

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11<sup>e</sup> Législature

**SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000**

156<sup>e</sup> séance

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

2<sup>e</sup> séance du jeudi 16 mars 2000



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. RAYMOND FORNI

1. **Solidarité et renouvellement urbains.** – Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 2142).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2142)

Article 35 (p. 2142)

M. Jean-Michel Marchand.

Amendement n° 227 de la commission de la production : MM. Patrick Rimbart, rapporteur de la commission de la production ; Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. – Adoption.

Amendement n° 228 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 3 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 35 modifié.

Après l'article 35 (p. 2143)

Amendement n° 1289 de Mme Perrin-Gaillard : MM. Alain Cacheux, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 36 (p. 2143)

Amendements identiques n°s 933 de M. Pujade et 1235 de M. Marchand : MM. Robert Pujade, Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 658 de M. Daubresse : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 229 de la commission, avec les sous-amendements n°s 1546 et 1547 de M. Marchand : MM. le rapporteur, Jean-Michel Marchand, le ministre. – Adoption du sous-amendement n° 1546 ; le sous-amendement n° 1547 est satisfait ; adoption de l'amendement n° 229 modifié.

Amendement n° 230 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1448 de M. Marchand : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 231 de la commission, avec le sous-amendement n° 1432 de M. Filleul : MM. le rapporteur, Jean-Jacques Filleul, le ministre. – Adoption du sous-amendement n° 1432 et de l'amendement n° 231 modifié.

Amendement n° 232 de la commission : MM. Jean-Jacques Filleul, le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n°s 520 de M. Delattre, 657 de M. Daubresse, 1236 de M. Marchand et 1344 de M. Filleul : MM. Francis Delattre, Germain Gengenwin, Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 233 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1290 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Adoption.

Amendement n° 234 de la commission : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre, Jean-Marc Nudant. – Adoption.

Les amendements n°s 934 de M. Pujade et 1343 de M. Bockel n'ont plus d'objet.

Amendement n° 235 de la commission : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Les amendements n°s 935 de M. Pujade, 1234 de M. Marchand et 519 de M. Delattre n'ont plus d'objet.

Amendement n° 659 de M. Daubresse : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 236 de la commission, avec le sous-amendement n° 1463 de M. Delattre : MM. le rapporteur, Francis Delattre, le ministre. – Retrait du sous-amendement n° 1463 ; adoption de l'amendement n° 236.

Adoption de l'article 36 modifié.

Après l'article 36 (p. 2148)

Amendement n° 237 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 37 (p. 2148)

Amendement n° 660 de M. Daubresse : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 936 de M. Pujade : MM. Jean-Marc Nudant, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 238 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1239 de M. Marchand : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 1240 de M. Marchand : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 937 de M. Pujade : MM. Jean-Marc Nudant, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 522 de M. Delattre ; MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 1237 de M. Marchand : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 239 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1241 de M. Marchand : MM. Jean-Michel Marchand, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard, Francis Delattre, Jean-Jacques Filleul. – Adoption.

Amendements n°s 1238 de M. Marchand et 661 de M. Daubresse : MM. Jean-Michel Marchand, Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Retrait de l'amendement n° 1238.

M. Robert Pujade. – Rejet de l'amendement n° 661.

Adoption de l'article 37 modifié.

Après l'article 37 (p. 2151)

Amendements n°s 521 de M. Delattre, 1449 de M. Marchand et 240 rectifié de la commission : MM. Francis Delattre, Jean-Michel Marchand, le rapporteur. – Retrait des amendements n°s 521 et 1449.

M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 240 rectifié.

Amendement n° 241 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

## Article 38 (p. 2152)

Amendement n° 523 de M. Delattre : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 176 de M. Bouvard, 879 de M. Doligé et 967 de M. Estrosi : MM. Michel Bouvard, Christian Estrosi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 71 de M. Colombier, 418 de M. Doligé et 662 de M. Daubresse : MM. Francis Delattre, Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 242 rectifié de la commission, avec le sous-amendement n° 1433 de M. Filleul, et amendements identiques n°s 663 de M. Daubresse et 1242 de M. Marchand : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, Germain Gengenwin, Jean-Michel Marchand. – Retrait du sous-amendement n° 1433.

MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait de l'amendement n° 242 rectifié.

MM. le ministre, Gilles Carrez, Francis Delattre, Jean-Michel Marchand. – Retrait de l'amendement n° 1242.

M. le rapporteur. – Rejet de l'amendement n° 663.

Adoption de l'article 38.

## Après l'article 38 (p. 2155)

Amendement n° 243 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

## Article 39. – Adoption (p. 2156)

## Après l'article 39 (p. 2156)

Amendement n° 1345 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n°s 244 de la commission, 599 de M. Daubresse et 1243 de M. Marchand : MM. Jean-Jacques Filleul, le ministre, le rapporteur. – Retrait de l'amendement n° 244.

MM. Germain Gengenwin, Jean-Michel Marchand, le ministre. – Retrait de l'amendement n° 1243 ; rejet de l'amendement n° 599.

## Article 40. – Adoption (p. 2157)

## Après l'article 40 (p. 2157)

Amendements n°s 602 de M. Daubresse, 1451 de M. Marchand, 526 de M. Delattre et 246 de la commission : MM. Germain Gengenwin, Jean-Michel Marchand, Francis Delattre, le rapporteur. – Retrait des amendements n°s 602, 1451 et 526.

M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 246.

Amendement n° 582 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 245 de la commission, avec le sous-amendement n° 1092 de M. Biessy, et amendements identiques n°s 525 de M. Delattre, 601 de M. Daubresse et 1244 de M. Marchand : MM. le rapporteur, Gilbert Biessy, Francis Delattre. – Retrait de l'amendement n° 525.

M. Germain Gengenwin. – Retrait de l'amendement n° 601.

M. Jean-Michel Marchand. – Retrait de l'amendement n° 1244.

M. le ministre. – Rejet du sous-amendement n° 1092 ; adoption de l'amendement n° 245.

Amendements identiques n°s 73 de M. Colombier, 178 de M. Bouvard, 420 de M. Doligé et 969 de M. Estrosi : MM. Francis Delattre, Christian Estrosi, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 247 rectifié de la commission et amendements identiques n°s 72 de M. Colombier, 177 de M. Bouvard, 419 de M. Doligé, 600 de M. Daubresse et 968 de M. Estrosi : MM. le rapporteur, Francis Delattre, Michel Bouvard, le ministre. – Adoption de l'amendement n° 247 rectifié ; les amendements identiques n'ont plus d'objet.

## Article 41 (p. 2160)

Amendements identiques n°s 441 de M. Michel Bouvard et 603 de M. Daubresse, et amendement n° 1549 du Gouvernement : MM. Michel Bouvard, Germain Gengenwin, le ministre, le rapporteur, Jean-Jacques Filleul. – Retrait des amendements n°s 441 et 603.

M. Francis Delattre. – Retrait de l'amendement n° 527 de M. Delattre ; adoption de l'amendement n° 1549.

Les amendements n°s 527 de M. Delattre, 604 de M. Daubresse, 1245 de M. Marchand, 384 de M. Proriol, 1361 de M. Bockel, 248 de la commission, 880 de M. Doligé, 179 de M. Michel Bouvard, 970 de M. Estrosi et 385 de M. Proriol n'ont plus d'objet.

Amendements n°s 528 de M. Delattre, 882 de M. Doligé et amendements identiques n°s 180 de M. Michel Bouvard et 971 de M. Estrosi : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Adoption de l'article 41 modifié.

## Après l'article 41 (p. 2163)

Amendement n° 249 de la commission, avec le sous-amendement n° 1093 de M. Biessy : MM. le rapporteur, Gilbert Biessy, le ministre. – Retrait de l'amendement n° 249 ; le sous-amendement n° 1093 n'a plus d'objet.

## Article 42 (p. 2164)

M. Gilbert Biessy.

Amendement de suppression n° 607 de M. Daubresse : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n°s 606 de M. Daubresse, 1548 du Gouvernement et 1246 de M. Marchand : MM. Jean-Marie Morisset, le ministre, le rapporteur. – Rejet de l'amendement n° 606 ; adoption de l'amendement n° 1548 ; l'amendement n° 1246 n'a plus d'objet, non plus que les amendements n°s 605 de M. Daubresse, 1247 de M. Marchand, 181 de M. Michel Bouvard, 881 de M. Doligé et 972 de M. Estrosi.

Amendement n° 1248 de M. Marchand : MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 42 modifié.

## Article 43 (p. 2166)

Amendement n° 250 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 529 de M. Delattre n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 43 modifié.

## Article 44 (p. 2167)

Mme Nicole Bricq, M. Michel Bouvard.

Adoption de l'article 44.

## Article 45 (p. 2168)

Amendement n° 251 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 252 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 530 de M. Delattre : M. Francis Delattre.

Amendements n°s 532 de M. Proriol et 531 de M. Delattre : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre, Mme Nicole Bricq. – Rejet des amendements n°s 530, 532 et 531.

Adoption de l'article 45 modifié.

## Article 46 (p. 2170)

Amendement n° 4 deuxième correction du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Germain Gengenwin. – Adoption.

Adoption de l'article 46 modifié.

## Après l'article 46 (p. 2170)

Amendement n° 533 de M. Delattre : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

## Article 47 (p. 2171)

Amendement n° 253 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements n°s 628 de M. Daubresse et 534 de M. Bussereau : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n° 254 de la commission, avec les sous-amendements n°s 1094 rectifié de M. Biessy et 1462 de M. Proriol : M. le rapporteur.

Amendement n° 255 de la commission : MM. le rapporteur, Gilbert Biessy, le ministre. – Rejet des sous-amendements n°s 1094 rectifié et 1462 ; adoption des amendements n°s 254 et 255.

Amendements identiques n°s 535 de M. Bussereau et 629 de M. Daubresse : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 256 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 257 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1122 deuxième rectification de M. Biessy : MM. Gilbert Biessy, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement n° 1122 troisième rectification.

Adoption de l'article 47 modifié.

## Article 48. – Adoption (p. 2173)

## Article 49 (p. 2173)

Amendement n° 258 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 259 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 536 de M. Delattre : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 260 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 261 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 49 modifié.

## Article 50. – Adoption (p. 2174)

## Après l'article 50 (p. 2174)

Amendements identiques n°s 630 de M. Daubresse et 1258 de M. Marchand : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2175)

## Article 51 (p. 2175)

MM. Christian Estrosi, Jean-Pierre Soisson, Jean Proriol, Germain Gengenwin, Michel Bouvard.

Amendement n° 1291 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Soisson, Germain Gengenwin, Christian Estrosi. – Adoption.

Amendement n° 262 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 386 de M. Proriol a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

Amendement n° 387 de M. Proriol : MM. Jean Proriol, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 388 de M. Proriol : MM. Jean Proriol, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 884 de M. Hunault : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre, Robert Poujade. – Rejet.

Amendement n° 263 de la commission, avec le sous-amendement n° 1464 de M. Delattre : MM. le rapporteur, Francis Delattre, le ministre, Jean-Pierre Soisson, Jean Proriol. – Rejet du sous-amendement n° 1464 ; adoption de l'amendement n° 263.

Amendement n° 264 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 537 de M. Delattre. – Rejet.

Adoption de l'article 51 modifié.

## Après l'article 51 (p. 2181)

Amendement n° 265 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Rejet.

## Article 52 (p. 2182)

Amendement n° 266 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 938 de M. Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 389 de M. Proriol et 632 de M. Daubresse : MM. Jean Proriol, Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Soisson. – Rejet.

Amendement n° 538 de M. Delattre : MM. Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 540 de M. Delattre. – Rejet.

Amendement n° 445 de M. Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 446 de M. Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 390 de M. Proriol, 449 de M. Bouvard, 639 de M. Daubresse et 1321 de M. Le Vern : MM. Jean Proriol, Michel Bouvard, Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Soisson, Jean-Jacques Filleul. – Rejet.

Amendements n°s 637 de M. Daubresse, 395 de M. Proriol et 939 de M. Bouvard : MM. Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendement n° 394 de M. Proriol : MM. Jean Proriol, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 396 de M. Proriol et 638 de M. Daubresse : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 268 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 52 modifié.

## Après l'article 52 (p. 2187)

Amendement n° 1292 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Soisson. – Rejet.

## Article 53 (p. 2187)

Amendements identiques n°s 440 de M. Bouvard et 711 de M. Daubresse, et amendements n°s 270 de la commission

et 1454 de M. Estrosi : MM. Michel Bouvard, Germain Gengenwin, le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 440 et 711 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 270.

L'article 53 est ainsi rédigé.

L'amendement n<sup>o</sup> 1454 n'a plus d'objet, non plus que les amendements n<sup>os</sup> 542 de M. Delattre, 400 de M. Proriol et 1295 de M. Filleul.

MM. Jean Proriol, le président.

Après l'article 53 (p. 2189)

Amendement n<sup>o</sup> 271 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 401 de M. Proriol, 438 de M. Bouvard, 642 de M. Daubresse et 1346 de M. Le Vern : MM. Jean Proriol, Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 403 de M. Proriol et amendements identiques n<sup>os</sup> 439 de M. Bouvard, 644 de M. Daubresse et 1347 de M. Le Vern : MM. le rapporteur, Michel Bouvard, le ministre. – Rejet de l'amendement n<sup>o</sup> 403 ; adoption des amendements identiques n<sup>os</sup> 439, 644 et 1347.

Amendement n<sup>o</sup> 402 de M. Proriol, amendements identiques n<sup>os</sup> 643 de M. Daubresse et 1348 de M. Le Vern, et amendements n<sup>os</sup> 475 de M. Bouvard et 545 de M. Delattre : MM. Jean Proriol ; les amendements n<sup>os</sup> 643 et 1348 ne sont pas soutenus ; MM. Michel Bouvard, Francis Delattre, le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements n<sup>os</sup> 402, 475 et 545.

Article 54 (p. 2191)

Amendement n<sup>o</sup> 272 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 273 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 274 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 1364 de M. Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 54 modifié.

Article 55 (p. 2192)

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 405 de M. Proriol et 442 de M. Bouvard : MM. Jean Proriol, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 275 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 276 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 421 de M. Doligé, 546 de M. Proriol et 712 de M. Daubresse, et amendements identiques n<sup>os</sup> 182 de M. Bouvard et 973 de M. Estrosi : MM. Francis Delattre, Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Adoption de l'article 55 modifié.

Article 56 (p. 2194)

Amendement de suppression n<sup>o</sup> 277 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 56 est supprimé.

Article 57 (p. 2194)

Amendement n<sup>o</sup> 278 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 57 est ainsi rédigé.

Article 58 (p. 2194)

Amendement n<sup>o</sup> 279 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 1123 deuxième rectification de M. Biessy : MM. Claude Billard, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 280 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 58 modifié.

Après l'article 58 (p. 2195)

Amendement n<sup>o</sup> 281 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 1425 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Article 59. – Adoption (p. 2195)

Après l'article 59 (p. 2195)

Amendement n<sup>o</sup> 283 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 1037 rectifié de M. Desallangre : MM. Jacques Desallangre, Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre, Jean Proriol. – Retrait.

Amendements n<sup>os</sup> 1005 de M. Dray, 1259 de M. Marchand, avec le sous-amendement n<sup>o</sup> 1535 de la commission, et amendement n<sup>o</sup> 1315 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur ; les amendements n<sup>os</sup> 1005 et 1259 n'ont pas été soutenus.

L'amendement n<sup>o</sup> 1259 repris par M. Rimbert ; M. Jean-Jacques Filleul. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 1315.

M. Jean-Jacques Filleul. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 1315.

MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption du sous-amendement n<sup>o</sup> 1535 et de l'amendement n<sup>o</sup> 1259 modifié.

*Rappel au règlement* (p. 2198)

M. Henry Chabert.

Article 60 (p. 2199)

Mme Janine Jambu, M. Jean-Marc Nudant.

Amendement n<sup>o</sup> 727 de M. Cacheux : MM. Alain Cacheux, le rapporteur, Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 284 de la commission, avec le sous-amendement n<sup>o</sup> 1125 de Mme Perrin-Gaillard, et amendement n<sup>o</sup> 1006 de M. Dray : MM. Daniel Marcovitch, le rapporteur ; le sous-amendement n<sup>o</sup> 1125 n'est pas soutenu ; M. André Lajoinie, président de la commission de la production ; l'amendement n<sup>o</sup> 1006 n'est pas soutenu ; M. le secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 284.

