	1 140
	34,501 à 35,000	1 680
Ensemble composé d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux.	35,001 à 36,500	480
	36,501 à 37,500	1 020
	37,501 à 38,000	1 680
Remorque à deux essieux.	17,500 à 18,500	680
	18,501 à 19,000	960

La parole est à M. Paul Mercieca.

M. Paul Mercieca. Cet amendement a pour objet de réactualiser le barème de la taxe à l'essieu et se veut porteur d'un message de vérité des coûts concernant le transport routier. Il vise à dégager des ressources supplémentaires qui pourraient être employées pour financer les missions de service public de la SNCF.

Le transport routier, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises, est loin de supporter l'intégralité des coûts qu'il génère. Une augmentation de la taxe à l'essieu aurait pour effet de rétablir, au moins en partie, la vérité des coûts et dégagerait de plus des ressources de financement.

Le récent conflit des routiers l'a montré, les chargeurs opèrent sur les transporteurs une pression à la baisse sur les coûts de transport. On a assisté dans ce secteur à ce qu'il est bien convenu d'appeler une déréglementation pour le moins forcenée : disparition de la tarification routière obligatoire, volonté de la Commission européenne d'autoriser le cabotage des transporteurs étrangers.

Cela s'est traduit par un moins-disant social, c'est-à-dire par une déréglementation sans précédent des conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers et, effet induit, par une aggravation quantitative et « qualitative » des accidents dans lesquels sont impliqués les transports routiers, qu'ils soient de marchandises ou de voyageurs.

Une telle situation perdue avec la complicité de l'Etat : fiscalité privilégiée sur le gazole, fiscalité privilégiée s'agissant de la taxe censée financer l'usure de l'infrastructure routière, c'est-à-dire, en quelque sorte, l'équivalent du péage SNCF pour les charges d'infrastructure.

Sur ce dernier point, quand on sait que l'entretien induit sur une infrastructure routière par la circulation varie en fonction de la puissance quatrième de la masse, ce qui veut dire, par exemple, que le passage d'un 35 tonnes équivaut à celui de plusieurs dizaines de milliers de voitures, on s'aperçoit que le mode de transport routier est loin de supporter ne serait-ce que son coût à l'usage.

Une telle sous-tarification ne peut que jouer, en déséquilibrant les situations des différents modes de transport, contre une complémentarité nécessaire entre eux.

Relever la taxe à l'essieu permettrait de faire parler la vérité des coûts, en faisant payer en dernière analyse aux chargeurs le coût que le « tout routier » fait peser sur la population, aussi bien dans le domaine environnemental que dans le domaine de la santé publique.

Cela inciterait à une meilleure coordination des différents modes de transport, afin d'assurer une meilleure complémentarité ainsi que la multimodalité, dont l'ensemble de la population ne pourrait que bénéficier. Une telle politique dégagerait des ressources supplémentaires à même de financer le service public ferroviaire.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. A titre personnel, je suis défavorable à son adoption.

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 195.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements, nos 281 et 196, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 281, présenté par MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Penec et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa de l'article 15, supprimer les mots : "A compter du 1^{er} janvier 1997". »

L'amendement n° 196, présenté par MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« I. – Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article 15, substituer à l'année : "1997", l'année : "1998". »

« II. – En conséquence, procéder à la même substitution dans le deuxième alinéa de cet article. »

La parole est à Mme Véronique Neiertz, pour soutenir l'amendement n° 281.

Mme Véronique Neiertz. N'ayant pu obtenir la suppression de l'article 15, nous souhaitons nous arrêter quelques instants sur le fait qu'il prévoit que la loi soit rétroactive au 1^{er} janvier 1997. Cette précision est particulièrement inopportune et dangereuse pour l'avenir même de l'établissement public que vous prétendez défendre.

N'oubliez pas l'opposition constante qui a provoqué des mouvements de grève extrêmement graves à la fin de l'année 1995. N'oubliez pas non plus une opposition moins voyante, mais tout aussi efficace, puisque vous avez

dû retirer le projet de loi de l'ordre du jour du Parlement il y a peu de temps, comme l'a rappelé notre collègue Idiart. N'oubliez pas, enfin, les manifestations et les délégations syndicales, que nous recevons depuis le début de la discussion de ce projet et qui nous font part de leur opposition. Ce texte est extrêmement controversé, et l'opposition ne vient pas seulement des salariés de la SNCF.

Je souhaite que nous nous arrêtons sur l'aspect juridique de cette disposition. Une loi n'est habituellement pas rétroactive, et ce principe fonde d'une certaine manière la citoyenneté dans la mesure où il donne confiance en la loi. Pourriez-vous, monsieur le ministre, donner connaissance aux membres de l'Assemblée de l'avis motivé du Conseil d'Etat sur cette disposition ?

Je crains que cet équilibrisme juridique ne s'ajoute au non-sens économique de ce texte, que nous nous efforçons de démontrer depuis l'origine. La solution que vous proposez ne sera viable ni sur le plan économique, ni sur le plan social, ni sur le plan juridique.

J'ai bien peur que le Gouvernement ne soit obligé de modifier entièrement son projet dans quelques mois, à l'instar de ce qu'il est contraint de faire en ce moment pour le Crédit foncier, ou de renoncer, comme il a dû le faire à propos de la nationalisation du CIC.

Je ne pense pas que tel soit votre objectif. Je vous mets donc charitablement en garde !

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

M. Pierre Lellouche. Merci pour votre charité.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 196.

M. Jean-Claude Gayssot. Je ne reviendrai pas sur l'ensemble des arguments que nous avons développés pour montrer les difficultés administratives qu'entraînera la mise en œuvre de ce projet de loi et expliquer notre opposition, mais nous pensons qu'il ne faut pas en rajouter en prévoyant un effet rétroactif qui ne fera qu'aggraver les choses.

Certes, on nous a dit qu'il fallait rapidement libérer la SNCF de son endettement, ce boulet qui l'entraîne vers le bas et la plombe.

Mais d'autres solutions sont possibles ! L'Etat peut rembourser tout de suite sa dette. Evidemment, cela aura des conséquences au regard des critères de convergence. Mais, en ce qui nous concerne, nous pensons qu'il vaudrait mieux consulter le peuple français avant de mettre en œuvre la monnaie unique...

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable. Leur adoption reviendrait à supprimer le caractère rétroactif de la loi. Or chaque jour qui passe avant la mise en route de la réforme coûte près de 50 millions de francs à la SNCF.

Mme Véronique Neiertz. A qui la faute ? (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Jacques Filleul. Qui est au gouvernement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Madame Neiertz, le Conseil d'Etat n'a émis aucune objection sur le point que vous avez évoqué. Je confirme qu'il convient de mettre en œuvre cette réforme le plus rapidement possible afin de

bénéficier sans attendre de ses effets, en particulier sur la situation financière de la SNCF, à laquelle M. Gayssot vient de faire allusion.

Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable aux deux amendements.

Mme le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je relèverai deux points dans l'argumentation de Mme Neiertz.

D'abord, les grèves de 1995 n'ont rien à voir avec le débat, qui est juridique.

Ensuite, notre collègue a dit que les lois n'étaient pas rétroactives. Mais ce principe n'est pas inscrit dans la Constitution. Tous les juristes savent que ce qui ne peut être rétroactif, ce sont les décrets et les arrêtés, et le Conseil d'Etat sanctionne le défaut d'observation de ce principe.

Mais la loi, qui est l'expression de la souveraineté nationale, peut, elle, être rétroactive.

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

M. Jean-Louis Idiart. A différentes reprises durant le débat, M. le rapporteur et M. le ministre ont rappelé que cette loi devrait être adoptée rapidement, arguant que l'on ne pouvait pas continuer plus longtemps à perdre de l'argent, rejetant sur nous la responsabilité de la situation de la SNCF et invoquant à nouveau le bilan.

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

M. Jean-Louis Idiart. Nous avons entendu dire cela !

Non, les dernières semaines n'ont que peu d'importance dans l'aggravation du déficit ? Si vous pensiez vraiment qu'il fallait réduire ce déficit pour redonner à la SNCF son dynamisme, vous pouviez le faire depuis 1993.

Depuis quatre ans, ce déficit a dû considérablement s'aggraver, et les intérêts payés ont été lourds. Disons simplement que vous avez exploré certaines voies qui se sont révélées sans issue et que vous ne vous êtes guère intéressé au problème. Puis, sous l'effet d'une inspiration divine, vous accélérez le processus. En tout cas, ne mettez pas le déficit uniquement au compte de la gestion des autres : ce ne serait pas correct !

Dans le dossier de la SNCF, il faut une fois pour toutes tordre le cou à l'argument du bilan.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 281.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 196.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 282, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 15, supprimer les mots : "à titre transitoire, pour le compte de Réseau ferré de France". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement a pour objet de supprimer la rétroactivité de l'application du projet de loi dont le Parlement est en train de débattre. La SNCF ne peut en effet exercer des missions pour le compte d'un établissement qui n'est pas encore créé par la loi.