Amendement n<sup>o</sup> 1108 de Mme Jambu : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Alain Cacheux. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 595 de M. Delnatte : MM. Jean-Marc Nudant, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Rejet.

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

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 2203).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE M. RAYMOND FORNI,**  
vice-président

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

1

## SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAINS

Suite de la discussion,  
après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains (nos 2131, 2229).

### Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Ce matin l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles et s'est arrêtée à l'article 35.

### Article 35

M. le président. Je donne lecture de l'article 35 :

### TITRE III

## METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

### Section 1

#### Dispositions relatives au plan de déplacements urbains

« Art. 35. – L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

« I. – Au premier alinéa, les mots : « schémas directeurs » sont remplacés par les mots : « schémas de cohérence territoriale ».

« II. – Il est ajouté, entre le premier et le second alinéas, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'un schéma directeur ou un schéma de secteur a été approuvé avant la date d'entrée en vigueur de la loi n° du relative à la solidarité et au renouvellement urbains, l'obligation de compatibilité pré-

vue au premier alinéa ci-dessus n'est applicable qu'à compter de la première révision du schéma postérieure à cette date. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand, inscrit sur l'article.

M. Jean-Michel Marchand. Voilà un article, ô combien important ! Nous avons bien compris la volonté du Gouvernement de trouver des moyens de réduire de façon significative – du moins nous l'espérons – la place de la voiture dans la ville.

Au fil de la discussion des amendements, nous examinerons différents points : les politiques de stationnement, l'intermodalité ou la multimodalité des transports, mais aussi les problèmes que posent le transport et la livraison des marchandises. Je voudrais, à ce propos, insister sur la nécessité d'une politique volontariste : après avoir créé des aires dites de déchargement-chargement à la périphérie des installations commerciales, il importera d'inciter au transport, de ces aires vers les magasins, au moyen de véhicules propres.

Je m'interroge, par ailleurs, sur la rédaction de cet article 35 d'où a disparu le mot « orientations ». Certes, nous élaborons la loi, mais nous faisons aussi de la politique. Or définir les orientations qui sous-tendent cette politique est essentiel.

Mais je voudrais surtout, par mon propos et mes questions, solliciter quelques précisions, surtout sur la mise en place des PDU au sein des aires urbaines.

Car nous allons sans doute parler beaucoup de l'Ile-de-France. Or il y a bien d'autres villes que celles d'Ile-de-France, qui disposent de transports en commun, même des petites...

M. Michel Bouvard. Ils sont secondaires !

M. Jean-Michel Marchand. Pas du tout !

Des transports en commun, disais-je, mis en place au moment des contrats de villes moyennes.

Mais si on se limite à l'aire « urbaine », les transports ne peuvent pas desservir, le plus souvent, les zones industrielles ou commerciales situées à la périphérie ou à l'extérieur de cette aire urbaine. Voilà pourquoi je propose, par un amendement, de définir une aire « à dominante urbaine », ce qui devrait nous permettre d'élargir ce périmètre et d'être plus efficace, afin de mieux répondre aux besoins de déplacements de nos concitoyens et d'en réduire les coûts.

Se pose aussi une vraie question. La loi Chevènement a institué les communautés d'agglomération qui, dans l'esprit du législateur, avaient un caractère très urbain. Mais rassembler 50 000 habitants, avec une ville centre de 15 000, peut donner le jour à une communauté d'agglomération ayant un caractère rural fort. Or, la compétence transports est obligatoire pour la communauté d'agglomération. Que se passera-t-il pour les habitants d'une commune rurale, appartenant à cette communauté d'agglomération, sans aire urbaine au sens de l'INSEE, qui participent au financement des transports en commun sans vraisemblablement pouvoir en bénéficier ?

Prudemment, le texte s'est gardé de faire référence à la communauté d'agglomération, telle que définie dans la loi Chevènement. Il n'empêche qu'il faudrait bien, si l'on veut mettre en place des transports collectifs pertinents, faire en sorte qu'au sein de telles communautés d'agglomération – celles dont je parlais à l'instant, à caractère mi-rural, mi-urbain – on puisse au moins rejoindre le centre-ville, l'aire urbaine qui constitue le noyau de la communauté d'agglomération, à partir des autres aires urbaines que sont les bourgs, les chefs-lieux de cantons.

Telle est, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, la question qui me préoccupe tout particulièrement, et à propos de laquelle je souhaiterais avoir votre sentiment.

M. Yves Cochet. Très bien !

M. le président. M. Rimbart, rapporteur de la commission de la production et des échanges, et M. Brottes ont présenté un amendement, n° 227, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 35, insérer le paragraphe suivant :

« I. – A – Dans l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 28, après les mots : "mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre", sont insérés les mots : "afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine". »

La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour défendre cet amendement.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur de la commission de la production et des échanges*. Cet amendement intègre l'objectif de renouvellement urbain dans la LOTI, loi d'orientation des transports intérieurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 227.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 227.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 228, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 35, insérer le paragraphe suivant :

« I bis – L'avant-dernière phrase du premier alinéa de cet article est complétée par les mots : "ainsi que le calendrier des décisions et réalisations". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit de dire que les communes deviennent partie prenante d'un contrat d'objectifs.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 228.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 35 par le paragraphe suivant :

« III. – Le premier alinéa de l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs est complété par la phrase suivante :

« L'obligation de compatibilité avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur prévus à l'article 28 ne lui est pas applicable. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement propose d'ajouter à l'article 35, un paragraphe III qui modifie l'article 28-3 de la LOTI relatif au PDU d'Île-de-France, pour tenir compte de la spécificité de ce document.

Le PDU d'Île-de-France doit être élaboré par l'État au niveau régional et être compatible avec le SDRIF, schéma directeur de la région Île-de-France. Dans ces conditions, il n'est pas opportun de rajouter une obligation de compatibilité du PDU d'Île-de-France avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur qui sont élaborés à un niveau infrarégional.

Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 35, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 35, ainsi modifié, est adopté.)

#### Après l'article 35

M. le président. Mme Perrin-Gaillard a présenté un amendement, n° 1289, ainsi rédigé :

« Après l'article 35, insérer l'article suivant :

« Dans le premier alinéa de l'article 52 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées n° 75-534 du 30 juin 1975, après les mots : "des véhicules individuels", sont insérés les mots : "ainsi que leur stationnement". »

M. Alain Cacheux. Il est défendu !

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable, parce qu'il facilite le stationnement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1289.

(L'amendement est adopté.)

#### Article 36

M. le président. « Art. 36. – L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, est ainsi modifié :

« I. – Les mots : "Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :" sont remplacés par les mots : "Les plans de déplacements urbains portent sur :". »

« II. – Le 4<sup>o</sup> est ainsi rédigé :

« 4<sup>o</sup> L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les

zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, les modalités particulières de stationnement des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et notamment les résidents. »

« III. – Au 5<sup>o</sup>, après les mots : “livraison des marchandises”, les mots : “de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement” sont remplacés par les mots : “en vue d'améliorer les conditions d'approvisionnement de l'agglomération pour y maintenir des activités commerciales et de production tout en réduisant les impacts sur la circulation et l'environnement. Il prévoit notamment la construction et l'aménagement de petites plate-formes de chargement et de déchargement de marchandises à proximité des aires commerçantes”. »

« IV. – Il est ajouté à la fin de l'article un 7<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 7<sup>o</sup> L'amélioration de la sécurité pour tous les déplacements notamment en définissant un partage équilibré de la voirie pour les différentes catégories d'usagers. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 933 et 1235.

L'amendement n<sup>o</sup> 933 est présenté par M. Poujade et M. Nudant ; l'amendement n<sup>o</sup> 1235 est présenté par M. Marchand et M. Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère. Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le I de l'article 36. »

La parole est à M. Robert Poujade, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 933.

**M. Robert Poujade.** Je m'en suis fait l'écho auprès de M. Bartolone : beaucoup de maires s'inquiètent de perdre leurs capacités d'intervenir en matière de stationnement – domaine qui fait partie de leurs pouvoirs de police – en raison des dispositions concernant les agglomérations.

Je le répète, je ne suis pas le seul à m'en préoccuper, loin s'en faut : de très nombreux maires, et de tous bords, partagent ce souci. On ne doit pas dépouiller les maires de la totalité de leurs pouvoirs en matière d'urbanisme, ni de leurs pouvoirs de police. C'est un sujet à prendre au sérieux.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour présenter l'amendement n<sup>o</sup> 1235.

**M. Jean-Michel Marchand.** Mon amendement est identique. Je m'en suis expliqué tout à l'heure. Il s'agit de réintroduire le mot « orientations » pour définir ce qu'on va exactement faire de ces PDU.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable. Ces amendements atténuent le caractère prescriptif des PDU.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 933 et 1235.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un amendement, n<sup>o</sup> 658, ainsi rédigé :

« Dans le I de l'article 36, substituer aux mots : “Les plans”, les mots : “Les dispositions du plan”. »

La parole est M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Je suppléerai M. Daubresse, qui est souffrant. L'amendement n<sup>o</sup> 658 tend à rendre la rédaction plus précise et à donner toute sa force au plan de déplacements urbains.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 658.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement n<sup>o</sup> 229, ainsi libellé :

« I. – Après le I de l'article 36, insérer le paragraphe suivant :

« I *bis* – Il est ajouté avant le 1<sup>o</sup> de l'article un 1<sup>o</sup> A ainsi rédigé :

« 1<sup>o</sup> A. – L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements : ».

« II. – En conséquence, supprimer le IV de cet article. »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements, n<sup>os</sup> 1546 et 1547, présentés par M. Jean-Michel Marchand.

Le sous-amendement n<sup>o</sup> 1546 est ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du I de l'amendement n<sup>o</sup> 229 par les mots : “notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste”. »

Le sous-amendement n<sup>o</sup> 1547 est ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du I de l'amendement n<sup>o</sup> 229 par les mots : “en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste”. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 229.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Il s'agit de mettre au premier plan le problème de la sécurité, d'où l'emplacement choisi : en I *bis*.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour présenter ses deux sous-amendements.

**M. Jean-Michel Marchand.** J'approuve l'initiative de notre rapporteur, c'est une excellente chose. Je souhaite y adjoindre le sous-amendement n<sup>o</sup> 1546, qui insiste sur la définition d'un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et sur la création d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste. A défaut, le sous-amendement n<sup>o</sup> 1547, sous-amendement de repli, montre combien nous tenons à l'observatoire des accidents.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n<sup>o</sup> 229 et sur les sous-amendements n<sup>os</sup> 1546 et 1547 ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Dès lors qu'il s'agit de mettre au premier rang les objectifs de sécurité, je suis favorable à l'amendement.

M. le président. Ainsi qu'aux sous-amendements ?

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

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1546.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, le sous-amendement n° 1547 est satisfait.

Je mets aux voix l'amendement n° 229, modifié par le sous-amendement n° 1546.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Brottes ont présenté un amendement, n° 230, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 36, insérer le paragraphe suivant :

« I bis. – Au 3°, après les mots : "voirie d'agglomération", sont insérés les mots : "y compris les infrastructures routières nationales et départementales." »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Les PDU touchent l'ensemble des voiries, y compris celles qui relèvent de l'Etat et des départements ; d'où cet amendement de précision.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 230.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Marchand, M. Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ont présenté un amendement, n° 1448, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 36, insérer le paragraphe suivant :

« I bis. – Dans le 3°, le mot "primaire" est supprimé. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

M. Jean-Michel Marchand. Il s'agit de supprimer le mot « primaire » parce qu'il nous semble que le partage modal doit s'effectuer sur l'ensemble du réseau, et non pas seulement sur le réseau primaire.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a repoussé cet amendement, car elle considère que cela doit faire l'objet d'autres réflexions, à un autre niveau.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Même avis que celui de la commission : défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1448.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 231, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du II de l'article 36, après les mots : "stationnement payant", insérer les mots : "les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite". »

Sur cet amendement, M. Filleul, Mme Perrin-Gaillard et Mme Saugues, M. Bockel et M. Jung ont présenté un sous-amendement, n° 1432, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'amendement n° 231 par les mots : "en application de l'article 52 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 231.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit de prendre en compte les personnes handicapées ou à mobilité réduite dans l'ensemble du PDU.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour présenter le sous-amendement n° 1432.

M. Jean-Jacques Filleul. Afin de plaider davantage encore en faveur des handicapés, ce sous-amendement précise l'articulation entre la LOTI et la loi de 1975 sur les handicapés.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a estimé son amendement plus large : la précision apportée par le sous-amendement risque d'être limitative. Avis défavorable.

M. Michel Bouvard. Sous-amendement superfétatoire !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis défavorable au sous-amendement pour la même raison, et favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1432.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 231, modifié par le sous-amendement n° 1432.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 232, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du II de l'article 36, après les mots : "parcs publics", insérer les mots : "la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville." »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il est défendu.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 232.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, nos 520, 657, 1236 et 1344.

L'amendement n° 520 est présenté par MM. Delattre, Herbillon et Bussereau ; l'amendement n° 657 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1236 est présenté par M. Marchand, M. Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ; l'amendement n° 1344 est présenté par M. Filleul, Mme Saugues et M. Bockel.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le dernier alinéa (4<sup>o</sup>) du II de l'article 36, après les mots : "les modalités particulières de stationnement", insérer les mots : "et d'arrêt". »

La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 520.

M. Francis Delattre. C'est un amendement assez modeste.

Tout le monde sait que les véhicules qui effectuent les livraisons sont la plupart du temps en situation illicite. Nous répondons ainsi à la demande des professionnels et je suppose qu'elle a inspiré aussi les trois autres amendements.

M. le président. Ah ! le poids des groupes de pression ! (*Sourires.*)

M. Francis Delattre. Ceux-là sont œcuméniques ! (*Sourires.*)

M. le président. Certes.

Monsieur Daubresse, monsieur Gengenwin, vous en remettez-vous à l'explication de M. Delattre ?

M. Germain Gengenwin. Oui, même explication.

M. le président. Et monsieur Filleul ?

M. Jean-Jacques Filleul. Mon amendement est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix, par un seul vote les amendements n°s 520, 657, 1236 et 1334.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 233, ainsi rédigé :

« A la fin du dernier alinéa du II de l'article 36, substituer aux mots : "notamment les résidents", les mots : "tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement de précision.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 233.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Filleul, Mme Sauges, M. Bockel et M. Jung ont présenté un amendement, n° 1290, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa (4<sup>o</sup>) du II de l'article 36 par les mots : "en privilégiant les véhicules peu polluants". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il me paraît important que cette précision figure dans l'article 28-1 de la LOTI.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement comprend l'objectif de privilégier les véhicules peu polluants, mais il lui semble que la rédaction peut prêter à confusion. Je préférerais que l'amendement soit retiré.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Nous ne faisons que proposer de rétablir la LOTI d'où cette phrase a malencontreusement été retirée.

M. le président. Ce n'est pas parce qu'une disposition est mauvaise qu'il faut la reprendre ! (*Sourires.*)

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. On peut toujours faire des objections rédactionnelles, et d'autres aspects du projet en auraient mérité. L'indication me paraît intéressante, en l'occurrence. Au surplus, comme elle figurait dans un texte antérieur, sa disparition pourrait apparaître comme une régression à l'opinion publique, qui pourrait en déduire que la volonté de favoriser les véhicules moins polluants est moindre qu'auparavant. Le message serait négatif.

Je considère que cet amendement mérite d'être soutenu.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1290.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 565 de M. Sarre n'est pas défendu.

M. Rimbart, *rapporteur*, M. Filleul et M. Marchand ont présenté un amendement, n° 234, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le III de l'article 36 :

« III. – Après les mots : "livraison des marchandises", la fin du 5<sup>o</sup> est ainsi rédigée :

« tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des futures, dans une perspective d'offre multimodale. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

M. Jean-Michel Marchand. Il est défendu, monsieur le président. A moins que M. Rimbart ne veuille s'exprimer.

M. le président. Vous avez la parole, monsieur le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement concerne un point important, sur lequel nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir. Il souligne plus clairement l'objectif d'intégrer dans les PDU le problème des livraisons de marchandises dans les centres-villes. Cela me semble très intéressant.

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

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

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Nudant.

M. Jean-Marc Nudant. Je ne suis pas sûr que ce qui est proposé soit totalement efficace. D'autre part, je voudrais soulever le problème des aires de service. Les artisans qui sont amenés à intervenir en centre-ville ont de plus en plus de mal à trouver des aires de stationnement autorisées. J'avais soulevé la question en commission et je m'étais fait envoyer aux « plottes ». On m'avait demandé de bien vouloir parler de ce problème en séance.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 234.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, les amendements nos 934 de M. Poujade et 1343 de M. Bockel tombent.

M. Robert Poujade. Je suis navré de voir que mon amendement tombe, monsieur le président.

M. le président. Moi aussi, monsieur Poujade. *(Sourires.)*

M. Robert Poujade. Peut-être moins que moi. *(Sourires.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 235, ainsi rédigé :

« Après le III de l'article 36, insérer le paragraphe suivant :

« III *bis* – au 6°, après les mots : “collectivités publiques”, sont insérés les mots : “à établir un plan de mobilité et”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il convient d'inviter les entreprises et les collectivités à établir un plan de mobilité pour leur personnel. En effet, les trajets domicile-travail sont à l'origine de nombreux problèmes de circulation.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 235.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, les amendements nos 935 de M. Poujade, 1234 de M. Marchand et 519 de M. Delattre n'ont plus d'objet.

M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un amendement, n° 659, ainsi libellé :

« Compléter l'article 36 par le paragraphe suivant :

« V. – Il est inséré après le 7° un 8° ainsi rédigé :

« 8° L'obligation de mise en place et de raccordement au réseau, de prises électriques adaptées au réapprovisionnement des véhicules fonctionnant au moyen de batteries électriques dans les parkings privés des constructions neuves ou en rénovation lourde, et dans les parkings collectifs publics et privés à construire ou en rénovation lourde. »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir cet amendement.

M. Germain Gengenwin. Il s'agit, par cet amendement, de permettre l'utilisation de véhicules électriques.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il faut être réaliste. Aujourd'hui, même si l'on pourrait souhaiter qu'il en aille autrement, la place des voitures électriques est relativement faible. Obliger les collectivités à prévoir les équipements nécessaires pourrait profiter à certaines entreprises de travaux publics, mais je ne pense pas que cela corresponde à l'objectif du projet de loi.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

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

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

M. Germain Gengenwin. Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 659 est retiré.

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 236, ainsi libellé :

« Compléter l'article 36 par le paragraphe suivant :

« V. – Il est ajouté à la fin de l'article un 8° ainsi rédigé :

« 8° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. »

Sur cet amendement, MM. Delattre, Proriol, Goulard et Dominati ont présenté un sous-amendement, n° 1463, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 236, après les mots : “les familles”, insérer les mots : “, les handicapés”. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 236.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement vise à favoriser les tickets de transport unique, valables pour plusieurs autorités de transport. C'est donc une très bonne chose.

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir le sous-amendement n° 1463.

M. Francis Delattre. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 236 et sur le sous-amendement n° 1463 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement parce qu'il participe à la modernité.

Quant au sous-amendement, qui concerne les handicapés, je ne souhaite pas que le problème soit posé en termes de tarification mais plutôt en termes d'accessibilité. Je suis donc défavorable à ce sous-amendement.

M. Francis Delattre. Je retire le sous-amendement, monsieur le président.

M. le président. Le sous-amendement n° 1463 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 236.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 36, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 36, ainsi modifié, est adopté.)*

## Après l'article 36

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 237, ainsi libellé :

« Après l'article 36, insérer l'article suivant :

« Après le troisième alinéa de l'article 28 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« – l'impact global du projet sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraisons ;

« – la qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs ;

« – les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Cet amendement concerne les autorisations de construction d'un centre commercial. Il se justifie par son texte même.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** L'objectif de cet amendement va certes dans le bon sens, puisqu'il propose que la commission départementale d'équipement commercial, avant de statuer, prenne en compte des critères liés à la circulation et à la desserte en transports en commun. Mais je me demande s'il est utile de modifier la loi Royer, alors qu'on travaille la question des PDU. Donc, sagesse.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 237.

*(L'amendement est adopté.)*

## Article 37

**M. le président.** « Art. 37. – Après l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sont insérés les articles suivants :

« Art. 28-1-1. – Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4<sup>e</sup> de l'article 28-1 dans un délai prévu par le plan de déplacements urbains.

« Ces actes peuvent néanmoins prescrire des obligations plus contraignantes en matière de stationnement sur voirie, notamment pour des motifs de sécurité publique ou en considération d'événements ou de travaux présentant un caractère temporaire.

« Art. 28-1-2. – Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux. Il précise en outre, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement. »

M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un amendement, n° 660, ainsi rédigé :

« Supprimer le texte proposé pour l'article 28-1-1 de la loi du 30 décembre 1982. »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour présenter cet amendement.

**M. Germain Gengenwin.** La comptabilité des actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que des actes relatifs à la gestion du domaine public routier se comprend par rapport aux orientations du schéma directeur ou du schéma de cohérence territoriale, et non pas par rapport aux dispositions du plan de déplacements urbains, qui n'est qu'un des éléments de ces schémas.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 660.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Pujade et M. Nudant ont présenté un amendement, n° 936, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-1-1 de la loi du 30 décembre 1982, substituer au mot : "dispositions", le mot : "orientations". »

La parole est à M. Jean-Marc Nudant.

**M. Jean-Marc Nudant.** Il s'agit d'un amendement de cohérence. Les PDU définissent des « orientations », et non des « dispositions ».

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 936.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 238, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-1-1 de la loi du 30 décembre 1982, substituer aux mots : "un délai prévu", les mots "les délais prévus". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Amendement rédactionnel.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 238.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ont présenté un amendement, n° 1239, ainsi libellé :

« Après le texte proposé pour l'article 28-1-1 de la loi du 30 décembre 1982, insérer l'article suivant : « Art. 28-1-1 bis. – La compétence en matière de gestion du stationnement payant et limité dans le temps est transféré à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains au sein d'une agglomération ou d'une communauté de communes. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Si l'on veut voir diminuer le trafic automobile, il importe de confier les compétences relatives au stationnement à l'autorité organisatrice des déplacements, comme cela s'est déjà fait dans plusieurs villes européennes comme Zurich ou Copenhague. Ce serait, nous semble-t-il, une avancée significative.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement, estimant qu'il remettait en question les pouvoirs de police du maire. De plus, l'organisation du stationnement entre de toute façon dans le cadre du PDU. Cet amendement me semble donc satisfait.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je souhaiterais le retrait de cet amendement, car nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lors de l'examen d'un amendement du Gouvernement après l'article 40.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je retire l'amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 1239 est retiré.

MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ont présenté un amendement, n° 1240, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982 : « Art. 28-1-2.- Les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur prennent en considération les dispositions du plan de déplacements urbains en introduisant des normes minimales et maximales de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux et d'équipements commerciaux. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Cet amendement se justifie par son texte même.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Cet amendement est redondant avec un autre amendement déposé par M. Marchand, l'amendement n° 1237, qui a été adopté par la commission. En conséquence, peut-être conviendrait-il de retirer celui-ci.

**M. le président.** Retirez-vous cet amendement monsieur Marchand ?

**M. Jean-Michel Marchand.** Oui monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 1240 est retiré.

M. Poujade et M. Nudant ont présenté un amendement, n° 937, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982, substituer aux mots : "de réduire ou de supprimer", les mots : "d'adapter". »

La parole est à M. Robert Poujade.

**M. Robert Poujade.** Cet amendement est défendu.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 937.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Delattre, Proriol et Goulard ont présenté un amendement, n° 522, ainsi rédigé :

« I. - Dans la première phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "aires de stationnement", insérer les mots : "et de circulation".

« II. - En conséquence, procéder à la même insertion dans la deuxième phrase de cet article. »

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Il s'agit par cet amendement de tendre vers une politique un tant soit peu équilibrée. On comprend bien que les problèmes de stationnement sont difficiles à régler en centre-ville, mais si l'on veut aussi que les commerces de proximité puissent survivre, il faut bien qu'ils puissent y accéder. Il ne faut pas totalement perdre de vue cet aspect-là.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission a vainement cherché la définition d'une « aire de circulation ». Faute de l'avoir trouvée, elle a repoussé l'amendement.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 522.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ont présenté un amendement, n° 1237, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : ", ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que l'habitation". »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** J'ai déjà développé tout à l'heure les arguments concernant les aires de stationnement pour les bâtiments à usage autre que l'habitation. Je n'y reviens donc pas.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cet amendement tend à imposer une contrainte, avec la possibilité de limiter les aires de stationnement dans les immeubles de bureaux, ce qui ne peut être décidé que dans le cadre du débat qui préside à l'établissement du PDU.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1237.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, et M. Marchand ont présenté un amendement, n° 239, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "transports publics réguliers," insérer les mots : "et le cas échéant en tenant compte de la destination des bâtiments." »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Amendement de précision et d'amélioration.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 239.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère ont présenté un amendement, n° 1241, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : ", pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés". »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Il convient de définir des obligations minimales pour les véhicules non motorisés.

**M. Michel Bouvard.** Il ne faut quand même pas exagérer !

**M. le président.** Voyons, monsieur Bouvard ! M. Marchand a tout de même le droit de s'occuper des voitures à cheval ! *(Sourires)*

**M. Michel Bouvard.** Pourquoi pas, en effet !

**M. le président.** Non, je plaisante, monsieur Marchand. J'ai vu que vous évoquiez dans votre exposé sommaire les vélos et les poussettes : je me suis dit qu'on pourrait y ajouter les voitures à cheval.

**M. Jean-Michel Marchand.** Absolument, monsieur le président. Et la ville de Saumur s'honorerait de voir des chevaux circuler dans ses rues.

**M. le président.** A qui le dites-vous, moi qui ai fait mes classes dans cette ville ! *(Sourires.)*

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable. C'est encore un amendement montagne que nous voyons là. *(Sourires.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** M. le rapporteur pensait sans doute aux schittes, monsieur Bouvard. *(Sourires.)* C'est sur ce point que vous voulez lui répondre ?

**M. Michel Bouvard.** Monsieur le président, nous sommes tous ouverts à un traitement d'ensemble des problèmes de déplacements. Mais il faudrait tout de même faire attention aux conditions d'application des dispositions que nous adoptons ! Si des aires peuvent être aménagées pour permettre le stationnement des véhicules non motorisés, c'est très bien, mais faut-il vraiment que nous descendions à ce niveau de détail ?

**Mme Nicole Bricq.** Oui !

**M. Michel Bouvard.** Je le répète, il faut que les textes que nous votons soient applicables.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Puisque le rapporteur veut un peu polémiquer, je vais lui dire ce que je pense vraiment de l'article 28-1-2 que le projet propose d'insérer dans la loi du 30 décembre 1982.

L'obligation légale pour les collectivités publiques de prévoir des aires de stationnement lors de la construction d'immeubles de bureaux vient compenser, si j'ai bien compris, l'obligation réglementaire qui figure actuellement dans la plupart des plans d'occupation des sols et qui oblige le constructeur – comme c'est le cas pour les immeubles d'habitation – à construire lesdites aires de stationnement. Pourquoi ? Parce que, en dénaturant nos POS, et notamment en allégeant leur règlement au profit de notions de plus en plus vagues, on va faire en sorte – et cela fait partie du non-dit de votre texte – que cette obligation va être de moins en moins remplie. C'est pour cela que, de l'autre côté, on se tourne vers les collectivités pour les obliger, elles, à construire lesdites aires de stationnement. Il y a là une certaine cohérence, mais, en l'occurrence, elle n'est pas en faveur de l'action publique.

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

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je voudrais dire, brièvement, pourquoi je suis favorable à cet amendement. N'oublions pas que les PDU ont pour objectif de limiter l'utilisation des voitures et donc de favoriser les autres déplacements – à pied, à vélo, et d'autres encore. Je pense que les PDU doivent pouvoir assurer, autour des gares, une desserte de quelques centaines de mètres, voire d'un ou deux kilomètres, pour les piétons ou les cyclistes. En outre, cela favoriserait le transport en commun.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je voudrais brièvement répondre à notre collègue Delattre. Je crois que la question qui se pose aujourd'hui ne se posait pas il y a quelque temps, lorsqu'on adaptait la ville à la voiture. Personne ne s'étonnait alors que l'on puisse réfléchir à ces problèmes-là. A présent, on affirme la volonté de diminuer la place de la voiture dans la ville : en conséquence, il nous faut prendre en compte la nécessité d'accueillir les autres véhicules, et de les accueillir correctement.

**M. Michel Bouvard.** Mais cela va de soi, monsieur Marchand ! Sur ce point, nous sommes d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1241.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, nos 1238 et 661, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1238, présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère, est ainsi rédigé :

« Après le texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982, insérer l'article suivant :

« *Art. 28-1-3.* – Le plan de déplacements urbains précise :

« – les règles concernant la réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules dédiés à la distribution des marchandises, et en particulier

celles encadrant les gabarits et les tonnages des véhicules ainsi que les horaires de livraison sur l'ensemble de l'agglomération ;

« - des orientations tendant à une utilisation plus efficace des infrastructures existantes de groupage, de tri et d'éclatement de la marchandise, notamment de celles situées sur les voies de pénétration autres que routières, et les options possibles pour la localisation d'installations futures complémentaires. »

L'amendement n° 661, présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 37 par l'alinéa suivant :

« *Art. 28-1-3.* - Le plan de déplacements urbains précise les orientations tendant à une utilisation plus efficace des infrastructures existantes de groupage, de tri et d'éclatement de la marchandise, notamment de celles situées sur les voies de pénétration autres que routières, et les options possibles pour la localisation d'installations futures complémentaires. »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour soutenir l'amendement n° 1238.

**M. Jean-Michel Marchand.** Il convient d'introduire une certaine cohérence dans les règles relatives au stationnement des véhicules de livraison sur un périmètre donné, car on constate dans ce domaine une trop grande hétérogénéité. D'autre part, il n'y a, la plupart du temps, plus d'autre entrée possible dans les villes que par la route ; c'est là un problème qui doit être pris en compte dans les PDU.

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin, pour présenter l'amendement n° 661.

**M. Germain Gengenwin.** Cet amendement soulève un problème très important. On assiste actuellement, monsieur le ministre, à la fermeture de certaines gares ferroviaires ainsi que, malheureusement, de certaines voies navigables. Nous proposons donc une intensification des plates-formes existantes pour éviter l'accroissement de la circulation de camions à l'intérieur des villes.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Ils sont déjà satisfaits par l'article 36. Nous sommes passés relativement vite, mais ce problème a été pris en compte, et de manière très générale. La commission n'a donc pas estimé devoir répéter à chaque fois le même amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Déjà satisfaits, non seulement par l'article 36, mais aussi par l'amendement n° 234 de la commission. Défavorable aux deux amendements.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 1238 est retiré.

La parole est à M. Robert Poujade.

**M. Robert Poujade.** Je suis toujours très attentif aux amendements de M. Marchand, mais je trouve qu'on pourrait quasiment sous-amender celui qu'il nous a proposé. Quand je lis son exposé sommaire, je me dis que l'on pourrait, finalement, retenir la formule suivante : « Les pouvoirs de police des maires sont abolis. » Car l'exposé sommaire est tout à fait significatif : il rappelle que « la réglementation de la circulation, du stationnement,

des livraisons des véhicules utilitaires dépend des pouvoirs de police municipale » et il le déplore. Je ne sais pas si les maires ont ce sentiment. C'est pourquoi je suggère ce sous-amendement, que, toutefois, je ne présenterai pas, c'est une simple idée, en passant : « Les pouvoirs de police des maires sont abolis. »

**M. le président.** De toute façon, monsieur Poujade, vous auriez du mal à sous-amender un amendement qui vient d'être retiré ! (*Sourires.*)

**M. Robert Poujade.** Techniquement parlant, oui. Mais intellectuellement parlant, cela peut se concevoir.

**M. le président.** En effet. Quoi qu'il en soit, l'amendement n° 661, lui, n'est pas retiré. Le maintenez-vous, monsieur Gengenwin ?

**M. Germain Gengenwin.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 661.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article n° 37, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 37, ainsi modifié, est adopté.*)

#### Après l'article 37

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, nos 521, 1449 et 240 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 521, présenté par MM. Delattre, Proriol et Goulard, est ainsi libellé :

« Après l'article 36, insérer l'article suivant :

« La deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigée : "Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis, par le représentant légal de l'autorité organisatrice de transport, à enquête publique, dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement". »

L'amendement n° 1449, présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère, est ainsi libellé :

« Après l'article 37, insérer l'article suivant :

« La dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigée : "Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis, par le représentant légal de l'autorité organisatrice de transport, à enquête publique, dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement". »

L'amendement n° 240 rectifié, présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Après l'article 37, insérer l'article suivant :

« Dans la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots : "est ensuite soumis", sont insérés les mots : "par le représentant de l'autorité organisatrice de transport". »

La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 521.