S'il y a partition, celle-ci doit s'effectuer après la parution des décrets d'application. Cela signifierait sinon que la SNCF travaille en grande partie pour un établissement public qui n'est pas encore créé, ce qui n'est pas très raisonnable, et nous aimerions connaître l'avis du Conseil d'Etat sur ce point.

D'après ce que nous savons, il a été saisi au mois d'octobre, très tardivement. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous intervenons sur les conséquences de la rétroactivité, qui sont choquantes.

Le budget de la SNCF n'est pas encore arrêté et nous ne savons pas quel système de « rétrodepenses » entre la SNCF et RFF sera retenu. J'espère, en tout état de cause, que RFF paiera à la SNCF les dépenses que celle-ci effectue aujourd'hui dans le cadre de sa mission de service public.

Si tout cela n'est pas très clair pour les parlementaires de l'opposition, alors même qu'ils ont beaucoup travaillé sur le sujet, ...

M. Michel Bouvard. Nous aussi !

M. Jean-Jacques Filleul. ... cela veut dire que c'est pour le moins flou pour l'ensemble de la population.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable, car l'amendement est totalement contraire au but visé.

Mme 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.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 282.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 283, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 15, après les mots : "à titre transitoire," supprimer les mots : "pour le compte de Réseau ferré de France". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le ministre, vous nous avez rarement répondu par plus de deux ou trois phrases tout au long de ces soixante-douze heures, et notre dialogue ressemblait plutôt à un monologue.

Il serait normal que nous puissions avoir connaissance de l'avis du Conseil d'Etat, et éventuellement que cet avis nous soit communiqué. Vous jouez sans cesse en contre en prononçant trois phrases alors que vous pourriez fort bien nous indiquer le teneur de cet avis en dix phrases. Car nous nous interrogeons sur le contenu de ce texte et sur l'ambiguïté qu'il comporte quant à la gestion de la SNCF dans un domaine relevant d'un établissement public qui n'est pas encore créé.

Nous donnons acte à certains de nos collègues de la majorité qu'ils ont eux aussi beaucoup travaillé sur ce texte, mais peut-être ont-ils des informations que nous, nous n'avons pas.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable : cet amendement nous paraît contraire à l'économie générale du texte.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable également. Monsieur Idiart, je répète de manière solennelle – mais je croyais avoir été clair tout à l'heure – que le Conseil d'Etat n'a émis aucune objection sur cet aspect du projet de loi.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 283.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 284, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 15, après les mots : "les missions", supprimer les mots : "dévolues au nouvel établissement". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous sommes arrivés dans ce débat avec la fraîcheur de parlementaires soucieux de participer à l'évolution, à la réforme de la SNCF, que nous souhaitons.

Malheureusement, monsieur le ministre, il n'y avait plus de fraîcheur de votre côté, car vous semblez vous être épuisé au Sénat, et votre souhait était qu'il n'y ait pas de débat à l'Assemblée nationale.

Nous avons donc débattu, mais nous n'avions pas, en face de nous, beaucoup de répondant. Notre collègue Michel Bouvard est, certes, intervenu de temps à autre pour décrier les rangs de la majorité, mais il faut reconnaître que nous avons été privés de débat et de dialogue.

La recherche d'un texte conforme à celui adopté par le Sénat a bloqué toute possibilité d'évolution positive à l'Assemblée nationale, et on ne peut pas parler de dialogue républicain pour la réforme de la SNCF et la création de RFF, au contraire.

Nous en sommes navrés et nous garderons de ce débat l'envie de modifier ce texte avec l'aide de ceux qui le souhaitent car, à mesure que nous entrons dans le texte, nous découvrons tous les problèmes et toutes les difficultés qu'il recèle. Le montage qu'il propose n'est pas bon.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

Cet amendement est contraire à l'esprit du texte car il confie les missions de RFF à la SNCF.

Mme 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.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 284.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 285, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 15 par les mots : "et de l'élaboration 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. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Je suis tout à fait d'accord avec notre collègue Filleul : le débat n'a pas été des plus extraordinaires.

On nous parle de la concertation qui a eu lieu au cours des derniers mois, mais la concertation la plus intense n'a pas été recherchée au sein de l'Assemblée nationale...

M. Charles Fèvre. *Bis repetita...*

M. Jean-Louis Idiart. Mieux vaut répéter les choses ! Les enseignants ont l'habitude de répéter pour que ça rentre. Moi, je ne suis pas un enseignant mais j'insiste aussi. J'avais autrefois un professeur qui disait : « Trente-trois tours, longue durée, la voix de son maître ! »

Je ne dis pas que la majorité soit sourde, je pense plutôt qu'elle est muette. Nous avons cependant entendu, de temps à autre, quelques échos en provenance de la montagne, et M. Michel Bouvard, notamment, s'est exprimé, ce qui nous a permis de nous faire une opinion ; d'autres députés ont également éprouvé le besoin de demander la parole.

Le débat méritait d'avoir véritablement lieu sur les grandes orientations du ferroviaire pour les années qui viennent. Or, à cet égard, nous avons été brimés.

La commission, mis a part le fait que son rapporteur avait une grande connaissance du dossier, n'a pas joué le rôle que doit jouer une commission dans une assemblée comme la nôtre. Ses membres ont été placés sous cloche.

Cela est d'autant plus regrettable que les Français auront l'impression que nous avons discuté pour rien. En effet, on ne réalisera pas de réforme convenable du rail sans que les Français y soient associés.

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

M. Alain Marleix, *rapporteur.* Défavorable.

Mme 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.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 285.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Filleul, Idiart, Dray, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Le Penec et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 286, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 15, après les mots : "un décret en Conseil d'Etat", insérer les mots : "après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF". »

La parole est à Mme Véronique Neiertz.

Mme Véronique Neiertz. Pourquoi souhaitons-nous préciser dans la loi que le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 15 devra être pris « après consultation des organisations syndicales représentatives du personnel de la SNCF », alors que cela devrait aller de soi ? Ces derniers mois, et même ces dernières années, l'histoire des relations entre le Gouvernement et la SNCF nous a montré que, si on ne le précise pas, cela ne se fait pas.

En l'occurrence, aucune des dispositions arrêtées par le Gouvernement n'avait manifestement été portée à la connaissance des organisations syndicales ni fait l'objet

d'une discussion approfondie ou d'une concertation, au point qu'il a fallu plusieurs fois revoir la copie gouvernementale et même trouver des personnes qui, placées à la tête de la SNCF, soient rompues au dialogue syndical. Curieusement, c'est à gauche qu'on est allé les chercher.

Il y a là une leçon à tirer quant à l'impossibilité pour la droite parlementaire et son gouvernement de concevoir des relations avec les représentants des salariés.

En conséquence, nous nous voyons obligés de proposer d'écrire dans le texte l'obligation de consulter les salariés afin que le Gouvernement, pour le cas où il l'oublierait encore une fois, ait bien conscience qu'il s'agit d'une modalité nécessaire, impérative et qu'aucune réforme ne peut se faire sans une concertation préalable dans les formes prévues par la loi, et même au-delà.

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

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

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Une concertation longue et approfondie a accompagné la préparation des textes relatifs à la réforme. Des avant-projets de décrets ont même été communiqués aux organisations syndicales avant la discussion du projet de loi.

Introduire la disposition proposée par le groupe socialiste ne serait pas conforme à la tradition de notre droit administratif.

M. Jean-Claude Gayssot. Il faut innover !

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 286.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Après l'article 15

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchédé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 199, ainsi rédigé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« Dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la présente loi, le Gouvernement présentera un rapport analysant la situation économique, financière et sociale des filiales et entreprises de transport routier de marchandises dans lesquelles la Société nationale des chemins de fer français détient tout ou partie du capital.

« Ce rapport établira des propositions pour renforcer la cohérence du groupe SNCF en développant la complémentarité de l'activité de ces filiales ou entreprises avec le transport ferroviaire de marchandises, et en rapprochant le statut et les garanties et avantages sociaux de leur personnel de celui de la Société nationale des chemins de fer français.

« Il préconisera des mesures permettant de mobiliser une partie des bénéfices produits par ces filiales et entreprises pour concourir à l'apurement de la dette de la SNCF. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Par cet amendement, nous suggérons au Gouvernement de présenter au Parlement, d'ici à la fin de l'année, un rapport analysant la situation économique, financière et sociale des filiales et des entreprises de transport routier de marchandises dont la SNCF détient tout ou partie du capital.

En effet, il nous semble que la représentation nationale et les salariés des entreprises du groupe doivent être informés de toutes ces questions très importantes pour l'avenir de celui-ci.

Nous proposons également que ce rapport contienne des propositions visant à renforcer la cohérence du groupe SNCF en développant la complémentarité des activités de transport routier et de transport ferroviaire de marchandises.