**M. Francis Delattre.** Cet amendement prévoit que le représentant légal de l'autorité puisse soumettre le projet à enquête publique.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour présenter l'amendement n° 1449.

**M. Jean-Michel Marchand.** Cet amendement est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 240 rectifié et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n°s 521 et 1449.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission a la faiblesse de préférer son amendement, qui va dans le même sens que les deux autres.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je retire mon amendement !

**M. Francis Delattre.** Je retire également le mien !

**M. le président.** Les amendements n°s 521 et 1449 sont retirés.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 240 rectifié ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 240 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 241, ainsi rédigé :

« Après l'article 37, insérer l'article suivant :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les mots : "procède à", sont remplacés par les mots : "peut engager ou poursuivre". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Cet amendement tend à faciliter la transition entre les PDU actuels et ceux que nous allons mettre en place. Il permet de continuer la procédure, ce qui évite de la recommencer entièrement.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cet amendement introduit de la souplesse dans le dispositif. J'y suis donc favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 241.

*(L'amendement est adopté.)*

### Article 38

**M. le président.** « Art. 38. – Il est inséré, après l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article ainsi rédigé :

« Art. 28-2-1. – La compétence de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu, dans les conditions prévues par

le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains couvrant l'ensemble du périmètre de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des périmètres de transport urbain qu'il recoupe.

« Lorsque le plan de déplacements urbains est élaboré par l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme :

« – les autorités compétentes en matière de transport urbain sont associées à cette élaboration et le projet de plan leur est soumis pour avis dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 28-2. »

« – les mesures d'aménagement et d'exploitation mentionnées à l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 28 sont adoptées en accord avec les autorités compétentes pour l'organisation des transports et mises en œuvre par elles ;

« – le plan approuvé se substitue le cas échéant aux plans de déplacements urbains antérieurs. »

M. Delattre et M. Proriol ont présenté un amendement, n° 523, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2-1 de la loi du 30 septembre 1982, substituer aux mots : "s'il y a lieu" les mots : "avec l'accord de désistement des autorités compétentes en matière de transport urbain". »

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** S'il peut être souhaitable que les PDU soient élaborés par l'établissement public qui arrête le schéma de cohérence, il convient d'introduire des garanties, comme l'accord de désistement des autorités concernées. Tel est l'objet de cet amendement.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. Francis Delattre.** On peut savoir pourquoi ?

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 523.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 176, 879 et 967.

L'amendement n° 176 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 879 est présenté par MM. Doligé, Dupont, Poignant et Gaynard ; l'amendement n° 967 est présenté par M. Estrosi.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2-1 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "transport urbain", insérer les mots : "et non urbain". »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 176.

**M. Michel Bouvard.** Cet amendement vise à assurer une cohérence et une bonne articulation entre les transports urbains et les transports non urbains, notamment dans les zones de contact, afin que les PDU soient le plus efficaces possible. Cela concerne aussi bien la gestion des schémas de transport que les zones limitrophes de chacune de nos agglomérations de province.

M. le président. Je considère que l'amendement n° 879, qui est identique, est défendu.

La parole est à M. Christian Estrosi, pour soutenir l'amendement n° 967.

M. Christian Estrosi. La LOTI et les lois de décentralisation ont confié d'importantes missions aux conseils généraux en matière de desserte scolaire et de transport interurbain, donc en matière d'aménagement du territoire. Il serait dommage que les autorités chargées des transports interurbains ne participent pas à la définition des stratégies en matière de déplacement.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission estime que les amendements sont satisfaits par l'amendement n° 230 de la commission, qui a été adopté à l'article 36 et qui inclut les voiries départementales dans les orientations des PDU. Donc, rejet.

M. Michel Bouvard. Il ne s'agit pas seulement des voiries !

M. Christian Estrosi. Les services de transport sont également concernés.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable également, étant donné que le PDU intègre déjà la dimension « voirie ».

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

M. Christian Estrosi. Les amendements ne concernaient pas la voirie départementale, problème qui a été évoqué hier, mais les transports départementaux financés par les conseillers généraux. Ils ne sont donc pas satisfaits.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 176, 879 et 967.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 71, 418 et 662.

L'amendement n° 71 est présenté par MM. Colombier, Bussereau et Delattre ; l'amendement n° 418 est présenté par MM. Doligé, Dupont, Poignant et Gaynard ; l'amendement n° 662 est présenté par MM. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2-1 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "transport urbain", insérer les mots : "et interurbain". »

Ces trois amendements doivent sans doute faire l'objet des mêmes explications que les trois amendements précédents...

M. Francis Delattre. Pas tout à fait !

M. Michel Bouvard. Disons qu'ils sont voisins !

M. le président. En effet, ils sont voisins. Vous en conviendrez, monsieur Delattre. *(Sourires.)*

M. Francis Delattre. Soit !

M. le président. Je suppose que l'avis de la commission et celui du Gouvernement sont identiques à ceux qu'ils ont donnés sur les amendements précédents.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. C'est le cas.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En effet.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 71, 418, 662.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 242 rectifié, 663 et 1242, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 242 rectifié, présenté par M. Rimbart, *rapporteur*, et M. Filleul, est ainsi libellé :

« Compléter l'article 38 par le paragraphe suivant :

« II - Il est inséré, après l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, un article 28-4 ainsi rédigé :

« Art. 28-4. - En Ile-de-France, à l'initiative des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), des plans locaux de déplacements (PLD) peuvent être élaborés ou révisés. Le périmètre sur lequel sera établi le PLD est arrêté par le préfet de région dans un délai de trois mois après la demande formulée par l'EPCI. Sa finalité, ses objectifs et ses dispositions sont conformes à ceux définis dans l'alinéa 1 de l'article 28 et dans l'article 28-1. Il doit être compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains (PDU) régional.

« Le conseil régional et les conseillers généraux intéressés, les services de l'Etat et le syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers de transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultées à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'EPCI puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régional intéressés ainsi qu'aux préfets concernés et au syndicat des transports d'Ile-de-France. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'EPCI à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'EPCI.

« Le plan est mis en œuvre par l'EPCI. Les décisions prises par les autorités chargées de l'organisation des transports urbains, de la voirie et de la police de la circulation, ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements (PLD) doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains dans un délai de six mois. »

Sur cet amendement, M. Filleul, Mmes Bricq et Saugues, MM. Bockel et Jung ont présenté un sous-amendement, n° 1433, ainsi libellé :

« Compléter l'amendement n° 242 rectifié par le paragraphe suivant :

« III. - Il est inséré, après l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, un article 30-2 ainsi rédigé :

« Art. 30-2. - A la demande des collectivités territoriales ou de leur établissement public de coopération, l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics de voyageurs en Ile-de-France peut, par convention, leur confier tout ou partie de l'organisation et la mise en œuvre d'un réseau de transport régulier ou à la demande. »

Les amendements n°s 663 et 1242 sont identiques.

L'amendement n° 663 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1242 est présenté par MM. Marchand et Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 38, insérer l'article suivant :

« Il est inséré, après l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 28-4 ainsi rédigé :

« Art. 28-4. - En Ile-de-France, à l'instigation des établissements publics de coopération intercommunale, des plans de déplacements urbains locaux peuvent être élaborés ou révisés. Le périmètre sur lequel sera établi le PDU est arrêté par le préfet de région dans un délai de trois mois après la demande formulée par l'EPCI. Sa finalité, ses objectifs et ses dispositions sont conformes à ceux définis dans l'alinéa 1 de l'article 28 et dans l'article 28-1. Il doit être compatible avec les dispositions du PDU régional.

« Le conseil régional et les conseil généraux intéressés, les services de l'Etat et le syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie, et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'EPCI puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés, ainsi qu'aux préfets concernés et au syndicat des transports parisiens. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'EPCI à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'EPCI.

« Le plan est mis en œuvre par l'EPCI. Les décisions prises par les autorités chargées de l'organisation des transports urbains, de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du PDU local doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan dans un délai de six mois. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 242 rectifié.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement tend à permettre, en Ile-de-France, l'élaboration de plans locaux de déplacements, à l'initiative des EPCI.

Quant à mon sous-amendement n° 1433, il tend à préciser l'amendement n° 242 rectifié.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Je tiens à préciser que l'amendement n° 242 rectifié vise aussi à permettre en Ile-de-France, c'est-à-dire là où le PDU est élaboré par l'Etat, que les collectivités et les services de transport soient associés à l'élaboration des PLD. En effet, les représentants de la RATP auditionnés en commission se sont plaints de l'absence d'interlocuteurs locaux. L'élaboration des PLD en Ile-de-France doit être l'occasion pour chacun de faire des propositions.

Quant au sous-amendement n° 1433, il me semble satisfait par l'amendement n° 244 de la commission, qui sera appelé après l'article 39 et qui lui est identique.

M. le président. Dans ces conditions, retirez-vous votre sous-amendement, monsieur Filleul ?

M. Jean-Jacques Filleul. Non, car il permet de préciser la rédaction de l'amendement de la commission relatif aux plans locaux de déplacements. Je considère, en particulier, que des collectivités locales peuvent prendre le relais de l'autorité organisatrice des transports si c'est nécessaire. Mon sous-amendement permet d'élargir le champ de l'amendement n° 242 rectifié.

M. le président. La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 663.

M. Germain Gengenwin. Cet amendement porte sur le même sujet. Cela dit, c'est peut-être à cet article qu'il conviendrait d'évoquer les carburants moins polluants.

Mme Nicole Bricq. Non ! Ce n'est pas le sujet !

M. Germain Gengenwin. Des publicités vantent le mérite de carburants moins polluants en indiquant qu'ils permettent une amélioration de la qualité de l'air. Qu'en est-il effectivement ? L'utilisation du biéthanol peut-elle réduire la pollution dans les villes ? Si oui, il faudrait véritablement développer l'utilisation des carburants non polluants.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour soutenir l'amendement n° 1242.

M. Jean-Michel Marchand. Mon amendement est identique à celui que vient de défendre M. Gengenwin. Il traduit une volonté très forte de favoriser la décentralisation dans cette immense région qu'est l'Ile-de-France, de mettre en cohérence les PLD et surtout de leur reconnaître une existence juridique réelle.

M. le président. Avant de demander l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques et celui du Gouvernement sur les trois amendements et le sous-amendement, je voudrais rappeler que le sous-amendement n° 1433 de M. Filleul a été repoussé par la commission, mais qu'il est repris par l'amendement n° 244 de la commission après l'article 39.

Monsieur Filleul, faites-vous suffisamment confiance à M. Rimbart pour retirer votre sous-amendement ?

M. Jean-Jacques Filleul. Je fais évidemment confiance à Patrick Rimbart (*Sourires*) et je retire mon sous-amendement.

M. Michel Bouvard. Nous voilà rassurés !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. D'autant que vous êtes cosignataire de l'amendement n° 244, monsieur Filleul.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 1433 est retiré.

Monsieur le rapporteur, j'imagine que vous avez la faiblesse de préférer votre amendement à ceux de M. Dau-bresse et de M. Marchand ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je comprends le souci exprimé par M. le rapporteur et les parlementaires. Toutefois, les propositions qui sont faites méritent de faire l'objet d'une réflexion complémentaire qui soit en adéquation avec l'éventuelle création d'autorités organisatrices de second rang, comme le proposent certains amendements. Il convient, j'y insiste, de bien apprécier les conséquences de ces amendements sur l'ordonnance de 1959, et cela au moment où nous décidons de réformer le STP.

La nécessaire prudence me conduit à vous proposer de poursuivre la réflexion, soit lors du débat au Sénat, soit lors de la prochaine lecture devant l'Assemblée nationale. D'ici là, je vous propose qu'il soit effectué un travail d'expertise afin que vous puissiez disposer de tous les éléments nécessaires.

Je demande donc aux auteurs des différents amendements de les retirer, tout en précisant que je comprends bien le souci qui est le leur.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Monsieur le ministre, vous nous demandez un délai de réflexion. Comme nous avons le souci d'être positif et d'avancer, nous allons accéder à votre demande. Toutefois, si cette réflexion ne permettait pas de déboucher sur quelque chose de concret en temps voulu, nous déposerions de nouveau cet amendement en deuxième lecture. Pour l'heure, il est retiré.

**M. le président.** Je rappelle que l'urgence a été déclarée sur ce texte.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cela n'empêche pas la réflexion ! Aux réflexes, nous préférons la réflexion, monsieur le président ! (*Sou-rires.*)

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Oui, monsieur le président !

**M. le président.** L'amendement n° 242 rectifié est retiré.

La parole est à M. Gilles Carrez.

**M. Gilles Carrez.** Je partage totalement la préoccupation de M. le ministre. Il est clair que les plans locaux de déplacements n'ont aucune valeur prescriptive. Le seul plan qui emporte des conséquences au niveau des documents d'urbanisme, en particulier des plans d'occupation des sols, c'est le PDU.

Je m'étonne que l'on nous propose une mécanique d'élaboration très complexe dans laquelle les maires sont considérés comme quantité secondaire pour ne pas dire négligeable, puisqu'ils ne doivent émettre qu'un simple avis. Or, en Ile-de-France, la responsabilité des plans d'occupation des sols incombe aux communes ; il n'y a pas de plans d'occupation des sols intercommunaux.

Je préside l'association des maires du Val-de-Marne et je peux vous assurer que cette association n'a pas été consultée lors de l'élaboration de l'amendement n° 242 rectifié. Je souhaiterais donc savoir quelle est son origine et dans quelles conditions il a été élaboré.

**Mme Nicole Bricq.** Il fallait venir en commission !

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Je pense que l'amendement de la commission aurait pu présenter un intérêt pour certains secteurs de la région parisienne. C'est le cas pour la grande couronne, dont le territoire n'est qu'en partie couverte par le syndicat des transports parisiens. Ce type de plan serait utile.

A mon avis, c'est la RATP qui est à l'origine de l'amendement, car, bien souvent, en grande couronne, on crée des lignes, on procède à des prolongations sans en référer au syndicat des transports parisiens. L'idée que l'on puisse enfin, en grande couronne, discuter dans le cadre de l'élaboration d'un projet et mettre au point des stratégies ne me semble pas inutile.

Faute de quoi, la dérive que l'on connaît depuis quarante ans perdurera et l'on continuera à faire des pénétrantes vers Paris, alors que nous souhaitons mettre en place des dessertes inter-banlieues et que nous avons du mal à le faire par manque de crédits.

Cet amendement, à la condition qu'il eût été rédigé un peu mieux et assorti de moins de contraintes, aurait peut-être pu permettre de créer un cadre propice à l'instauration d'un dialogue sur un vrai maillage des transports en commun en grande couronne.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 1242 est retiré. Seul subsiste l'amendement n° 663 de M. Gengenwin. Est-il maintenu ?

**M. Germain Gengenwin.** Oui !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Je répondrai d'un mot à M. Carrez. C'est effectivement à la suite de l'audition de représentants de la RATP, mais aussi de ceux du GART et d'un certain nombre d'élus communaux, que j'ai décidé de déposer l'amendement n° 242 rectifié.

L'intervention de M. Delattre, que je partage totalement, montre que cela correspond bien à une attente.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 663.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 38.

(*L'article 38 est adopté.*)

#### Après l'article 38

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 243, ainsi libellé :

« Après l'article 38, insérer l'article suivant :

« Il est inséré, après l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 28-2-2 ainsi rédigé :

« *Art. 28-2-2.* - L'élaboration des plans de déplacements urbains non encore approuvés à la date de l'entrée en vigueur de la loi relative à la solidarité et au renouvelle-

ment urbains se poursuit suivant les modalités de la présente loi, sans qu'il y ait lieu cependant de renouveler les actes de la procédure d'élaboration qui sont intervenus dans les conditions prévues par la législation en vigueur.»

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** C'est un amendement de coordination.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 243.

*(L'amendement est adopté.)*

#### Article 39

**M. le président.** « Art. 39. – Au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots : "organisent les transports publics réguliers de personnes", sont insérés les mots : "et peuvent organiser des services de transports à la demande". »

Je mets aux voix l'article 39.

*(L'article 39 est adopté.)*

#### Après l'article 39

**M. le président.** M. Filleul, Mme Saugues et M. Bockel ont présenté un amendement, n° 1345, ainsi libellé :

« Après l'article 39, insérer l'article suivant :

« Il est inséré après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 un article 30-1 ainsi rédigé :

« Art. 30-1. – En Ile-de-France, à la demande des collectivités territoriales ou de leur établissement public de coopération, le syndicat des transports d'Ile-de-France peut, par convention, leur confier tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un réseau de transport régulier ou à la demande. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** L'amendement n° 1345 est défendu.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cet amendement portant, lui aussi, sur les autorités organisatrices de second rang, je demande à ses auteurs de le retirer.

**M. le président.** Qu'en pensez-vous, monsieur Filleul ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cet amendement est important, car il permet un meilleur travail sur les territoires.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1345.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 244, 599 et 1243.

L'amendement n° 244 est présenté par M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ; l'amendement n° 599 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1243 est présenté MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après l'article 39, insérer l'article suivant :

« Il est inséré après l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs un article 30-2 ainsi rédigé :

« Art. 30-2.- A la demande des collectivités territoriales ou de leur établissement public de coopération, l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics de voyageurs peut, par convention, leur confier tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un réseau de transport régulier ou à la demande. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 244.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Je laisse à M. Filleul le soin de le présenter.

**M. le président.** Vous avez la parole, monsieur Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Cet amendement prévoit que, à la demande des collectivités territoriales ou de leur établissement public de coopération, l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics de voyageurs peut, par convention, leur confier tout ou partie de l'organisation et la mise en œuvre d'un réseau de transport régulier ou à la demande.

**M. le président.** Il s'agit de l'amendement qui a été évoqué il y a quelques instants et auquel vous vous êtes rallié, monsieur Filleul, en acceptant de retirer votre sous-amendement n° 1433.

**M. Jean-Jacques Filleul.** C'est exact !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cet amendement tend à instaurer des autorités organisatrices de second rang dans tous les cas où interviennent déjà une ou plusieurs autorités organisatrices. Effectivement, en dehors de l'Ile-de-France, peuvent déjà coexister plusieurs autorités : département pour le transport scolaire et le transport non urbain, AOTU pour le transport urbain, et région pour le transport ferroviaire. Toutefois, la création d'une nouvelle autorité organisatrice risque de trop complexifier le système. En revanche, je suis ouvert pour examiner une proposition tendant à faire évoluer en Ile-de-France les choses dans le sens que vous souhaitez, mais pour des besoins bien identifiés.

Cela étant, je suis défavorable à l'amendement.

**M. le président.** J'ai cru comprendre que M. le rapporteur souhaitait qu'il soit retiré.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** En effet, par souci de cohérence, je retire cet amendement, dans la mesure où il est de coordination avec un précédent amendement de la commission, qui, lui, a été retiré.

**M. le président.** L'amendement n° 244 est retiré.

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 599.

**M. Germain Gengenwin.** Je ne suis pas tout à fait d'accord avec le ministre : il n'y a pas que dans la région parisienne où la nécessité d'organiser le transport inter-

urbain se fait sentir. De plus en plus de communautés de communes mettent en place des circuits de transport. Notre proposition permettrait de passer des conventions avec les collectivités locales en vue de créer de nouveaux réseaux.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour soutenir l'amendement n° 1243.

**M. Jean-Michel Marchand.** Pour être cohérent avec la position que j'ai adoptée tout à l'heure, je vais retirer cet amendement, mais je compte que le Gouvernement nous fasse des propositions avant – comme l'a fait remarquer M. le président – que le texte ne revienne ici. Sinon, ce sera trop tard.

**M. le président.** Je vois que M. le ministre opine du chef...

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Nous ferons des propositions avant le débat au Sénat.

**M. le président.** L'amendement n° 1243 est donc retiré.

Monsieur Gengenwin, maintenez-vous l'amendement n° 599 ?

**M. Germain Gengenwin.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 599.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### Article 40

**M. le président.** « Art. 40. – L'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifié comme suit :

« I. – Au premier alinéa, les mots : “des chapitres II et III du titre II” sont remplacés par les mots : “des chapitres II, III et III *bis* du titre II”.

« II. – Au deuxième alinéa, les mots : “des articles 28 et 28-1” sont remplacés par les mots : “des articles 27-1, 28, 28-1, 28-1-1 et 28-1-2”. »

Je mets aux voix l'article 40.

*(L'article 40 est adopté.)*

#### Après l'article 40

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, nos 602, 1451, 526 et 246, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 602, présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, est ainsi rédigé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Le troisième alinéa de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : “réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis, réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises”. »

L'amendement n° 1451, présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère, est ainsi libellé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Le dernier alinéa de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« 2° - Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis et réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises. »

L'amendement n° 526, présenté par M. Delattre et M. Herbillon, est ainsi rédigé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Le 2° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : “, réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises”. »

L'amendement n° 246, présenté par M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul, est ainsi rédigé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Le troisième alinéa (2°) de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : “et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises”. »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 602.

**M. Germain Gengenwin.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour défendre l'amendement n° 1451.

**M. Jean-Michel Marchand.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre, pour défendre l'amendement n° 526.

**M. Francis Delattre.** Il est également défendu.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 246 et pour donner l'avis de la commission sur les trois autres amendements.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** L'amendement n° 246 propose en quelque sorte une synthèse. Je suggère donc à mes collègues de préférer l'amendement de la commission.

**M. Francis Delattre.** Nous sommes d'accord.

**M. le président.** M. Gengenwin et M. Marchand aussi ?...

**M. Germain Gengenwin.** Oui, monsieur le président.

**M. Jean-Michel Marchand.** D'accord !

**M. le président.** Les amendements nos 602, 1451 et 526 sont retirés.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 246 ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 246.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 582, ainsi libellé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Il est inséré dans le chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales une section 12 intitulée "stationnement payant à durée limitée sur voirie" comprenant un article L. 2333-87 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-87. – Sans préjudice de l'application de l'article L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports urbains lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, peut établir sur des voies qu'il détermine une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis conforme de cette dernière est requis hors agglomération.

« La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant.

« Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le stationnement public, et notamment le stationnement payant sur voirie, constitue un levier d'une politique des déplacements urbains. Il permet d'agir sur la répartition modale des déplacements.

Aujourd'hui, les décisions en matière de stationnement reposent sur un morcellement de compétences. Les dispositions qu'il est proposé d'introduire permettent une harmonisation en autorisant le transfert à un niveau intercommunal des responsabilités en matière de tarification du stationnement sur voirie. Pour cela, le projet de loi précise les missions de l'organe délibérant susceptibles d'être transférées, à savoir la fixation des niveaux de redevance de stationnement et la détermination des voies concernées.

Le transfert de cette compétence pourra être facultativement opéré au profit des communautés urbaines, des communautés d'agglomération ainsi que de tous les établissements publics de coopération, compétents en matière de transports urbains.

Il s'agit de mettre à la disposition des autorités de transport un outil important.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 582.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 245, 525, 601 et 1244.

L'amendement n° 245 est présenté par M. Rimbart, *rapporteur*, Mme Jambu et M. Marchand ; l'amendement n° 525 est présenté par M. Delattre et M. Bussereau ; l'amendement n° 601 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie

française-Alliance ; l'amendement n° 1244 est présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Après l'article 5 de la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, il est inséré un article 5-1 ainsi rédigé :

« Art. 5-1. – En dehors de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens, toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés, peut prendre en charge, tout ou partie du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. »

Sur l'amendement n° 245, MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu, et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un sous-amendement, n° 1092, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 245, substituer aux mots : "peut prendre", le mot : "prend". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 245.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit de permettre à un employeur de prendre en charge l'équivalent de la carte orange en province. Des difficultés ayant été rencontrées dans la mise en application, il est proposé d'aligner le statut de la province sur celui utilisé en Ile-de-France.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour soutenir le sous-amendement n° 1092.

M. Gilbert Biessy. L'amendement de la commission, dont nous sommes cosignataires, permet à tout employeur de prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements domicile-travail.

Il ne s'agit là que d'une possibilité offerte à l'employeur. Or, si l'on souhaite donner à ce dispositif toute sa portée, il ne peut s'agir d'une simple possibilité laissée à l'appréciation de l'employeur. Le sous-amendement n° 1092 pose donc le principe d'une prise en charge par l'employeur du prix du titre des abonnements souscrits par les salariés. Nous souhaitons ainsi favoriser le développement des transports en commun.

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 525.

M. Francis Delattre. La rédaction étant identique, je retire l'amendement n° 525 au profit de l'amendement n° 245 défendu par M. le rapporteur.

M. le président. L'amendement n° 525 est retiré.

Monsieur Gengenwin, êtes-vous également satisfait par l'explication de M. le rapporteur ?

M. Germain Gengenwin. Oui, monsieur le président. Je retire l'amendement n° 601.

M. le président. L'amendement n° 601 est retiré.

Monsieur Marchand, comme vous ne mettez pas vos œufs dans le même panier (*Sourires*), vous avez cosigné l'amendement de la commission et vous avez déposé un amendement identique. Retirez-vous l'amendement n° 1244 ?

M. Jean-Michel Marchand. Oui, monsieur le président.

M. le président. Votre grande modestie vous perdra, monsieur Marchand. (*Sourires.*)

L'amendement n° 1244 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 245 et le sous-amendement n° 1092 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis favorable à l'amendement n° 245 puisqu'il permet, sans obligation, de prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement. Quant au sous-amendement n° 1092, même si je comprends son souci, j'émets, pour le moment, un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1092.

(*Le sous-amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 245.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, nos 73, 178, 420 et 969.

L'amendement n° 73 est présenté par MM. Colombier, Bussereau et Delattre ; l'amendement n° 178 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 420 est présenté par MM. Doligé, Dupont, Poignant et Gaynard ; l'amendement n° 969 est présenté par M. Estrosi.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Les départements à la fois, en tant qu'autorités organisatrices de transports interurbains, et en tant que propriétaires et gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à la création, la délimitation et l'extension des périmètres de transports urbains. »

La parole est M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 73.

M. Francis Delattre. J'ai défendu cette notion à plusieurs reprises, monsieur le président.

M. le président. Oui, il s'agit de l'extension des périmètres de transports urbains.

Monsieur Bouvard, défendez-vous votre amendement n° 178 ?

M. Michel Bouvard. Il est défendu.

M. le président. Celui de M. Doligé l'est également. Monsieur Estrosi, vous défendez l'amendement n° 969 ?

M. Christian Estrosi. Oui, je tiens à le défendre. Même si je sais qu'il y a une volonté farouche au sein du Gouvernement de tuer les conseils généraux et les départements...

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

Plusieurs députés du groupe socialiste. Pas du tout !

M. Christian Estrosi. ... et de les rayer de la carte des collectivités territoriales, je reste un départementaliste convaincu.

Mme Nicole Bricq. On l'a compris !

M. Christian Estrosi. Je souhaite que cette noble institution de la République puisse continuer à exister, à vivre...

M. Jean-Louis Dumont. Et à prospérer.

M. Christian Estrosi. ... et à permettre à nos communes de s'épanouir. En effet, les conseils généraux sont aujourd'hui le meilleur gage de la solidarité, notamment dans les zones rurales qui se fondent souvent dans les nouvelles agglomérations.

C'est la raison pour laquelle je souhaite vivement que les conseils généraux soient associés à l'élaboration des périmètres de transports urbains.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Je présenterai dans un instant un amendement n° 247 rectifié, cosigné avec M. Doligé. Cet amendement est ainsi rédigé, monsieur Estrosi : « Les départements, à la fois en tant qu'autorités organisatrices de transports et en tant que gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à l'élaboration des plans de déplacements urbains. »

Mme Nicole Bricq. M. Estrosi est donc satisfait.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Vous avez donc satisfaction et vos propos étaient inappropriés et excessifs, ce qui est rare.

M. Christian Estrosi. Cela montre que ça vaut la peine de se battre !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. De manière non « farouche », le Gouvernement est défavorable aux amendements identiques et favorable au futur amendement de la commission qui associe les départements.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 73, 178, 420 et 969.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de six amendements, nos 247 rectifié, 72, 177, 419, 600 et 968, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 247 rectifié, présenté par M. Rimbart, *rapporteur*, et M. Doligé, est ainsi libellé :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Avant la dernière phrase du premier alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré une phrase ainsi rédigée : "Les départements, à la fois en tant qu'autorités organisatrices de transports et en tant que gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à l'élaboration des plans de déplacements urbains." »

Les amendements nos 72, 177, 419, 600 et 968 sont identiques.

L'amendement n° 72 est présenté par MM. Colombier, Bussereau et Delattre ; l'amendement n° 177 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 419 est présenté par MM. Doligé, Dupont, Poignant et Gaynard ; l'amendement n° 600 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 968 est présenté par M. Estrosi.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 40, insérer l'article suivant :

« Les départements, à la fois en tant qu'autorités organisatrices de transports interurbains et en tant que propriétaires et gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à l'élaboration des plans de déplacements urbains. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 247 rectifié, amendement de consensus.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. En effet, monsieur le président, il s'agit d'un amendement consensuel. Je n'y reviens pas, je viens de le présenter.

M. le président. Monsieur Delattre, considérez-vous que votre amendement est soutenu ?

M. Francis Delattre. Oui, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Bouvard également ?

M. Michel Bouvard. Je prends acte qu'un accord a pu être trouvé pour associer les départements. Les propos de notre collègue Estrosi s'expliquent par le fait que, lors des discussions en commission, on a eu le sentiment qu'il était difficile de faire entendre la voix des départements dans les schémas d'organisation.

M. Jean-Jacques Filleul. Mais non.

Mme Nicole Bricq. Vous disiez pareil pour les contrats de plan.

M. Michel Bouvard. On a bien senti qu'un certain nombre d'élus, sans doute pour de bonnes raisons, considéraient que le département était une institution qui avait fait son temps. Il n'était donc pas inutile d'apporter ces précisions.

Cela dit, je me réjouis que la commission et que le rapporteur veuillent bien, avec le soutien du Gouvernement, acter de la place du département. Du fait de son engagement financier, c'est un acteur tout à fait essentiel dans les schémas de transport, qui relèvent de ses compétences traditionnelles, mais aussi, de plus en plus, dans les transports d'agglomération, y compris sur les voiries. Plusieurs départements sont aujourd'hui engagés à propos d'abonnements de péage, de sections autoroutières, dans des agglomérations. Les départements n'ont pas l'intention d'être seulement spectateurs ou acteurs obligatoires, ils veulent parfois aller au-delà de leurs compétences. Il est donc tout à fait logique de les associer pleinement et complètement aux PDU.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi, pour soutenir l'amendement n° 968.

M. Christian Estrosi. Il est défendu.

M. le président. Le Gouvernement a déjà donné son avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 247 rectifié.  
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 72, 177, 419, 600 et 968 tombent.

#### Article 41

M. le président. Je donne lecture de l'article 41 :

#### Section 2

#### Dispositions relatives à la coopération entre autorités organisatrices de transports

« Art. 41. – Il est inséré, après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un chapitre nouveau ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE III bis

#### « De la coopération entre les autorités organisatrices de transport

« Art. 30-1. – A l'intérieur d'une aire urbaine comptant au moins 50 000 habitants et dont une ou plusieurs communes centre compte plus de 15 000 habitants, la

région et le département peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports, auquel peuvent également adhérer une ou plusieurs autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, afin de coordonner les services qu'ils organisent et de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

« Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales. »

Je suis saisi de trois amendements, n° 441, 603 et 1549, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 441 et 603 sont identiques.

L'amendement n° 441 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 603 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi l'article 41 :

« Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport pour l'organisation des transports urbains, afin de coordonner les services qu'elles organisent et de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipement et d'infrastructures de transports.

« Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

« En l'absence de syndicat mixte de transport, sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent par voie de convention coordonner ou organiser les services de transports relevant de leurs compétences. »

L'amendement n° 1549, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 41 :

« Il est inséré, après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un chapitre nouveau ainsi rédigé :

« Chapitre III bis – « De la coopération entre les autorités organisatrices de transport.

« Art. 30-1. – La région et le département peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports, auquel peuvent également adhérer une ou plusieurs autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, afin de coordonner les services qu'ils organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre

assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

« Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales. »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 441.