Il s'agit là d'une question cruciale car il est inutile que la SNCF soit le premier transport routier français si le groupe qu'elle constitue ne contribue pas au développement du transport multimodal ni à la valorisation du transport des marchandises par rail.

Quel rôle jouent respectivement, à l'heure actuelle, le SERNAM, la SCETA, la Société de contrôle et d'exploitation de transports auxiliaires, le groupe GEODIS, les entreprises Calberson, Bourgey-Montreuil et TRANOTO dans la cohérence d'ensemble du groupe SNCF ?

Quel place devraient-ils occuper à l'avenir ?

Ne faut-il pas mettre des limites à l'autonomie de gestion accordée par la SNCF aux entreprises de son groupe ?

Comment pourrait-on mobiliser plus efficacement les concours financiers des entreprises du groupe en faveur de l'assainissement financier de la situation, au demeurant fort préoccupante, de la SNCF qui, après le vote du projet de loi, se trouvera toujours lestée, je le rappelle, de plus de 70 milliards de francs de dettes ?

Pour notre part, nous considérons que vendre les filiales de la SNCF – ce à quoi nous sommes totalement opposés – pour rembourser la dette que celle-ci supporte injustement du fait des carences de l'Etat en matière de financement des infrastructures ferroviaires, reviendrait à déplacer le problème. Surtout, cela priverait le groupe des moyens qui sont absolument nécessaires à son développement ultérieur.

Nous devons avoir une grande ambition ferroviaire pour le développement économique et social de notre pays. Cette ambition passe par le maintien de l'unité du groupe et par le renforcement de la complémentarité de ses composantes.

Enfin, j'insisterai sur les conditions de travail, d'emploi et de salaire dans les entreprises et les filiales du groupe SNCF. Celui-ci devrait, selon nous, favoriser l'instauration d'une tarification sociale obligatoire dans les activités de transport routier de marchandises. En effet, il revient au premier transporteur routier national qu'est la SNCF d'œuvrer pour le progrès social dans l'ensemble du secteur.

Cette revendication, que nous avons soutenue, se trouvait d'ailleurs, il y a quelques semaines encore, au premier plan de l'actualité avec l'admirable lutte des chauffeurs routiers pour leur dignité et l'amélioration de leur situation sociale.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, je vous demande de bien vouloir adopter cet amendement, qui ne se limite pas, à nos yeux, à préconiser le dépôt d'un

rapport supplémentaire, mais qui peut indiscutablement contribuer à améliorer l'efficacité globale de l'entreprise et de l'activité de transport de marchandises dans notre pays.

M. Paul Mercieca. Très bien !

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable, pour plusieurs raisons : l'article 16 du projet de loi répond en partie à la préoccupation des députés signataires de l'amendement ; le délai proposé paraît trop court ; l'article 16 prévoit qu'un bilan sera dressé au bout de trois ans.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est lui aussi défavorable à l'amendement ; l'objet du projet de loi n'étant absolument pas de réformer le groupe SNCF.

M. Michel Bouvard. Exact !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 199.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 198, ainsi rédigé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport destiné à situer les causes et à déterminer l'ampleur des distorsions de concurrence entre les transports routiers et ferroviaires de marchandises et à faire des propositions concrètes pour les corriger afin de contribuer à dégaier des solutions pour réduire le déficit structurel de la Société nationale des chemins de fer français et de l'établissement public visé au premier alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Par cet amendement, nous proposons de rechercher des solutions pour corriger les distorsions de concurrence qui existent entre les transports de marchandises par rail et par route et qui contribuent à l'endettement structurel de la SNCF et de RFF.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'avis du Gouvernement est défavorable à l'amendement, tout d'abord parce que le rapport prévu à l'article 16 prendra en compte la préoccupation de ses auteurs, ensuite parce que la création de RFF est une action concrète de rééquilibrage des conditions de concurrence entre le rail et la route.

M. Michel Bouvard. Très bien !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 198.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Gayssot, Grandpierre, Auchedé et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 197, ainsi libellé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« I. – Après le cinquième alinéa (c) du paragraphe II de l'article 125-0 A du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« A 5 % lorsque la durée du contrat est égale ou supérieure à six ans. »

« II. – Le sixième alinéa de l'article 92 B du code général des impôts est ainsi rédigé :

« La limite mentionnée au premier alinéa est fixée à 50 000 francs au 1^{er} janvier 1997. »

La parole est à M. Paul Mercieca.

M. Paul Mercieca. La dette de la SNCF est transformée en créance commerciale de la société nationale sur Réseau ferré de France, ce qui signifie qu'aucun des coûts de portage de cette dette n'est effectivement supprimé.

De plus, l'Etat s'engage à injecter 8 milliards de francs dans le capital de Réseau ferré de France, et peut-être encore 8 milliards de francs en 1998 – ce que la SNCF n'a, soit dit en passant, jamais connu – gagés sur une recette aléatoire, représentative de la privatisation d'une entreprise publique ou d'un établissement de crédit encore nationalisé comme le Crédit lyonnais ou le Crédit industriel et commercial.

Peut-on bâtir une politique sur cette logique du trou qu'on creuse pour en boucher un autre ? Nous ne le pensons pas. C'est pourquoi nous proposons de majorer les recettes fiscales de l'Etat par un alourdissement relatif de la fiscalité de la capitalisation des primes d'assurance vie et de certaines cessions d'actifs.

M. Pierre Lellouche. Un impôt de plus ?

M. Paul Mercieca. Notons que, d'une certaine façon, cette proposition vise aussi à rendre à la SNCF l'argent qui lui est pris par le service de sa dette puisque ces contrats d'assurance vie et ces placements collectifs sont bien souvent utilisés pour souscrire des obligations émises par la SNCF.

Sous le bénéfice de ces observations et parce qu'il nous semble préférable de développer le transport ferroviaire plutôt que la spéculation financière, je vous propose, mes chers collègues, d'adopter l'amendement n° 197.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement, qui contient une mesure relative à la fiscalité de l'épargne, laquelle n'a pas sa place dans le texte en discussion.

M. Pierre Lellouche. C'est vrai !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avis défavorable : l'amendement est sans rapport avec le projet de loi.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 197.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 16

Mme le président. « Art. 16. – Dans un délai de quatre mois à compter de la clôture de l'expérimentation prévue par l'article 67 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 précitée, le Gouvernement déposera, après consultation des régions ayant participé à l'expérimentation, un rapport au Parlement consacré, d'une part, à l'évaluation de cette expérimentation et, d'autre part, à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public Réseau ferré de France, notamment sur l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français. »

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

M. Jean-Jacques Filleul. En créant deux établissements là où il n'y en avait qu'un, vous réunissez, monsieur le ministre, les éléments qui produiront de la logique privée, du marché privé, du statut privé et de l'objectif privé dans des activités de transport ferroviaire.

En effet, quel pourrait être l'intérêt de créer deux établissements sans moyens supplémentaires, si ce n'est celui de reproduire un jeu à somme nulle, en rapport avec ce qui prévaut à la SNCF en tant qu'unique entreprise publique de chemins de fer ?

La SNCF, devenue exclusivement prestataire de services, pourra être ainsi rapidement considérée comme chargée d'une activité concurrentielle et délestée de ses missions de service public au profit de préoccupations de rentabilité.

L'accès d'opérateurs privés au réseau n'est pas loin.

Nous refusons la fatalité que vous nous proposez. Votre réforme est en trompe-l'œil. En ce qui nous concerne, nous avons, pour la SNCF et le service public, de l'ambition.

En cherchant à anesthésier les cheminots tout en maintenant une situation financière dégradée qui n'ouvre aucune perspective de renouveau au transport ferroviaire, votre gouvernement donne le sentiment de programmer l'échec de sa propre réforme, au risque de laisser demain la porte grande ouverte à des concurrents qui fourbissent déjà leurs armes, en particulier en Angleterre – certains parlent aussi de l'Allemagne.

Dès lors, il ne faut pas se contenter de faux-semblants. Il convient de mettre à profit les prochaines années pour conserver l'avance technologique de la SNCF et en faire un modèle de gestion dans la sphère publique.

Telle est notre ambition !

Pour y parvenir, il est indispensable de bien prendre l'exacte mesure des menaces et de conforter le soutien public au système ferroviaire.

Il faut retrouver une ambition pour le service public !

Nous souhaitons, à la fin de ce débat, montrer que nous ne sommes pas las de discuter, mais que, de cette ambition, chevillée au corps du groupe socialiste, nous exprimons aujourd'hui, modestement, toutes les vertus.

Mme 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° 287, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 16. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Historiquement, nous n'aimons pas trop les articles 16 (*Sourires*) car ils sont toujours très dangereux. Mais telle n'est pas la raison de notre proposition car l'article 16 du projet de loi n'est pas du type auquel je viens de faire allusion.