**M. Michel Bouvard.** La LOTI prévoit que l'organisation du système de transport intérieur relève de plusieurs autorités - Etat, régions, départements, villes -, la politique globale étant clairement de la responsabilité conjointe des collectivités et de l'Etat.

Pourtant, les principes de subsidiarité et de non-tutelle pour les collectivités locales induisent une déficience en matière de coordination et de cohérence des réseaux, notamment dans une perspective d'interconnexion et d'intermodalité, le cas des services hybrides type « tram-train » étant le plus symptomatique.

Cet état de fait met en exergue un vide juridique que l'amendement n° 441 propose de combler, en précisant l'ensemble des périmètres d'intervention. Je serais heureux qu'il soit adopté.

**M. le président.** Monsieur Gengenwin, puis-je considérer que l'amendement n° 603, qui est identique à l'amendement n° 441, vient d'être défendu par M. Bouvard ?

**M. Germain Gengenwin.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour défendre l'amendement n° 1549.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je vais défendre en même temps un amendement que le Gouvernement a déposé à l'article 42.

Les articles 41 et 42 établissent la possibilité pour le département, la région et les autorités de transports urbains de s'associer en un syndicat mixte de transports au sein d'une aire urbaine.

Le syndicat mixte a pour objet de coordonner l'action de ses membres ou de se voir déléguer par eux certaines de leurs missions : informations, tarification, organisation. Il peut, sous certaines conditions, prélever un versement transport additionnel dont le taux maximum est fixé à 0,5 %.

L'article 41 fait l'objet de dix-sept amendements et l'article 42 de neuf amendements.

Les principaux amendements tendent d'une part à assouplir la contrainte selon laquelle ces syndicats mixtes de transports ne peuvent être créés qu'à l'intérieur des aires urbaines, d'autre part à rendre obligatoire l'association des principales autorités de transports urbains concernées.

Des amendements proposent de retenir la notion d'espace à dominante urbaine, des projets d'intercommunalité, tel le « train-train », pouvant dépasser la simple aire urbaine. La mise en place de tarifications coordonnées a été également suggérée.

Ces propositions d'amendements ont incontestablement une pertinence et leur intégration me semble de nature à enrichir le texte. Le Gouvernement a donc décidé, pour reprendre les principales propositions que je viens de présenter, de réécrire les deux articles 41 et 42.

A l'article 41, le Gouvernement propose que les syndicats mixtes de transport puissent être créés sur un territoire indépendamment de toute référence à une notion d'aire urbaine.

A l'article 42, le Gouvernement souhaite que le prélèvement d'un versement transport additionnel ne soit possible que dans les espaces à dominante urbaine, dénomination plus large que l'aire urbaine, sous réserve de l'adhésion au syndicat de la principale autorité de transport urbain. Par ailleurs, la coordination des trafics fera partie des missions du syndicat mixte, comme l'a souhaité la commission.

Tel est l'objet, monsieur le président, de l'amendement n° 1549 à l'article 41 et de l'amendement n° 1548 à l'article 42.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 441, 603 et 1549 ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission ne s'est pas prononcée, mais elle avait approuvé un amendement relevant du même esprit. A titre personnel, j'y suis donc favorable.

Monsieur le ministre, juste une précision : la notion d'aire à dominante urbaine telle que vous la définissez dans votre amendement couvre-t-elle des cas de figure comme Bâle-Mulhouse ?

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

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** L'Alsace est une des six régions pilotes pour la mise en place du transport ferroviaire. L'amendement n° 603 est cosigné, je le souligne, par l'ensemble des élus d'Alsace, qui ont acquis, depuis cinq ans, l'expérience de l'organisation des transports. Ils préconisent à ce titre la création de syndicats mixtes pour l'organisation intermodale des transports.

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

**M. Jean-Jacques Filleul.** L'article 41 est l'un des points clés de cette loi et les précisions importantes apportées par l'amendement du Gouvernement le renforcent.

Je voudrais cependant suggérer un sous-amendement, monsieur le président. Je propose de rédiger ainsi le début de l'article 30-1 : « La région et le département peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport, auquel peuvent également adhérer au moins une autorité compétente pour l'organisation des transports urbains... »

A partir du moment où la région et le département s'associent, il me semble normal que l'autorité compétente qui existe soit immédiatement associée à cette initiative.

**M. le président.** Et s'il n'existe pas d'autorité compétente, monsieur Filleul ? Cela pose quelques problèmes !

**M. Jean-Jacques Filleul.** S'il n'y en a pas, monsieur le président, le problème ne se pose pas.

**M. le président.** Permettez-moi d'intervenir sur la méthode. S'agissant d'un article dont vous reconnaissez vous-même qu'il est essentiel, il est difficile d'improviser en séance,...

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**M. le président.** ... même s'il ne s'agit pas, de votre part, d'une improvisation.

**M. Francis Delattre.** C'est le Gouvernement qui a improvisé.

**M. Michel Bouvard.** On voit bien que l'« urgence » était mauvaise, sur ce texte.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, que pensez-vous de la proposition de M. Filleul ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La réflexion de M. Filleul, dont la compétence en la matière n'est pas à démontrer, est pertinente, mais sa traduction me semble délicate. Je propose d'essayer de trouver, d'ici à la seconde lecture, une écriture plus cohérente.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Je me range à la sagesse du rapporteur.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Mais il n'y a pas de seconde lecture !

**M. le président.** Nos collègues sénateurs prendront connaissance de nos débats.

**M. Germain Gengenwin.** Heureusement qu'il y a le Sénat !

**M. le président.** Personne n'a demandé sa suppression pour l'instant ! *(Sourires.)*

**M. Jean-Louis Dumont.** Pour l'instant !

**M. le président.** Monsieur Bouvard, l'amendement n° 441 est-il maintenu ?

**M. Michel Bouvard.** Je retire cet amendement au bénéfice de celui du Gouvernement.

Il est dommage que, sur ce texte, l'urgence ait été déclarée car cela nous oblige à trouver immédiatement des solutions, ce qui n'est pas sans risque de confusion. Cela dit, nous sommes heureux que le Gouvernement ait relevé l'intérêt de la proposition.

L'amendement n° 441 est donc retiré et nous réitérons notre accord au premier des deux amendements du Gouvernement que M. le ministre a évoqués, le second posant plus de problèmes.

**M. le président.** Monsieur Bouvard, reconnaissez au moins que j'essaie de faire en sorte qu'il n'y ait pas confusion !

**M. Michel Bouvard.** La présidence fait tout ce qu'il faut pour cela !

**M. le président.** Merci de le reconnaître, mais vous savez que l'on n'est jamais si bien servi que par soi-même ! *(Sourires.)*

Les amendements nos 441 et 603 sont donc retirés. La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Monsieur le président, pour vous faciliter encore plus la tâche, nous retirons également l'amendement n° 527, qui aurait dû être le prochain amendement appelé.

**M. le président.** J'en prends acte.

Je mets aux voix l'amendement n° 1549.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, les amendements nos 604 de M. Daubresse, 1245 de M. Marchand, 384 de M. Proriot, 1361 de M. Bockel, 248 de la commission, 880 de M. Doligé, 179 de M. Michel Bouvard, 970 de M. Estrosi et 385 de M. Proriot n'ont plus d'objet.

Je suis saisi de quatre amendements, nos 528, 882, 180 et 971, qui, malgré la place des deux derniers, peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 528, présenté par M. Delattre et M. Herbillon, est ainsi libellé :

« Après le texte proposé pour l'article 30-1 de la

loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, il est inséré un article 30-2, ainsi rédigé :

« *Art. 30-2.* – A la demande des collectivités territoriales ou de leur établissement public de coopération, l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics de voyageurs peut, par convention, leur confier tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un réseau de transport régulier ou à la demande. »

L'amendement n° 882, présenté par MM. Doligé, Dupont, Gaymard et Poignant, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 41 par l'alinéa suivant :

« *Art. 30-2.* – Les autorités organisatrices de transport peuvent déléguer à des organisateurs secondaires une partie de leurs compétences lorsque la nature des parties correspondantes justifie une gestion de proximité. Les organisateurs secondaires concernés peuvent être des collectivités territoriales ou établissements publics de coopération intercommunale. »

Les amendements nos 180 et 971 sont identiques.

L'amendement n° 180 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 971 est présenté par M. Estrosi.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 41, insérer l'article suivant :

« Les autorités organisatrices de transport peuvent déléguer à des organisateurs secondaires une partie de leurs compétences lorsque la nature des parties correspondantes justifie une gestion de proximité. Les organisateurs secondaires concernés peuvent être des collectivités territoriales ou établissements publics de coopération intercommunale. »

La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 528.

**M. Francis Delattre.** Il s'agit d'un amendement de bon sens, qui tend à permettre que les collectivités territoriales ou leur établissement public de coopération puissent, en matière de transports publics de voyageurs, se voir confier par convention tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un réseau de transport.

Cet amendement avait été préparé par M. Bussereau. Je ne puis donc être plus exhaustif. *(Sourires.)*

**M. le président.** Il n'est pas cosigné par M. Bussereau, mais par M. Herbillon.

L'amendement n° 882 est défendu.

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 180.

**M. Michel Bouvard.** Cet amendement est défendu, monsieur le président.

**M. Christian Estrosi.** Il en est de même de l'amendement n° 971.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les quatre amendements en discussion ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 528.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 882.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 180 et 971.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 41, modifié par l'amendement n° 1549.

*(L'article 41, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 41

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et MM. Biessy, Filleul et Marchand ont présenté un amendement, n° 249, ainsi libellé :

« Après l'article 41, insérer l'article suivant :

« I. - Après l'article 265 *septies* du code des douanes, il est inséré un article 265 *octies* ainsi rédigé :

« Art. 265 octies. - Les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs peuvent obtenir, sur demande de leur part, le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole.

« Ce remboursement est égal à la différence entre la taxe intérieure de consommation sur le gazole exigible au cours de l'année et celle calculée sur la base d'un taux spécifique qui est fixé, pour la période du 11 janvier 2000 au 10 janvier 2001, à 246,56 francs par hectolitre. Pour les périodes ultérieures, ce taux spécifique est relevé, le 11 janvier de chaque année, du produit du dernier taux de la taxe intérieure de consommation appliqué au supercarburant sans plomb au cours de la période précédente par le taux prévisionnel d'évolution des prix à la consommation des ménages de l'année précédente associé au projet de loi de finances de l'année du remboursement.

« La période couverte par le remboursement s'étend de la période comprise entre le 11 janvier d'une année et le 10 janvier de l'année suivante.

« Les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs concernés adressent leur demande de remboursement au service des douanes à partir du 12 janvier de l'année suivant la période au titre de laquelle le remboursement est sollicité et au plus tard dans les trois ans qui suivent à compter de cette date.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret. »

« II. - Le dispositif prévu au I s'applique aux acquisitions de gazole effectuées à compter du 11 janvier 2000.

« III. - La perte de recettes est compensée par la majoration à due concurrence des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Sur cet amendement, MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un sous-amendement, n° 1093, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le III de l'amendement n° 249 :

« III. - La perte des recettes est compensée à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 249.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Donner la priorité aux transports collectifs, c'est bien. Mais il faut aussi les aider et ne pas les surtaxer par le biais de la TIPP.

En effet, les transports collectifs contribuent à réduire les pollutions globales dues aux déplacements puisque chaque véhicule transporte de nombreuses personnes qui, si elles se déplaçaient dans un véhicule isolé, provoqueraient beaucoup plus de pollution.

En outre, la mesure proposée est une mesure d'égalité par rapport à de récentes dispositions qui ont été prises en faveur du transport routier de marchandises.

Prévoir que les exploitants de réseaux de transport public de voyageurs puissent, sur leur demande, être remboursés d'une fraction de la TIPP, semble donc relativement raisonnable.

Je précise que l'amendement, soutenu par l'ensemble des groupes de la majorité plurielle, pose le problème de l'encouragement à donner aux transports collectifs et de leur priorité, qu'il convient d'affirmer.

M. le président. Monsieur le rapporteur, avant même que M. Biessy ne le défende, pouvez-vous donner l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 1093 ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a rejeté ce sous-amendement.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour soutenir le sous-amendement n° 1093.

M. Gilbert Biessy. Nous sommes plus que favorables à l'amendement dans la mesure où nous en avons déposé un similaire en commission. Néanmoins, nous souhaitons que le gage soit modifié : il nous semble que la perte des recettes doit être compensée à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés afin de ne pas alourdir la fiscalité indirecte, qui frappe les ménages.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne pense que de bonnes choses du contenu de l'amendement et du sous-amendement puisque je me suis engagé, dans mon discours liminaire, à faire en sorte que le mécanisme proposé soit intégré dans la loi.

L'amendement prévoit l'exonération d'une fraction de la TIPP, c'est-à-dire l'application du mécanisme du « carburant professionnel » analogue à celui qui a déjà été mis en place pour les transporteurs routiers.

La semaine dernière, j'ai dit que le Gouvernement s'engagerait, en plus de l'enveloppe du milliard supplémentaire que j'ai annoncée pour les transports collectifs, à mettre en œuvre le dispositif proposé dès le projet de loi de finances pour 2001. Cette mesure d'aide doit cependant faire l'objet d'une notification à Bruxelles.

Dans ces conditions, j'invite leurs auteurs à retirer l'amendement et le sous-amendement. Non que je ne sois pas d'accord, mais ils ont satisfaction : la mesure sera inscrite dans le projet de loi de finances pour 2001.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. J'avais bien entendu votre engagement, monsieur le ministre. Mais l'amendement a été déposé avant que vous ne le preniez.

Il est vrai qu'un milliard par an, soit 10 milliards sur dix ans, représente un effort important...

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce sera en plus !

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** ... en faveur des plans de déplacements urbains. Considérant que nous avons satisfaction, je retire, tout en attendant impatiemment le projet de loi de finances pour 2001, l'amendement n° 249.

Je vous crois sur parole, monsieur le ministre, et je vous remercie d'avoir été convaincant pour les transports auprès des autres membres du Gouvernement concernés.

**M. le président.** L'amendement n° 249 est retiré.

Le sous-amendement n° 1093 n'a donc plus d'objet...

**M. Gilbert Biessy.** En effet, monsieur le président.

#### Article 42

**M. le président.** « Art. 42. – Il est inséré, après l'article L. 5722-6 du code général des collectivités territoriales un article L. 5722-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5722-7. – Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut instituer un versement destiné au financement des transports en commun sur la totalité de son périmètre dès lors qu'il organise, en lieu et place de la région et du département, l'ensemble des services publics réguliers s'inscrivant entièrement à l'intérieur de son périmètre. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 et suivants.

« Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est le cas échéant réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 du présent code n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec le périmètre de compétence du syndicat. »

La parole est à M. Gilbert Biessy, inscrit sur l'article 42.

**M. Gilbert Biessy.** Les députés communistes partagent la volonté du Gouvernement de mieux coordonner les politiques de transports collectifs urbains et périurbains grâce à la mise en place de syndicats mixtes. C'est le gage d'une meilleure cohésion des réseaux et d'une harmonisation tarifaire. C'est un pas en avant au même titre que les mesures prévues par ailleurs dans la loi pour fluidifier la circulation en centre-ville en limitant la nuisance du tout automobile.

Cependant, toutes les dispositions proposées ne suffiront pas pour développer significativement la qualité et l'offre des transports en commun publics si l'on ne dégage pas des moyens financiers importants et pérennes afin que les autorités organisatrices de ces transports puissent remplir pleinement leurs missions auprès des populations.

Permettre aux syndicats mixtes d'instituer un versement transport sur un territoire qui soit le plus étendu possible est une très bonne chose. Mais cela, si je puis dire, ne fait pas le compte. Même si nous nous réjouissons très sincèrement des efforts supplémentaires de l'Etat annoncés par M. le ministre Jean-Claude Gayssot à l'ouverture de notre discussion, soit 1 milliard de francs supplémentaires en 2001,...

**M. Francis Delattre.** C'est l'homme au milliard !

**M. Gilbert Biessy.** ... nous pensons qu'il est urgent, à l'occasion de la présente loi, de passer à la vitesse supérieure.

Si l'on veut véritablement améliorer les déplacements urbains et interurbains, réduire le trafic excessif des voitures, et donc lutter contre les nuisances sonores, la dégradation de l'environnement, sans oublier les accidents de la route, il faut se donner des moyens qui soient à la hauteur de l'enjeu.

Le groupe communiste avait déposé un amendement tendant à créer des fonds régionaux de développement des transports collectifs publics. Ces fonds auraient été alimentés par un prélèvement de 3 % sur les 160 milliards de recettes de TIPP perçues chaque année par l'Etat ainsi que par le produit des amendes routières, dont 1 milliard échappe, à ce jour, aux collectivités locales. Ils auraient pu financer, à parts égales, les activités de transports collectifs publics dans et autour des agglomérations, mais également participer aux investissements nécessaires à la réussite de la régionalisation des services ferroviaires de voyageurs.

Malheureusement, cet amendement s'est vu opposer des dispositions réglementaires qui interdisent aux parlementaires de proposer toute nouvelle affectation des recettes publiques. En dépit du veto de la commission des finances, nous ne renonçons pas à faire valoir une doléance qui répond à l'attente de l'ensemble des autorités organisatrices de transports, en particulier le GART et, par-delà tous les clivages politiques, les organisations syndicales de cheminots unanimes. En consacrant une part du produit de la fiscalité sur les carburants au développement de transports économes en énergie, respectueux de l'environnement et accessibles au plus grand nombre, le Gouvernement prendrait une décision qui renforcerait l'efficacité sociale et économique du projet de loi.

Monsieur le ministre, l'alternative à l'automobile a gagné dans la conscience des citoyens et des élus. La politique gouvernementale, depuis 1997 particulièrement, s'infléchit dans le sens de l'intermodalité. C'est bien. Toutefois, personne ne peut ignorer que le développement des axes lourds en sites propres dans les grandes agglomérations de province a nécessité de leur part des investissements tels qu'elles se trouvent aujourd'hui au bord de l'asphyxie financière. Il faut, comme on dit, équilibrer les comptes.

Ainsi que le montrent les réflexions auxquelles donne lieu l'élaboration des plans de déplacements urbains, qui privilégient une solution alternative à la voiture, un financement nouveau est nécessaire.

Je rappelle, pour conclure, que des modes de financement similaires à celui que nous proposons ont déjà été adoptés par plusieurs pays européens. Il ne serait pas souhaitable que notre pays reste à l'écart de cette indispensable évolution des transports publics urbains, interurbains et périurbains ferroviaires.

**M. le président.** M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un amendement, n° 607, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 42. »

La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** La création d'un nouveau versement-transport au profit des transports périurbains pèserait une fois de plus sur les entreprises et sur le coût

de l'emploi dans le secteur privé, sans contrepartie obligatoire de service rendu puisque les liaisons domicile-travail sont majoritairement assurées par le transport individuel.

Aujourd'hui, le versement-transport correspond déjà à une ponction de 17 milliards de francs sur la capacité financière des entreprises. Il serait donc plus légitime qu'on recherche dans la TIPP perçue par l'Etat ou dans le partage du produit des contraventions le financement de tout nouveau développement des transports en commun urbains et périurbains.

Voilà pourquoi nous proposons de supprimer l'article 42.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission, qui a rejeté l'amendement, a été perplexe en constatant que l'amendement n° 605 tendait quant à lui à augmenter le versement-transport en le généralisant. Il y a là un paradoxe que nous n'avons pas pu lever.

**M. le président.** Il y a des subtilités qui échappent ! Quand on dépose 1 500 amendements, il y a toujours quelques glissements ! (*Sourires*)

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 607 ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** L'avis du Gouvernement est défavorable.

Le dispositif proposé peut permettre, potentiellement, d'atteindre une somme assez importante, de l'ordre de 800 millions de francs. Mais je rappelle que le prélèvement ne pourra excéder le plafond existant, qui est fixé à 1,8 % de la masse salariale.

Le 0,5 %...

**M. Germain Gengenwin.** Vous le prenez à qui ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... ne pourra être prélevé que dans la limite de 1,8 %.

**M. Germain Gengenwin.** On prendra quand même quelque chose aux collectivités !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** La possibilité d'instituer le versement-transport ne pourra être utilisée que dans la mesure où l'on ne dépasse pas le maximum autorisé.

**M. le président.** Monsieur Gengenwin, M. le ministre aurait pu aussi vous dire que vous n'êtes pas obligé de voter un versement-transport supplémentaire. (*Sourires*)

**M. Germain Gengenwin.** On avait compris !

**M. le président.** Si je me suis permis cette remarque, c'est que je préside moi-même un syndicat de transport. (*Sourires*)

Je mets aux voix l'amendement n° 607.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, nos 606, 1548 et 1246, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 606, présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 42 :

« Après l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un article 30-2 ainsi rédigé :

« *Art. 30-2.* - Lorsque le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la présente loi répond aux conditions suivantes :

« - il a la région, le département et l'autorité organisatrice de transport urbain de la ville la plus importante pour membres,

« - son périmètre d'intervention (situé dans un espace à dominante urbaine) a été constaté par le préfet,

« - et s'il organise en lieu et place de la région et du département l'ensemble des services publics réguliers s'inscrivant entièrement à l'intérieur de son périmètre, ou lorsqu'il met en œuvre une tarification commune aux différents réseaux de transport,

« il peut alors bénéficier de ressources affectées. »

L'amendement n° 1548, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 42 :

« Il est inséré, après l'article L. 5722-6 du code général des collectivités territoriales un article L. 5722-7 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5722-7.* - Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 et suivants.

« Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est, le cas échéant, réduit, de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 du présent code n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat. »

L'amendement n° 1246 est ainsi libellé :

« Au début de l'article 42, insérer le paragraphe suivant :

« Il est inséré, après l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 30-2 ainsi rédigé :

« *Art. 30-2.* - Lorsque le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la présente loi répond aux conditions suivantes :

« - il a la région, le département et l'autorité organisatrice de transport urbain de la ville la plus importante pour membres,

« - son périmètre d'intervention (situé dans un espace à dominante urbaine) a été constaté par le préfet,

« – et s'il organise en lieu et place de la région et du département l'ensemble des services publics réguliers s'inscrivant entièrement à l'intérieur de son périmètre ou lorsqu'il met en œuvre une tarification commune aux différents réseaux de transport,

« il peut alors bénéficier de ressources affectées. »

La parole est à M. Jean-Marie Morisset, pour soutenir l'amendement n° 606.

**M. Jean-Marie Morisset.** M. le rapporteur a déclaré ne pas comprendre pourquoi notre groupe a déposé deux amendements à la suite, qu'il juge contradictoires. Je vais le rassurer.

Puisque nous n'avons pu obtenir la suppression de l'article 42, nous sollicitons sa modification. Ce n'est pas pour en ajouter, mais dès lors que des ressources affectées sont créées, entre autres le produit des amendes, dont on parle beaucoup en ce moment, il est nécessaire et même indispensable que le syndicat mixte puisse en bénéficier.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 1548.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je l'ai déjà défendu en même temps que l'amendement n° 1549 à l'article 41.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission n'a pas examiné l'amendement n° 1548, mais, à titre personnel, j'y suis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 606.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1548.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 1246 n'a plus d'objet, non plus que les amendements n° 605 de M. Daubresse, 1247 de M. Marchand, 181 de M. Michel Bouvard, 881 de M. Doligé et 972 de M. Estrosi.

**MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère** ont présenté un amendement, n° 1248, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales par l'alinéa suivant :

« Le syndicat mixte peut également instituer un système de péage urbain là où les réseaux de transports en commun sont suffisamment développés, et dont le produit serait affecté aux frais de gestion et d'infrastructure des transports urbains. »

Cet amendement est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1248.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 42, modifié par l'amendement n° 1548.

*(L'article 42, ainsi modifié, est adopté.)*

## Article 43

**M. le président.** « Art. 43. – Il est inséré, après l'article 27 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 27-1 ainsi rédigé :

« Art. 27-1. – L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, fournit, sous la forme d'un compte "déplacements", les informations concernant les différentes pratiques de mobilité ainsi que leurs coûts pour l'usager et la collectivité. Elle contribue à la mise en place, à l'intention des usagers et des employeurs, d'un système coordonné d'information concernant les différents transports et modes de déplacements, en collaboration avec les autorités compétentes et les entreprises de transports. »

**M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul** ont présenté un amendement, n° 250 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 27-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Art. 27-1. – L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. En particulier, elle établit un compte "déplacements" dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ; elle met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Cet amendement tend à rétablir la primauté de la décision politique dans la détermination de la politique des déplacements et à faire en sorte que l'autorité qui applique cette politique suive la stratégie définie par les élus.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Sagesse.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 250 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 529 de M. Delattre n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 43, modifié par l'amendement n° 250 rectifié.

*(L'article 43, ainsi modifié, est adopté.)*

## Article 44

M. le président. Je donne lecture de l'article 44 :

## Section 3

Dispositions relatives  
au Syndicat des transports d'Ile-de-France

« Art. 44. - Dans l'intitulé de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, les mots : "dans la région parisienne" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France". »

La parole est à Mme Nicole Bricq, inscrite sur l'article.

Mme Nicole Bricq. Je suis désolée de rompre le rythme soutenu de la discussion, mais, en tant qu'élue francilienne, parmi d'autres ici, je ne pouvais pas me dispenser d'intervenir alors que nous allons examiner une réforme de fond du Syndicat des transports parisiens, régi par l'ordonnance de janvier 1959.

Dans son rapport écrit, M. Rimbart parle de rectifier une anomalie. Il a raison, puisque les dépenses de transports sont financées à 75 % par le conseil régional d'Ile-de-France, comme le stipule très clairement le contrat de plan Etat-région. Mais nous allons aussi mettre à bas un anachronisme : dix-huit ans après le vote des lois sur la décentralisation, il était temps de remettre les pendules à l'heure en Ile-de-France.

Je n'ouvrirai pas de polémique - ce n'est pas le moment, puisque la plupart des articles qui suivent devraient faire l'unanimité - mais je ferai tout de même remarquer que, pendant toutes les années où les élus de droite ont été aux commandes de la région Ile-de-France, ils n'ont pu obtenir cette réforme. L'alternance a parfois du bon...

M. Henry Chabert. Le moment de l'alternance est venu !

Mme Nicole Bricq. En effet, alors que la gauche est aux responsabilités à la fois au niveau national et au niveau régional, il se trouve que nous allons impulser une nouvelle avancée de la décentralisation - à travers le volet transports de ce texte comme à travers son volet logement.

M. Delattre nous parlait tout à l'heure avec justesse des extraordinaires besoins de transports en Ile-de-France, notamment pour les liaisons de banlieue à banlieue, qui sont très déficientes. La logique de partenariat qui préside à la réforme du STP - une logique adulte, enfin ! - permettra de dégager les financements nécessaires pour satisfaire ces besoins. Et nous pourrions également satisfaire l'exigence des Franciliennes et des Franciliens portant sur la qualité, la fiabilité et la sécurité des transports publics. Le principe du maintien et même de l'amélioration du service apporté par les entreprises publiques comme privées - la RATP, la SNCF et les 80 entreprises privées de la région Ile-de-France -, va aussi dans le sens de la demande sociale.

Aujourd'hui, nous allons réformer. Ce n'est certainement pas une révolution mais c'est une évolution substantielle.

M. Jean-Pierre Blazy. Il faudra aller plus loin.

Mme Nicole Bricq. En effet, il faudra poursuivre l'effort. En particulier, je note qu'un problème important demeure - nous commençons à l'examiner dans le cadre de la réforme législative dont nous discutons, mais il faudra compléter celle-ci par une réforme réglementaire.

Quel est le problème ? Puisqu'il y a un transfert de charges d'exploitation de l'Etat vers la région, l'Etat doit apporter une compensation. Nous allons présenter des amendements à ce sujet, notamment par la voix de notre collègue Filleul. Et je ne doute pas de la volonté du Gouvernement de régler ce problème en toute transparence et en toute efficacité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Michel Bouvard. Je n'avais pas prévu d'intervenir à ce moment de la discussion puisque j'avais eu l'occasion de m'exprimer sur l'article 44 lors de la discussion générale.

Si les transports en Ile-de-France concernent d'abord les élus franciliens, tout le pays y est intéressé dans la mesure où la dotation du budget de l'Etat aux transports d'Ile-de-France dépasse 4 milliards de francs chaque année. En ce sens, les propos de Mme Bricq, qui a indiqué que 75 % des dépenses étaient financées par la région, méritent d'être précisés. Mme Bricq songeait sans doute aux dépenses d'investissement du futur contrat de Plan...

Mme Nicole Bricq. Pas uniquement !

M. Michel Bouvard. ... et non aux dépenses annuelles des transports franciliens, qui - il convient de le rappeler - sont d'abord supportées par le contribuable national.

Mme Nicole Bricq. C'est faux !

M. Michel Bouvard. Le groupe du RPR, pour ce qui le concerne, considère que cette évolution des transports en Ile-de-France constitue effectivement une avancée,...

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien !

M. Michel Bouvard. ... qu'elle permet de mettre fin à une position anormale, voire caricaturale de la représentation nationale : il y a plus de vingt ans, une loi a donné compétence à la région pour gérer les transports en Ile-de-France, mais elle n'a jamais été appliquée, quel que fût le gouvernement, de droite comme de gauche.

Cette évolution, qui consiste à faire entrer la région dans le Syndicat des transports parisiens, est une évolution minimum, quasi obligatoire, au moment de la discussion et de la mise en œuvre du contrat de Plan. Compte tenu des investissements prévus pour les sept ans à venir et de l'apport de la région, il paraissait totalement anachronique de conserver les choses en l'état.

Cela étant, au-delà de cette avancée, il y a encore beaucoup de travail à accomplir et nous ne pouvons qu'encourager le Gouvernement à aller dans ce sens.

Subsistent notamment des problèmes de fond tenant à la définition des investissements, à la prise en charge des déficits éventuels et à l'étude d'impact. Dans le passé, trop d'observations ont été faites par la Cour des comptes, notamment sur l'opportunité de certains investissements et sur leur coût pour le pays, pour que l'on puisse ignorer cet aspect des choses. Il conviendra donc de préciser à qui incomberont les responsabilités, s'agissant des investissements et de leurs conséquences.

Les transports parisiens souffrent aussi de deux problèmes endémiques, la fraude et l'insécurité, qui n'ont sans doute pas à être réglés par la loi, mais qui doivent être intégrés dans l'action de l'Etat.

Le groupe du RPR approuve l'orientation d'ensemble de ces articles, tout en regrettant que l'approche n'ait pas été plus globale et qu'on se soit contenté d'une adaptation qui était devenue presque obligatoire.

M. Jean-Pierre Blazy. Il fallait bien commencer à réformer, monsieur Bouvard !

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 56 et 566.

L'amendement n<sup>o</sup> 56 est présenté par M. Desallangre ; l'amendement n<sup>o</sup> 566 est présenté par M. Sarre.

Ces amendements sont libellés comme suit :

« Rédiger ainsi l'article 44 :

« Il est créé en Ile-de-France un établissement public industriel et commercial, autorité unique chargée des transports et des déplacements, dont le périmètre de compétences s'étend aux limites de la région Ile-de-France. Le conseil d'administration est composé de représentants de l'Etat, de la région Ile-de-France, de la ville de Paris, des départements de l'Ile-de-France, des usagers. Les compétences dudit établissement public industriel et commercial sont les suivantes : la planification, le financement d'infrastructures, la contractualisation, la politique tarifaire. Les modalités de financement du présent établissement public sont définies par décret. »

L'amendement n<sup>o</sup> 56 n'est pas soutenu, non plus que l'amendement n<sup>o</sup> 566.

Je mets aux voix l'article 44.

*(L'article 44 est adopté.)*

#### Article 45

M. le président. « Art. 45. – L'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée est ainsi modifié :

« I. – Au premier alinéa :

« 1<sup>o</sup> Après le mot : "Etat," sont insérés les mots : "la région d'Ile-de-France," ;

« 2<sup>o</sup> Les mots : "de la Seine, de Seine-et-Oise," sont remplacés par les mots : "des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise," ;

« 3<sup>o</sup> Les mots : "dans la région dite région des transports parisiens, telle qu'elle est définie par décret" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France" et les mots "dans la région des transports parisiens" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France".

« II. – Au deuxième alinéa, les mots : "les tarifs à appliquer" sont remplacés par les mots : "la politique tarifaire". »

L'amendement n<sup>o</sup> 1249 de M. Marchand n'est pas défendu.