Cet article, nous aurions certainement pu le voter...

M. Pierre Lellouche. Ah ?

M. Jean-Louis Idiart. ... puisqu'il prévoit qu'un compte rendu annuel sera adressé à la représentation nationale, ce que nous n'avons cessé de demander.

M. Michel Bouvard. Il n'est pas trop tard pour le voter !

M. Jean-Louis Idiart. Nous aurions souhaité que l'on ne lie pas ce compte rendu à celui auquel donnera lieu la régionalisation après deux ou trois ans.

Nous souhaitons qu'un compte rendu puisse être rédigé dans des délais beaucoup plus brefs. Dans l'année qui suit, nous devrions pouvoir, au vu d'un certain nombre de clignotants, savoir où l'on en est. Nous aimerions même pouvoir, dès la fin de la présente année, nous faire une idée de la façon dont les choses auront évolué. Il serait peut-être dangereux d'attendre les multiples échéances de l'an prochain, trouvant préférable de faire les comptes plus tard.

Ce que nous souhaiterions justement, c'est voir l'efficacité immédiate du nouveau système. Et c'est ce qui nous conduira, certainement, à ne pas voter ce texte. Parmi les 300 amendements proposés, jusqu'à présent, pas un seul n'a été retenu. Ce n'est quand même pas faire preuve d'un grand sens du dialogue – je ne dirai pas d'une grande ouverture d'esprit,...

Mme Véronique Neiertz. Non, il s'agit du sens du dialogue, ce que je disais précédemment !

M. Jean-Louis Idiart. En effet. D'ouverture d'esprit, monsieur le ministre, vous savez en faire preuve quand il le faut.

Mme Véronique Neiertz. Avec les routiers surtout !

M. Jean-Louis Idiart. On a l'impression qu'ici, ce n'a pas été le cas.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable. La commission, monsieur Idiart, a noté d'ailleurs quelque contradiction dans votre attitude. Vous avez demandé des rapports à tous les articles de la loi ou presque. Or l'objet de l'article 16 est précisément la présentation d'un rapport annuel au Parlement. Et vous prétendez le supprimer ?

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 287.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 288, ainsi libellé :

« Après les mots "un rapport au Parlement", rédiger ainsi la fin de l'article 16 :

« consacré à l'évaluation de cette expérimentation. Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement déposera un rapport consacré à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public créé au premier alinéa de l'article 1^{er}, notamment sur l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le rapporteur, je viens de vous voir presque étonné que nous ne votions pas cet article : c'est tout simplement que le rapport proposé – à la demande du Sénat –, ne nous convient pas. C'est tout ! S'il nous avait convenu, nous aurions voté l'article, vous l'imaginez bien ! Nous sommes des parlementaires fidèles et responsables. Nous souhaitons un rapport qui soit « consacré à l'évaluation de cette expé-

mentation ». De plus, nous prévoyons que « dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement déposera un rapport consacré à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public créé au premier alinéa de l'article 1^{er}, notamment sur l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français ».

Cet amendement a un double objet, vous l'avez bien compris. D'une part, demander le dépôt de deux rapports distincts puisqu'ils concernent des sujets différents et n'appellent pas la même analyse. D'autre part, avancer à 1998 la présentation du rapport consacré aux conséquences du présent projet sur la situation financière de la SNCF. En 1998, la SNCF doit, selon vous, équilibrer ses comptes.

Monsieur le rapporteur, vous voyez bien l'intérêt de notre proposition. Nous espérons qu'à la fin de ce long débat, vous pourrez montrer à l'opposition socialiste que vous avez été sensible à notre amour du rail et du réseau ferroviaire : nous l'avons montré les uns et les autres par notre opiniâtreté à changer ce texte.

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

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

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. A mon sens, M. Filleul a satisfaction puisque l'article 16, très clairement, dispose qu'il y aura « un rapport au Parlement consacré, d'une part, à l'évaluation de cette expérimentation et, d'autre part, à l'appréciation des conséquences de la création de l'établissement public Réseau ferré de France, notamment sur l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français ».

Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à l'amendement. Mais je veux bien donner acte à M. Filleul et à ses collègues de leur opiniâtreté ! *(Sourires.)*

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 288.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 289, ainsi rédigé :

« Dans l'article 16, après les mots : "l'évaluation de cette expérimentation", insérer les mots : "tenant compte des spécificités des régions concernées". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Il serait nécessaire que, dans le rapport prévu, on puisse au moins – puisque, jusqu'à présent, on a rejeté nos amendements – tenir compte des spécificités des régions concernées. C'est tout le sens de notre amendement.

Notre opiniâtreté a été reconnue. Pour votre part, monsieur le rapporteur, vous avez été constamment « M. Niet ». Cela, qui s'est dit dans d'autres enceintes, c'est le moins que l'on puisse dire ! J'espère que nous aurons quand même l'occasion de reprendre le dialogue à un moment ou à un autre, car si notre discussion dans l'hémicycle devait se poursuivre par de simples réponses négatives de cet ordre, seraient compromises – sinon l'institution parlementaire – du moins les bonnes relations des parlementaires entre eux.

Nous souhaitons que cet amendement puisse être adopté.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis négatif. Je précise que mon rôle consiste simplement à rapporter les décisions de la commission, non mon opinion personnelle.

Mme le président. Merci de cette précision.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable, car ce qu'il nous est proposé de préciser va de soi. L'amendement est donc inutile.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 289.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 290, ainsi rédigé :

« Dans l'article 16, après les mots : "l'évaluation de cette expérimentation", insérer les mots : "et de ses conséquences sur la situation financière des régions concernées". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il n'est pas dans notre intention d'ennuyer notre collègue rapporteur pour lequel nous avons de l'estime et qui a des circonstances atténuantes. Il faut reconnaître qu'une commission qui, en douze minutes, a pu émettre un avis négatif sur 124 amendements, c'est-à-dire cinq à la seconde, n'encourage guère son rapporteur à être plus prolix.

Pourquoi revenir sur « l'évaluation de l'expérimentation » ? C'est qu'il ne faudrait pas non plus oublier les régions concernées par l'expérimentation, six régions d'ailleurs soucieuses de leurs deniers. Certaines qui ont signé par avance s'en mordent les doigts, si je puis dire. D'autres n'ont pas signé et se demandent si elles vont le faire, étant donné la mince signification financière de ce que vous leur proposez.

Il serait donc conséquent, monsieur le ministre, de présenter un rapport analysant la situation financière des régions concernées à la suite de l'expérimentation dans laquelle elles auront bien lieu voulu se lancer. Il serait intéressant pour les parlementaires de comprendre ce qui s'est passé dans chaque région et d'en tirer des conclusions. Par la suite, s'agissant d'autres textes, eux plus définitifs et non pas à caractère expérimental, ils sauront en tirer des conséquences, assurément positives, pour la loi qui sera soumise à l'appréciation des parlementaires à ce moment-là.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Je suis au regret de dire que la commission a également repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est encore défavorable à cet amendement, car la précision proposée est superflue, d'autant que le transfert de compétences s'effectue sans aucun transfert de charges.

M. Robert Pandraud. Très bien ! C'est ce qu'il fallait dire !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 290.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 291, ainsi rédigé :

« Dans l'article 16, après les mots : "l'évaluation de cette expérimentation", insérer les mots : "et de ses conséquences sur la consistance de réseau dans les régions concernées". »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Nous voici presque au terme de notre discussion. Nous présentons un de nos derniers amendements.

M. Robert Pandraud. Oui, au fait !

M. Jean-Louis Idiart. La leçon de ce débat, c'est d'abord la reconnaissance unanime d'une politique qui a été conduite à partir des années 1982, notamment avec la loi d'orientation des transports intérieurs. C'est un constat que je formule. Seize ans après, la minorité d'hier, devenue majorité aujourd'hui reconnaît la valeur de cette grande loi d'orientation, qui constitue en quelque sorte un document de base. Monsieur Fèvre, l'ancien testateur, c'était en 1947...

M. Charles Fèvre. La loi, c'est la loi !

M. Jean-Louis Idiart. La LOTI, de 1982, doit être le nouveau testament. Aujourd'hui – et c'est ce qui sera retenu de ce débat – aura été reconnue une grande avancée dans le transport et dans son organisation.

Enfin, nous avons tenu à rappeler fermement que nous avions une vision moderne du service public. Notre crainte était précisément que l'on y porte atteinte, que ce soit bien clair. Une ou deux voix ont fini par se libérer cet après-midi, par une sorte de relâchement quand enfin on touche au but. Nous avons entendu un ou deux parlementaires de la majorité commencer à avouer qu'après tout, attribuer une partie du réseau à des sociétés privées comme en Angleterre, c'était bien, surtout lorsqu'il s'agit d'une société française, et surtout de la CGE. Nous, nous avons une vision moderne du service public, mais la réforme ne va pas dans ce sens, au contraire. Elle va donner naissance à une sorte de « monstre bureaucratique », car elle complique les choses. C'est la raison pour laquelle nous demeurons fidèles à l'idée de conserver une SNCF unique et convenablement organisée.

Le fond du débat portait sur la nécessité de lui redonner force et dynamisme. Or on l'a alourdie administrativement. On ne l'a pas allégée suffisamment du point de vue financier. Les échéances seront à nouveau difficiles. Les uns et les autres devront les assumer avec beaucoup de courage.

Enfin, nous ne nous dispenserons pas d'avoir une véritable politique des transports pour ce pays. C'est pourquoi nous considérons que l'Etat doit prendre ses responsabilités au niveau des infrastructures. Il doit y avoir une grande direction des infrastructures de transport. Tant que l'on continuera à raisonner sur les différents modes de transports, on ne les défendra qu'individuellement. Ce qu'il faut, c'est que l'Etat et cette grande direction aient une vision claire. C'est ainsi que se feront les choix budgétaires dans ce domaine.

Nous ne sommes pas favorables à une concurrence entre les modes de transport. Nous sommes également opposés d'ailleurs à la formule concurrentielle à laquelle

vous voulez soumettre ces grandes entreprises. La concurrence se traduira toujours par une perte pour le grand service public de la SNCF.

Pour conclure, nous sommes également hostiles à toute vision concurrentielle qui pourrait naître au niveau européen dans le domaine du transport. Nous nous prononçons pour la complémentarité entre les différentes compagnies européennes de transport. Plutôt que de chicaner ou que de risquer de les mettre en concurrence les unes avec les autres...

Mme le président. Pouvez-vous conclure, monsieur Idiart ?

M. Jean-Louis Idiart. Je conclus, madame le président.

Plutôt que de nous placer dans un schéma de concurrence, nous préférons assurer une véritable complémentarité entre les différents réseaux. Il suffit de circuler en Europe pour s'apercevoir que là réside la solution. La complémentarité ne peut s'appuyer que sur le service public. Si des sociétés privées venaient à s'immiscer dans le dispositif, elles le détruiraient.

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

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

Mme 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 car la précision est superflue. L'expérimentation ne concerne pas du tout l'infrastructure.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 291.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme 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° 292, ainsi rédigé :

« Dans l'article 16, après les mots : "évaluation de cette expérimentation", insérer les mots : "et de ses conséquences sur l'accessibilité au réseau dans les régions concernées". »

La parole est à Mme Véronique Neiertz.

Mme Véronique Neiertz. Monsieur le ministre, je suis très contente de pouvoir m'adresser à vous maintenant parce que je vais enfin pouvoir vous donner l'occasion d'accepter un amendement ! *(Sourires.)*

M. Jean-Louis Idiart. Quelle joie !

Mme Véronique Neiertz. Et vous verrez qu'on y sera très sensibles ! Je ne parle pas pas de nous, car cela vous est égal, je veux dire que beaucoup de gens y seront très sensibles. Je vais essayer de vous expliquer pourquoi vous ne pouvez pas être défavorable à cet amendement.

Lorsque vos gouvernements ont fait part à notre assemblée des grandes lignes de leur politique, vous aviez formulé une très bonne proposition, dont je m'étais réjouie, qui était de ne pas supprimer le service public en zone rurale.

M. Michel Bouvard. Nous avons respecté notre proposition.

M. Jean-Jacques Filleul. Oh !

Mme Véronique Neiertz. Vous aviez proposé en particulier de ne pas fermer d'école. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. Michel Bouvard. Nous n'en avons pas fermé !

M. Jean-Claude Gayssot. Il y a eu un moratoire !

Mme Véronique Neiertz. Si vous voulez bien me laisser poursuivre !

Bien que je ne sois pas élue dans une zone rurale, je m'étais félicitée de ce moratoire pour tous ceux qui habitaient dans ces zones.

M. Michel Bouvard. Merci pour eux !

Mme Véronique Neiertz. Cela signifiait que l'accès au service public vous paraissait une priorité et qu'il relevait d'un principe d'égalité à respecter.

Si un rapport doit être présenté au Parlement sur les conséquences pratiques de la réforme que vous nous proposez, il me semble absolument essentiel qu'il mentionne expressément les conséquences, dans les régions, du prix de l'accessibilité au service public de la SNCF. Imaginez qu'en zone rurale on supprime une ligne de voie ferrée. Cela arrive ...

M. Michel Bouvard. Cela s'est fait quand vous étiez au pouvoir !

Mme Véronique Neiertz. Certains de nos collègues, sur tous les bancs de l'assemblée, peuvent en citer des exemples.

M. Jean-Louis Idiart. Cela s'est fait beaucoup dans les années soixante-dix !

Mme Véronique Neiertz. Imaginez que, dans le cadre de la régionalisation « expérimentée », on supprime une voie ferrée pour la remplacer par un bus qui, de plus, emprunterait une autoroute à péage. Dans ce cas, l'accessibilité à la SNCF subira, en plus du prix du ticket, le coût du bus et du péage. L'accessibilité au service public ne sera plus la même parce que le coût sera plus élevé.

Dans cette région très urbanisée qu'est l'Île-de-France, l'accessibilité à la SNCF, dans nos banlieues défavorisées, est conditionnée par l'achat d'un ticket de métro. De sorte qu'on crée dans nos banlieues difficiles des zones franches. L'accès au service public est plus cher et il y a vente forcée parce que si les usagers n'achètent pas le double billet SNCF-RATP, ils n'ont accès ni à la RATP ni à la SNCF. Bravo la régionalisation !

Bref, en zone rurale comme en zone urbaine, des dérives peuvent se produire. Il faut donc un rapport, c'est vrai, mais un rapport sérieux – je ne parle pas d'un rapport qui serait enterré ou mis dans un tiroir comme nombre de rapports qui, prévus dans la loi, n'aboutissent jamais sur les bureaux des parlementaires – car le sujet est trop grave pour l'avenir de notre pays, de notre économie et de notre cohésion nationale. S'il y a donc rapport, et un rapport sérieux, il faut prévoir qu'il comporte des précisions très fines, très aiguës sur le prix de l'accessibilité au service public de la SNCF dans les régions expérimentées.

On en arrive alors à quelque chose que vous ne voulez absolument pas ! Voilà pourquoi je disais que vous deviez être favorables à cet amendement. A quoi arrivera-t-on, en effet ? A un alourdissement de l'impôt ! Or vous nous avez indiqué, et par la voix du Premier ministre, que vous vouliez diminuer l'impôt ! A la fin de mon intervention, monsieur le ministre, vous ne pourrez plus être le « M. Niet » dont a parlé M. Idiart. Il a parlé un peu vite d'ailleurs, mon collègue Idiart. Pour ma part, j'aurais parlé de « M. No ».

M. Michel Bouvard. Et si vous parliez en français ?

M. Pierre Lellouche. Pourquoi pas « Dr No » ! (*Soupires.*)

Mme Véronique Neiertz ... Enfin, monsieur le rapporteur, vous allez pouvoir devenir « M. Yes ». Ce sera une très bonne chose pour la démocratie dans cette assemblée et pour le dialogue national entre Gouvernement et parlementaires.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Défavorable. Mme Neiertz a posé le problème de l'accessibilité au réseau. Ce qu'elle souhaite est contenu dans le rapport prévu à l'article 16, un rapport qui répond très largement à sa préoccupation.

M. Robert Pandraud. Absolument !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je suis au regret de faire de la peine à Mme Neiertz mais le Gouvernement a un avis défavorable car il s'agit d'une précision superflue. Sans compter, je le répète, que l'expérimentation ne concerne pas l'infrastructure.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 292.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. MM. Achedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 16, après les mots : "assainissement financier", insérer les mots : "et la situation de l'emploi". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Il s'agit de prévoir que le bilan à dresser traitera aussi de l'évolution de la situation de l'emploi.

En effet, depuis le premier contrat de plan Etat-SNCF en 1985, on a expliqué aux cheminots que l'amélioration de la productivité était indispensable à la réalisation de l'équilibre financier. Or, malgré la suppression de 75 000 emplois de cheminot en une dizaine d'années, jamais le déficit n'a été aussi élevé. Cela démontre que si l'on veut réaliser l'assainissement financier au détriment de l'emploi, non seulement on ne règlera pas les problèmes du service public, mais en outre on aggravera encore la situation des cheminots et celle du pays.

Alors que, au cours de la campagne présidentielle, il a été affirmé qu'il fallait développer l'emploi et lutter contre la fracture sociale, durant ce débat, monsieur le ministre, il n'a été question que de réduction des déficits, laquelle entraîne un accroissement des inégalités et du chômage. Afin que nous puissions savoir ce qu'il en aura été en la matière, il est totalement justifié d'introduire la précision que nous demandons dans le texte.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. La commission est défavorable, car les conséquences de la création de RFF en matière d'emploi seront nécessairement abordées dans le rapport annuel adressé au Parlement.

Mme 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, car le rapport concernera l'appréciation de

l'ensemble des conséquences de la création de Réseau ferré de France. La précision apportée par cet amendement est donc superflue, puisque cette création sera sans incidence sur les personnels de la SNCF.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme 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° 252, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par les mots : " , sur le développement du transport ferroviaire et du transport combiné". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Je veux profiter de cet amendement sur le développement du transport ferroviaire et du transport combiné pour rappeler que nous sommes très favorables aux orientations prises récemment, si l'on en croit la presse, par l'actuelle direction de la SNCF, qui souhaite, tout en conservant évidemment les grandes lignes, améliorer le service de proximité.

En effet, si la SNCF transporte aujourd'hui 800 millions de voyageurs par an, c'est essentiellement dans les TGV et dans les trains de la grande banlieue parisienne. Elle a donc raison de vouloir irriguer de plus en plus les régions et de vouloir améliorer ses prestations dans le domaine du fret, notamment en faisant appel à la complémentarité des transports ; je pense surtout au transport combiné. Le service public – même s'il n'est pas le seul – doit jouer un rôle important au niveau du fret.

Nous approuvons également les décisions prises en faveur du renouvellement du matériel, car elles sont très encourageantes. Cela accroît d'ailleurs notre mécontentement face à une réforme qui va affaiblir la SNCF alors qu'elle fait des efforts pour développer de nouveaux moyens de transport, tels les autorails franco-allemands construits chez De Dietrich, qui desserviront en particulier, dans le cadre des TER, les petites lignes et les lignes de ville à ville.

M. Michel Bouvard. Vous avez déjà parlé des autorails !

M. Jean-Jacques Filleul. Nous souhaitons d'ailleurs un accroissement des cadences de desserte afin que soient favorisées dans les villes-centres, des économies d'énergie, de santé, de pollution.

Il s'agit d'orientations sur lesquelles nous sommes d'accord et que nous appuierons, mais elles ne font pas véritablement l'objet de ce texte, ce qui est fort regrettable.

Monsieur le ministre, au cours de ce débat de trente et une heures trente, nous avons déposé, avec nos collègues communistes, environ 400 amendements, dont beaucoup auraient pu, raisonnablement, trouver place dans la réforme. Qui pourrait croire que la vérité réside dans un seul camp ? On ne fait pas de réforme contre les autres. Une réforme doit s'élaborer, surtout lorsqu'il s'agit du rail, avec l'ensemble de la nation, dont nous représentons aussi une partie.

M. Michel Bouvard. C'est une explication de vote ?

M. Jean-Jacques Filleul. Il est dommage qu'aucun de nos 400 amendements n'ait trouvé grâce à vos yeux.

Je ne doute pas, messieurs de la majorité, que, parmi vous, certains auraient bien voulu débattre. Le cadre dans lequel le Gouvernement vous a contraints, vous en a empêché.

M. Michel Bouvard. Mais non !

M. Jean-Jacques Filleul. La procédure parlementaire était bloquée à l'avance. Nous le regrettons et nous prenons date.

Mme Véronique Neiertz. Très bien !

M. Michel Bouvard. C'était une explication de vote !

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

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

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

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

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 252.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. MM. Auchedé, Gayssot, Grandpierre et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par l'alinéa suivant :

« Ce rapport est complété par la publication du rapport d'étape. »

La parole est à M. Rémy Auchedé.

M. Rémy Auchedé. L'amendement est défendu.

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

M. Alain Marleix, rapporteur. Avis défavorable.

Mme 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.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Mme le président. Avant de donner la parole aux orateurs inscrits dans les explications de vote, j'indique à l'Assemblée que, sur le vote de l'ensemble du projet de loi, il y aura un scrutin public à la demande du groupe communiste.

Je vais d'ores et déjà faire annoncer le scrutin, de manière à permettre à nos collègues de regagner l'hémicycle.

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

Explications de vote

Mme le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Jean-Claude Gayssot pour le groupe communiste.

M. Jean-Claude Gayssot. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, chers collègues, le débat qui s'achève aura pu paraître surréaliste

à bien des observateurs tant il est flagrant que le Gouvernement s'est arc-bouté sur un projet qui, à nos yeux, est à mille lieues d'une vraie solution pour la SNCF et, au delà, pour le développement des transports ferroviaires dans notre pays. Ce texte ne répond ni aux attentes des cheminots, ni à celles des usagers, ni aux intérêts fondamentaux de la nation et du service public.

A l'opposé de cette attitude, les députés communistes ont eu le souci permanent de l'intérêt de la France et de son outil de transport, de celui des usagers et des personnels.

Par nos amendements, nous avons voulu tracer une autre perspective pour la SNCF, afin de permettre à cette entreprise publique, à ce service public de répondre encore mieux aux besoins des gens et de lui donner le dynamisme, l'essor et la modernité que le pays est en droit d'attendre.

Depuis le début, le débat est « pipé », si je puis dire. Ce texte prétend assurer le renouveau du transport ferroviaire en créant l'EPIC Réseau ferré de France alors que par son objet il ouvre le risque majeur d'engager un processus de déréglementation du transport ferroviaire et de démantèlement, afin de nous inscrire dans la braderie du grand marché européen ultralibéral de Maastricht. Dans ce domaine, comme pour la marche forcée vers la monnaie unique ou pour la défense, le Gouvernement français veut être, aux yeux des marchés financiers, le bon élève. Alors il va au-delà des directives de Bruxelles et des traités qui engagent la France. On l'a bien vu avec la transposition de la directive 91/440.

N'est-il pas surréaliste que, durant quatre jours de débat, nous n'ayons eu qu'un tête-à-tête, ou plutôt un face-à-face, avec le Gouvernement ? Où était passée la majorité ? N'y avait-il pas un seul amendement à déposer, pas une seule virgule à déplacer, pas un mot à préciser sur les articles de ce texte ? Ce profil bas, ce silence de la majorité, à quelques exceptions près, est trop assourdissant pour que le projet soit honnête.

A la SNCF existent de nombreux règlements. Naguère il s'agissait des P1, P2, par exemple, car ils venaient du service du personnel. Désormais ce sont des RH, pour la direction des ressources humaines. L'un de ces documents, qui s'appelle le 701, est, en quelque sorte, une demande d'explication écrite avant sanction. En l'occurrence, nous vous avons demandé des explications, et vous n'avez pas répondu !

M. Rémy Auchedé. La sanction suivra !

M. Jean-Claude Gayssot. Je crois effectivement que la sanction risque de suivre.

Pourtant, chaque année, les élus de la majorité font de multiples interventions auprès de la direction de la SNCF pour protéger ou développer tel ou tel service de proximité, alors que cette loi les réduira à terme à leur plus simple expression. Où sont-ils aujourd'hui ? Leurs demandes ne sont-elles qu'à vocation électorale ?

Ainsi M. le rapporteur était presque émouvant quand il indiquait que la commission avait décidé et qu'il ne pouvait pas donner son avis personnel. En effet, tout le monde sait bien que, dans le Cantal, le train est menacé, sur la ligne Béziers-Neussargues en particulier.

La volonté du Gouvernement est d'aller vite, très vite, d'où la déclaration d'urgence, et donc d'obtenir un vote conforme au texte du Sénat – où la messe aurait été dite – afin d'éviter jusqu'à la tenue de la commission mixte paritaire. Que cache une telle précipitation ?

M. le ministre aura usé et abusé de la référence à la LOTI pour mieux en contourner le principe fondateur : le droit aux transports pour tous. Cette manœuvre conforte notre détermination à développer toujours plus dans notre pays ce concept fort : le service public.

Par ailleurs nous avons démontré que ce projet ne réglait pas la dette de l'Etat envers la SNCF, contrairement à ce qui est prétendu qu'il n'était qu'un alibi pour cacher le dépeçage à terme du service public et la mise en cause du statut des personnels.

L'Assemblée vient de manquer une occasion de favoriser un véritable renouveau du transport ferroviaire. Plus grave, le texte que la majorité s'apprête à voter va rapidement faire connaître ses effets dévastateurs. Les cheminots et les usagers sauront – j'en suis sûr – apporter des réponses appropriées pour mettre en échec ces dispositions.

Les députés communistes ne se résignent pas à l'adoption de ce projet de loi. Ils poursuivront leur action pour changer les choses, y compris en prenant le cas échéant les dispositions nécessaires pour que le Conseil constitutionnel défasse un texte qui met à mal la spécificité et l'intérêt de la nation.

Une véritable réforme pour un service public SNCF dont l'unicité serait garantie, répondant aux intérêts des usagers, du pays et des cheminots, devrait être une priorité pour une nouvelle majorité qui, sortant des ornières actuelles et de celles du passé, s'inscrirait dans une vraie politique de gauche et de progrès en faveur notamment du rail, de la complémentarité, du service public et des cheminots.

C'est pourquoi nous voterons contre votre projet.

(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

Mme le président. La parole est à M. Michel Bouvard, au nom du groupe du RPR.

M. Michel Bouvard. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, nous avons eu effectivement une longue discussion sur ce texte.

Dans mon intervention liminaire, au début de la discussion, j'ai rappelé qu'il était le troisième volet d'une réforme comprenant aussi la régionalisation et le projet industriel mis en œuvre au sein de l'entreprise. Nous avons approuvé ce texte dans son ensemble ainsi que ses orientations. C'est pourquoi notre groupe n'a pas jugé utile de déposer des amendements compte tenu également de la concertation préalable, menée depuis un an, des améliorations apportées par le Sénat et du fait que ce texte respecte, comme nous le souhaitons, l'unicité de la SNCF. D'ailleurs, aucune proposition globale de réforme différente ne nous a été proposée.

Il est vrai que la situation financière de la SNCF nécessite des décisions rapides et que ce projet répond à la nécessité d'assurer l'avenir du transport ferroviaire. Il n'avait d'ailleurs nullement pour but de se substituer à la LOTI.

Certains ont voulu voir dans notre attitude le reflet d'une absence de réflexion sur les problèmes de transport. Mais l'implication personnelle de nombreux élus du Rassemblement dans ces questions, mes collègues Haenel et Gerbaud, au Sénat, Alain Marleix et Henri Cuq, ici, pour ne citer que les principaux, montre bien que tel n'est pas le cas.

Une présentation caricaturale a même été faite d'un clivage entre des élus, les bons, ceux du parti socialiste, qui auraient, en matière de politique de transport, une

approche généraliste, plurimodale, respectueuse de l'environnement et souscrivant au développement durable et les mauvais, nous, qui ne serions intéressés que par le béton et les kilomètres de bitume : le tout-routier contre l'intermodal en somme. Ce discours, à l'évidence trop simpliste, ne tient pas. On ne m'empêchera d'ailleurs pas de penser qu'il s'adresse surtout aux récents alliés verts du parti socialiste.

Il ne correspond pas à la réalité puisque les crédits inscrits en faveur du transport ferroviaire connaissent une progression inégalée, comme ceux des transports en commun. J'atteste que les crédits nécessaires pour tous les projets de transports urbains sont en place dans le pays. Voici longtemps qu'un tel effort de diversification des crédits n'avait pas été accepté. Ajoutons à cela la création du FITTVN qui, pour la première fois, fait contribuer les sociétés d'autoroutes à d'autres travaux d'infrastructures.

Au-delà de ce texte, qui assure le devenir de la SNCF, d'autres questions se posent. Elles seront débattues par notre assemblée le moment venu et le groupe du RPR participera à ces débats, je vous rassure, mes chers collègues : débat sur le financement des infrastructures ferroviaires pour étudier les possibilités de ressources, les emprunts à quinze ou vingt ans n'étant pas adaptés à cause de leurs taux trop élevés ; débat sur la plurimodalité pour assurer une meilleure complémentarité entre la route, le rail, les voies d'eau, l'avion et les plates-formes ferroviaires ; débat sur le schéma d'aménagement du territoire, avec la nécessité de tenir compte de la raréfaction des crédits, donc d'assurer une plus grande efficacité ; débat sur les problèmes de transit international que notre pays voit passer sur notre territoire, en particulier pour le franchissement des Alpes et des Pyrénées, mon cher collègue Idiart.

Monsieur le ministre, vous avez donné votre accord pour ce débat que nous avons souhaité et que nous aurons dans le cadre de l'examen du schéma d'aménagement du territoire, exercice réalisé pour la première fois dans ce pays. Le RPR y sera actif et apportera, comme à l'habitude, la preuve de son ouverture et de sa capacité d'imagination ainsi que de son souci de bonne gestion. Mais, pour que ce débat ait lieu, il fallait que l'ensemble de la réorganisation des grands opérateurs de transport soit effectuée. Cela a été fait pour les sociétés d'autoroutes. Cela sera fait, quand nous aurons voté ce texte, pour la SNCF.

Pour que l'on puisse construire une maison consacrée au transport, il faut que le sol soit solide, que les fondations soient assurées. C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous invite à approuver ce texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

Mme le président. La parole est à M. Charles Fèvre, pour le groupe de l'UDF.

M. Charles Fèvre. Mes chers collègues, nous avons débattu pendant quatre jours de l'importante réforme de la SNCF, la première grande réforme depuis sa création en 1937. En effet, si la LOTI du 30 décembre 1982 a transformé la SNCF de société d'économie mixte en établissement public industriel et commercial, il ne s'agissait pas d'une véritable réforme de structure, le bilan comptable de la première étant devenu celui de la seconde à l'occasion du renouvellement de la concession venant à expiration le 31 décembre 1982. Ce renouvellement a du reste été la raison réelle de la LOTI puisque,

le 1^{er} janvier 1983, je le rappelle, la SNCF n'aurait plus pu transporter car elle n'aurait plus eu le droit d'utiliser les voies ferrées.

La création de Réseau ferré de France constitue au contraire une vraie réforme de structure allégeant sérieusement la part de la dette de la SNCF suscitée par le financement des infrastructures. Débarrassée de cette sorte de lest, ou de boulet, la SNCF va pouvoir se consacrer à sa mission de base, le transport ferroviaire, avec une motivation nouvelle et un dynamisme renouvelé.

On nous a dit et répété que la prise en charge aurait dû porter sur une part plus importante de la dette de 203 milliards de francs : mais alors, mes chers collègues, c'est la dette liée à l'exploitation qui aurait été concernée et nous serions entrés dans un tout autre système ! Il faut que l'exploitant ferroviaire assume la dette liée à l'exploitation passée. C'est cela, la clarification des comptes et des compétences, qui constitue le principal objet de ce projet de loi.

Cela dit, le groupe UDF, monsieur le ministre, vous remercie d'avoir donné toutes assurances quant au maintien de l'unité comme du monopole de la SNCF dans le cadre du service public. Vous nous avez assuré que les statuts et régimes de retraite ne seraient pas affectés par la réforme. A ce sujet, le Gouvernement a fait l'objet d'un mauvais procès d'intention.

Par ailleurs il est tout de même incroyable qu'en nombre considérable les amendements de l'opposition aient été extraits de la LOTI, ce qui a justifié leur rejet. En l'invoquant, le ministre et la majorité n'ont fait qu'être legalistes et, en refusant bon nombre d'amendements qui reprenaient purement et simplement les dispositions de la LOTI, ont été maintenues la simplicité et la lisibilité de ce texte – un mal bien français consiste trop souvent, y compris dans cette assemblée, à compliquer les textes.

Le second volet du projet – l'expérience de régionalisation des transports de voyageurs – est également l'amorce d'une réforme de structure très importante. Elle présente l'intérêt majeur de permettre une modernisation du transport de proximité, en rapprochant la décision du client. Elle remédie de surcroît aux reproches de centralisation excessive de la SNCF, centralisation liée d'ailleurs à la configuration de son réseau.

L'expérimentation dans six régions volontaires incitera l'ensemble des régions à se doter de schémas régionaux de transports, certes incitatifs, mais de plus utiles pour une vision multimodale des transports.

Mes chers collègues, nous allons adopter, dans un instant, une bonne réforme. Elle vient en son temps, car il a fallu la mûrir pendant plus d'un an et demi, au gré de consultations, de concertations larges et progressives sur lesquelles je ne reviendrai pas. De telles concertations réduisent à néant les allégations de nos collègues socialistes. Qu'ils soient ce soir frustrés de débat, c'est leur affaire ! Mais ils n'avaient qu'à participer plus tôt à celui qui s'est déroulé, je le rappelle, sur un an et demi. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Jacques Filleul. On y a participé !

M. Charles Fèvre. Il m'étonnerait fort que leurs arguments, faits de verbiages et d'innombrables redites, nourrissent de grandes et illustres pages du *Journal officiel* des débats parlementaires !

Cette réforme donne à la SNCF la possibilité d'un nouvel élan, appuyé sur son projet industriel – et, au-delà, commercial, car le client doit être plus que jamais au centre du dispositif.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Pas le client, l'utilisateur !

M. Charles Fèvre. Les cheminots sont fiers de leur entreprise, qui est un des fleurons de notre économie. Grâce à cette réforme, ils ont désormais les moyens d'aller de l'avant et d'en être demain plus fiers encore.

Nos collègues de l'opposition ont mené, au moyen de 350 amendements, un combat d'arrière-garde. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) Mais les combats d'arrière-garde sont très souvent des combats perdus !

M. Jean-Claude Lefort. La Résistance a commencé avec quelques-uns et a gagné !

M. Charles Fèvre. Dans un instant, ce combat-ci sera perdu.

La presse, depuis trois jours, le laissait entrevoir.

Mme Véronique Neiertz. C'est faux !

M. Charles Fèvre. Dans le journal *Le Monde* d'aujourd'hui, il n'y a même pas un entrefilet sur nos débats d'hier ! (« *C'est faux !* » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)

Mme le président. Mes chers collègues, seul M. Fèvre a la parole.

M. Jean-Louis Idiart. Il s'était tu pendant trois jours !

Mme Véronique Neiertz. Il se réveille !

M. Robert Pandraud. Faites-les taire, madame le président !

M. Charles Fèvre. Les cheminots ont, eux aussi, compris l'enjeu de cette réforme et l'atout qu'elle apportait à l'entreprise SNCF. Ils sont et restent le fer de lance de la SNCF, Réseau ferré de France étant le moyen et l'instrument. Souvenons-nous de la formule écrite par Jean Bodin, il y a plus de quatre siècles : « Il n'y a de richesses que d'hommes. »

Voilà toutes les raisons, mes chers collègues, pour lesquelles le groupe de l'UDF votera avec conviction et confiance ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

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

Le scrutin est ouvert.

.....

Mme le président. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'approbation	38
Contre	22

(*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, nous voici donc parvenus au terme de ce débat.

Je tiens tout d'abord à remercier, en mon nom personnel et au nom de Mme Idrac qui s'est beaucoup investie sur ce dossier, l'Assemblée nationale, la commission de la production et des échanges et son président, M. François-Michel Gonnot, son rapporteur M. Alain Marleix, et l'ensemble des députés qui ont participé à cette discussion.

Le texte que l'Assemblée nationale vient d'adopter ouvre un nouvel avenir au transport ferroviaire dans notre pays ; je ne suis pas le seul à le penser. En effet, le 2 décembre 1995, en plein cœur de la crise grave qui avait frappé l'entreprise, j'ai lu, comme certains d'entre vous, un article publié dans un grand quotidien du soir, dont voici quelques extraits :

« Chacun le sent bien, il y a péril pour l'avenir même du transport ferroviaire [...] C'est à cette fin que la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs), adoptée en 1982, demande à ce que soient pris en compte "les coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures...", et les coûts sociaux et écologiques", afin d'établir "les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation..." ».

« Ces principes et orientations générales d'une loi dont la validité reste reconnue, même si la vie appelle qu'il lui soit apporté ici ou là quelques modifications, n'ont pas trouvé jusqu'ici une traduction concrète satisfaisante.

« En 1937, la création d'un ensemble intégrant à l'échelle nationale dans un même réseau de multiples entreprises locales ou régionales dispersées, la plupart en situation de faillite, a été une réponse moderne. [...]

« La dimension de service public n'est pas en cause. Contrairement à un postulat à la mode, elle n'est pas incompatible avec la concurrence et l'efficacité économique. »

M. Jean-Claude Gayssot. On l'a lu, nous aussi !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. « Une nouvelle combinaison des deux dimensions est nécessaire dans un secteur où aucune entreprise ne peut assurer, par le jeu spontané du marché, une rentabilité financière classique, comme on le vérifie une fois de plus avec le tunnel sous la Manche.[...]

« Sans aucune prétention à l'exhaustivité, je veux ici, m'appuyant sur des réflexions déjà conduites ou des actions en cours, avancer trois propositions générales.

« 1. La définition, la réalisation, la maintenance des infrastructures et de leur environnement devraient être placées sous la responsabilité directe et entière des pouvoirs publics. »

M. Jean-Claude Lefort. On a compris !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. « Curieusement, la SNCF est la seule entreprise de transport qui intègre dans ses comptes l'ensemble des coûts d'exploitation évoqués plus haut. Les investissements réalisés – indispensables à son activité, mais dont l'amortissement n'est possible que sur le long terme – entrent environ pour les deux tiers dans son endettement. »

M. Jean-Claude Lefort. On sait aussi qui a signé !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. « La charge financière écrasante qui en résulte limite ses efforts de modernisation, handicape sa capacité d'initiative. »

Dans le deuxième point, l'auteur évoquait la régionalisation et en vantait les mérites.

M. Jean-Claude Lefort. Dites-nous qui est l'auteur !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Dans le troisième point, il évoquait le projet industriel.

Eh bien, je me suis inspiré, avec Mme Idrac, de ces propos largement repris dans le débat national qui s'est développé pendant plus d'un an.

Le signataire de cet article, un certain nombre d'entre vous l'ont reconnu.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'est l'auteur même de la LOTI, M. Charles Fiterman.

M. Jean-Claude Lefort. Ce n'est pas classe, ce que vous faites, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. En terminant, mesdames, messieurs les députés, je tiens à dire que j'ai confiance dans les agents de la SNCF pour tirer le meilleur parti de cette nouvelle donnée, ma confiance dans ses dirigeants – et je salue la présence ici du président Gallois –, ma confiance dans ses cadres, ma confiance bien sûr aussi dans l'ensemble de ses personnels, de tout grade et de toute qualification.

Les cheminots sont les héritiers d'une longue tradition. Chacun connaît et reconnaît leur professionnalisme et leur maîtrise de ce magnifique outil que constitue le réseau ferroviaire.

Grâce à la clarification des missions de la SNCF et à l'effort financier sans précédent que l'Assemblée vient de décider, ils vont maintenant pouvoir se consacrer, tous ensemble, à l'élaboration du projet industriel, qui donnera demain aux Français de nouvelles raisons – et je reprends ici le slogan publicitaire de la SNCF – de « préférer le train ».

Ils donneront ainsi raison à l'un des plus illustres cheminots de ce siècle, Louis Armand, qui écrivait : « S'il survit au XX^e siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du XXI^e siècle. »

M. Jean-Claude Lefort. S'il survit !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs les députés, je suis convaincu que nous venons de lui donner les moyens non seulement de survivre...

Mme Véronique Neiertz. On vient de l'enterrer !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. ... mais aussi de se développer. Oui, c'est un nouveau départ !

M. Jean-Claude Lefort. C'est Austerlitz ou Waterloo ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je crois que cette réforme affirme une grande ambition pour le transport ferroviaire dans notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

2

SUSPENSION DES TRAVAUX DE L'ASSEMBLÉE

Mme le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que, sur proposition de la conférence des présidents, l'Assemblée a décidé, en application de l'article 28, alinéa 2, de la Constitution, de suspendre ses travaux la semaine prochaine.

En conséquence, et sauf séance supplémentaire décidée en application de l'article 28, alinéa 3, de la Constitution, la prochaine séance aura lieu le mardi 18 février.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

Mme le président. J'ai reçu, le 7 février 1997, de M. le Premier ministre, en application de l'article 53 de la loi quinquennale n° 93-1313 du 20 décembre 1993 relative au travail, à l'emploi et à la formation professionnelle, un rapport d'activité du comité de coordination des programmes régionaux d'apprentissage et de formation professionnelle continue (1993-1996).

4

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

Mme le président. J'ai reçu, le 7 février 1997, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, portant diverses dispositions relatives à l'immigration.

Ce projet de loi, n° 3334, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

5

DÉPÔT D'UN RAPPORT DE L'OFFICE D'ÉVALUATION

Mme le président. J'ai reçu, le 7 février 1997, de Monsieur Robert Galley, président de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, un rapport, n° 3335, établi au nom de cet office sur les réseaux grands débits et l'entrée dans la société de l'information.

6

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Mardi 18 février 1997, à dix heures trente, première séance publique :

Questions orales sans débat ;

Fixation de l'ordre du jour.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi, n° 3178, relatif à la qualité sanitaire des denrées destinées à l'alimentation humaine ou animale ;

M. René Beaumont, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 3327).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures quarante.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

DÉMISSION D'UN DÉPUTÉ

Dans sa première séance du vendredi 7 février 1997, l'Assemblée nationale a pris acte de la démission de M. Michel Noir, député de la deuxième circonscription du Rhône.

MODIFICATION À LA COMPOSITION DES GROUPES

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT À AUCUN GROUPE

(2 au lieu de 3)

Supprimer le nom de M. Michel Noir.

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

Par lettre du 6 février 1997, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale la proposition d'acte communautaire suivante :

N° E 782. – Proposition de directive du Conseil (CE) relative à la réduction des rejets de composés organiques dus à l'usage de solvants organiques dans certains processus et certaines installations industrielles (COM [96] 538 FR).

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la 2^e séance du vendredi 7 février 1997

SCRUTIN (n° 342)

sur l'ensemble du projet de loi, adopté par le Sénat, portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	38
Contre	22

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe R.P.R. (258) :

Pour : 24 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votants : Mme Nicole **Catala** (président de séance) et M. Philippe **Séguin** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe U.D.F. (206) :

Pour : 14 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe socialiste (63) :

Contre : 6 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe communiste (24) :

Contre : 16 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe République et Liberté (23).

Non-inscrits (2).