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 251, ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa (3<sup>o</sup>) du I de l'article 45, supprimer les mots : "et les mots "dans la région des transports parisiens" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 251.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 252, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 45, insérer le paragraphe suivant :

« I *bis* – Aux deuxième et troisième alinéas, les mots : "dans la région des transports parisiens", sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Même explication que pour l'amendement précédent.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 252.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. MM. Delattre, Bussereau et Proriot ont présenté un amendement, n<sup>o</sup> 530, ainsi libellé :

« Compléter l'article 45 par la paragraphe suivant :

« Le quatrième alinéa est complété par trois phrases ainsi rédigées : "Le conseil régional est représenté au conseil d'administration du syndicat des transports parisiens à un niveau correspondant à son implication financière et institutionnelle dans l'organisation des transports en commun en Ile-de-France, soit à hauteur de sept sièges, élus à la proportionnelle. La répartition et le nombre des autres sièges, actuellement en vigueur, demeurent inchangés. Le conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens sera donc composé de 31 membres." »

La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Cet amendement vise à faire en sorte que l'évolution – et non la révolution évoquée par ma collègue – soit une véritable évolution. Il est vrai que, depuis la loi de 1976, le transfert à la région de la responsabilité du transport en commun – prévu par l'article 6 de cette loi – n'a pas du tout été effective, pour la raison bien simple que les gouvernements successifs ne s'y sont pas pliés, alors que les élus régionaux unanimes, toutes tendances confondues, ont toujours plaidé pour une véritable décentralisation.

On a toujours buté sur le problème du déficit, qui atteint maintenant quelque 4 milliards. Mais il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que tout le monde s'est accommodé de ce déficit. D'une part, il a justifié le fait que l'Etat reste omniprésent dans les décisions d'investissement – la région devant pratiquement se contenter d'un rôle de suivi. D'autre part, les grandes sociétés, SNCF et RATP, n'étaient pas mécontentes. Enfin, le ministère du budget était ravi de conserver la maîtrise de la tarification. Et, de mal en pis, la situation, quoique complètement aberrante, n'a pas évolué. La seule solution, pour absorber ce déficit, c'est de créer une ressource propre.

Jusqu'à maintenant, l'Ile-de-France faisait figure d'exception. Mais eu égard aux articles suivants du projet de loi, qui tendent à transférer des responsabilités à toutes les régions en matière de gestion des lignes régionales, je suis persuadé que des déficits apparaîtront aussi en province. Toutes les régions devront donc quémander des subventions à l'Etat, chaque année, par le canal compliqué des fonds de développement économique et social ou

de la dotation globale de décentralisation. Sur la base de quel indice ? de quel inventaire ? Toutes les régions se retrouveront donc sur la même ligne pour demander l'attribution d'une véritable ressource propre afin de faire face à des dépenses aussi lourdes, sans quoi elles ne pourront pas exercer réellement leurs responsabilités.

Pour ce qui est de mon amendement...

**M. le président.** Je vous propose de soutenir en même temps les amendements n<sup>os</sup> 530, 532 et 531.

**M. Francis Delattre.** D'accord, monsieur le président. Les amendements n<sup>os</sup> 532 et 531 sont effectivement des amendements de repli.

**M. le président.** Je suis en effet saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 532 et 531.

L'amendement n<sup>o</sup> 532, présenté par MM. Proriol, Delattre, Herbillon, Dominati et Bussereau, est ainsi libellé :

« Compléter l'article 45 par le paragraphe suivant :

« L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le syndicat des transports parisiens est présidé de droit par le président de la région Ile-de-France. »

L'amendement n<sup>o</sup> 531, présenté par MM. Delattre, Bussereau et Proriol, est ainsi libellé :

« Compléter l'article 45 par le paragraphe suivant :

« IV. - Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le président du conseil d'administration du syndicat des transports parisiens est élu par les membres du conseil d'administration en son sein. Des vice-présidences sont créées. Les vice-présidents sont élus par les memnres du conseil d'administration en son sein. »

Poursuivez monsieur Delattre.

**M. Francis Delattre.** Il faut au moins, me semble-t-il, sauver les apparences. Faire un tout petit pas en avant, mais maintenir le préfet de région à la présidence du syndicat des transports parisiens et laisser aux représentants de l'Etat une majorité large, on ne peut pas se vanter que ce soit faire œuvre de décentralisation.

Je suis d'accord, il est dommage que l'on n'ait pas pu le faire plus tôt, mais les ministres successifs se sont couramment accrochés lors des arbitrages ; en particulier, au long des années, on a davantage buté sur le ministre des finances que sur le ministre des transports. C'est une évidence.

Alors pour faire évoluer la situation, il faut au moins que la région soit représentée, au sein du conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens, à la hauteur de ce qu'elle représente dans le concert des transports en commun. Nous proposons de lui attribuer sept sièges, sans pour autant que le nombre de représentants de l'Etat augmente.

L'amendement de repli n<sup>o</sup> 532, qui tend, mes chers collègues, à confier la présidence du Syndicat des transports au président de région, me semble également être de bon sens ; mais libre à vous d'en juger, mes chers collègues.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 530, 532 et 531 ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission les a repoussés.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Défavorable, mais j'en profite pour revenir sur les interventions de M. Bouvard et de M. Delattre.

Vous dites à juste titre que, depuis vingt ans, nous avons essayé, les uns et les autres, mais que nous avons toujours échoué. Rien n'a jamais évolué. Or cette fois-ci, il se passe quelque chose, grâce au Gouvernement.

D'une part, le développement des transports collectifs sera favorisé, et nous ne nous contentons pas de mots ou de promesse : tout à l'heure, j'ai parlé du milliard qui s'ajoute aux 37 % d'augmentation de dotation aux transports collectifs de province depuis 1997.

Et, d'autre part, nous avons le souci de faire en sorte que la réforme ne soit pas vécue de façon négative - qu'il s'agisse du statut des agents ou des conditions de transport des usagers -, mais qu'elle soit au contraire acceptée et portée par tous les intéressés. C'est le sens de nos propositions.

C'est pourquoi le rôle du conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens a été soigneusement étudié, afin de ne pas recréer les déséquilibres qui expliquent que, pendant vingt ans, les uns et les autres n'ont rien pu faire. On peut toujours critiquer et affirmer qu'elles ne vont pas assez loin, mais les dispositions que nous proposons prévoient des moyens, notamment celles que contiennent les articles dont nous allons discuter.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour répondre au Gouvernement.

**Mme Nicole Bricq.** Le Gouvernement a raison de développer l'argumentation de l'équilibre. Je dirai à M. Delattre que, dans l'absolu, on pourrait être favorable à ses propositions, mais que, si l'on n'est arrivé à rien pendant vingt ans, c'est qu'il y avait des raisons. Dans ces conditions, présenter des amendements au petit parfum de démagogie n'est pas très sérieux.

**M. Francis Delattre.** Nos amendements n'ont rien de démagogique !

**Mme Nicole Bricq.** Notre collègue a aussi évoqué un sujet qui n'entre pas dans le cadre du texte dont nous sommes en train de discuter, mais dont on parle beaucoup actuellement : la fiscalité propre. La commission Mauroy sur la décentralisation va d'ailleurs y réfléchir et présenter des propositions au Premier ministre en la matière.

J'ai très souvent défendu la fiscalité propre, chaque fois que je l'ai pu, notamment à l'échelle de la région, qui est le principal acteur de l'aménagement. Je note au passage que, dans des pays aussi décentralisés que l'Italie et l'Allemagne, les régions ne disposent pas de fiscalité propre.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**Mme Nicole Bricq.** Nous aurons l'occasion d'en reparler.

**M. Michel Bouvard.** Les régions ont de moins en moins de ressources propres et de plus en plus de dotations d'Etat.

**M. le président.** Mes chers collègues, n'utilisons pas des termes qui fâchent. Chacun sait d'ailleurs que personne ici n'est susceptible de faire de la démagogie. (*Sourires.*)

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Effectivement, mes chers collègues, il ne s'agit pas de démagogie. Je me suis simplement fait l'écho des propositions du conseil régional, toutes tendances confondues. Alors, si je suis démagogue, M. Huchon l'est aussi...

On peut toujours penser que la décentralisation peut vivre par des négociations annuelles avec l'Etat. Quant à nous, notre conception est différente : pour avoir les moyens de leurs responsabilités, les collectivités locales doivent bénéficier de ressources propres.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 530.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 532.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 531.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 45, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 45, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 46

**M. le président.** « Art. 46. – Il est inséré dans l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée un article 1<sup>bis</sup> ainsi rédigé :

« Art. 1<sup>bis</sup>. – Les ressources du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

« 1<sup>o</sup> Les concours financiers de l'Etat et des collectivités territoriales membres du syndicat aux charges d'exploitation des services de transport mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> ;

« 2<sup>o</sup> Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Ile-de-France ;

« 3<sup>o</sup> La part du produit des amendes de police relative à la circulation routière ;

« 4<sup>o</sup> Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé notamment pour la mise en œuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;

« 5<sup>o</sup> Les produits de son domaine ;

« 6<sup>o</sup> Les redevances pour services rendus et produits divers. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 4 deuxième correction, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le quatrième alinéa (3<sup>o</sup>) du texte proposé pour l'article 1<sup>er bis</sup> de l'ordonnance du 7 janvier 1959 :

« 3<sup>o</sup> La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il s'agit d'un amendement de précision.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Monsieur le ministre, vous êtes bien généreux avec les amendes de police ! Mais, à ma connaissance, leur produit a toujours été affecté à des aménagements dans le but, notamment, d'assurer la sécurité routière. Si votre amendement est adopté, c'est autant que vous retirerez aux collectivités locales !

**M. le président.** Monsieur Gengenwin, les amendes de police sont toujours prises dans la poche des contrevenants ! *(Sourires.)*

Je mets aux voix l'amendement n° 4 deuxième correction.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1250 n'est pas défendu.

Je mets aux voix l'article 46, modifié par l'amendement n° 4 deuxième correction.

*(L'article 46, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 46

**M. le président.** MM. Delattre, Bussereau et Proriol ont présenté un amendement n° 533, ainsi rédigé :

« Après l'article 46, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre de la refonte du Syndicat des transports parisiens, le président du conseil régional d'Ile-de-France et l'Etat engagent une négociation en faveur de la création d'un service minimum obligatoire dans les entreprises de transports en cas de grève. Un tel service minimum rendra ainsi compatible le droit de grève des agents avec le droit fondamental aux transports des usagers du service public. Cette introduction d'un service minimum devra favoriser le dialogue social, en intégrant un devoir de négociation de la part des intéressés, ainsi qu'un dispositif de conciliation, de médiation et d'arbitrage en cas de menace de grève. »

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Les transports en commun sont un élément essentiel de la qualité de la vie urbaine. Encore faut-il qu'ils fonctionnent ! Force est de constater que nous sommes aux prises avec les deux exigences de valeur constitutionnelle que sont le droit de grève et la continuité du service public. Je vous rappelle, monsieur le ministre, qu'en 1998, 40 % des jours de grève en France étaient imputables à la seule SNCF.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Combien en 1999 ?

**M. Francis Delattre.** Beaucoup moins, monsieur le ministre ! Mais nous ne sommes pas sûrs que vous serez toujours là et nous préférons nous prémunir pour les années 2000, 2001, 2002, 2003 ! *(Sourires.)*

**M. le président.** . Monsieur Delattre, ne remontez pas jusqu'à décembre 1995 s'il vous plaît ! *(Sourires.)*

**M. Francis Delattre.** Pour assurer la continuité du service public, cet amendement vise à donner aux autorités gérant le Syndicat des transports parisiens la possibilité de réguler les jours de grève qui, que vous le vouliez ou non, posent un véritable problème aux usagers. Il n'y a d'ailleurs là rien de révolutionnaire puisqu'un accord plus ou moins officieux en ce sens existe à la RATP.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a considéré que la discussion de ce projet ne se prêtait pas à un débat sur le droit de grève.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable. Je me suis souvent expliqué sur ce point. De plus, ce n'est pas le moment d'en débattre.

M. Francis Delattre. Je retire l'amendement n° 533.

M. le président. L'amendement n° 533 est retiré.

#### Article 47

M. le président. « Art. 47. – Il est inséré dans l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée un article 2 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 2 bis. – Il est créé un Comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

« Il est composé de représentants :

« – des organisations syndicales du secteur des transports collectifs ;

« – des organisations professionnelles patronales et des chambres de commerce ;

« – des associations d'usagers des transports collectifs ;

« – des collectivités participant au financement des services de transport de voyageurs en Ile-de-France et non membres du syndicat.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres, ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

M. Rimbart, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 253, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959 par les mots : "en Ile-de-France". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 253.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 628 et 534, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 628, présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959 : "Ce comité est consulté sur l'ensemble des missions confiées au Syndicat des transports d'Ile-de-France, notamment sur l'organisa-

tion de la desserte de la région et l'aménagement des réseaux, sur la qualité du service ainsi que sur la politique tarifaire et les modalités de financement du système des transports dans la région Ile-de-France". »

L'amendement n° 534, présenté par M. Bussereau et M. Proriol, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959 : "Ce comité est consulté sur l'organisation de la desserte de la région et l'aménagement des réseaux, sur la qualité du service ainsi que sur la politique tarifaire et les modalités de financement du système des transports dans la région Ile-de-France". »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 628.

M. Germain Gengenwin. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 534 est défendu également.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a proposé deux amendements d'équilibre, nos 254 et 255, et a rejeté les autres.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 628.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 534.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 254, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959, après le mot : "sur", insérer les mots : "l'offre et". »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements nos 1094 rectifié et 1462.

Le sous-amendement n° 1094 rectifié, présenté par MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu et les membres du groupe communiste et apparentés, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 254, après le mot : "offre", insérer les mots : ", les stratégies tarifaire et de développement". »

Le sous-amendement n° 1462, présenté par M. Proriol et M. Bussereau, est ainsi rédigé :

« Après les mots : "l'offre et", insérer les mots : "sur l'organisation de la desserte de la région et l'aménagement des réseaux, sur la qualité du service, sur la politique tarifaire, sur les modalités de financement du système des transports et". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 254.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 255, qui a le même objet.

M. le président. Volontiers !

Je suis en effet saisi par M. Rimbart, rapporteur, d'un amendement n° 255, qui est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959 par la phrase suivante : "Son avis peut également être requis ponctuellement par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans tout autre domaine relatif aux transports en Ile-de-France". »

Vous avez la parole, monsieur le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. L'amendement n° 254 vise à élargir les compétences du comité des partenaires du transport public à l'offre de transport en Ile-de-France. Quant à l'amendement n° 255, il tend à permettre au comité d'être consulté sur l'ensemble des thèmes que le Syndicat des transports parisiens lui soumettra. En effet, une liste, aussi importante soit-elle, est toujours restrictive.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour soutenir le sous-amendement n° 1094 rectifié.

M. Gilbert Biessy. Ce sous-amendement entend garantir le droit de regard du comité des partenaires du transport public sur l'ensemble des aspects intéressant les usagers et les salariés des transports collectifs franciliens. Au-delà de l'offre et de la qualité des services, nous proposons ainsi que ce comité soit consulté sur les stratégies de développement et de tarification, qui sont autant de questions essentielles recouvrant certains aspects des modalités de financement et de fonctionnement.

M. le président. Le sous-amendement n° 1462 est-il défendu ?

M. Francis Delattre. Oui !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n°s 1094 rectifié et 1462 ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a estimé que ses amendements répondaient au souci de M. Biessy et s'en est tenue là.

M. le président. En d'autres termes, la commission a refusé ces sous-amendements !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Voilà !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 254 ainsi qu'à l'amendement n° 255 et défavorable au sous-amendement n° 1094 rectifié, puisque le financement n'est pas de la compétence du comité des partenaires.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1094 rectifié.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1462.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 254.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 255.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 535 et 629.

L'amendement n° 535 est présenté par M. Bussereau et M. Proriot ; l'amendement n° 629 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959, insérer l'alinéa suivant :

« – des entreprises de transport public. »

La parole est à M. Germain Gengenwin.

M. Germain Gengenwin. Ces amendements tendent à ce que les entreprises de transport public soient représentées au sein du comité des partenaires.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable. Le Syndicat des transports parisiens contractualise avec la SNCF et la RATP. Il ne serait pas bon que ces dernières soient juges et parties.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 535 et 629.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 256, ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959, substituer aux mots : "chambres de commerce", les mots : "organismes consulaires". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit de réparer un oubli.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 256.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 257, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959, insérer l'alinéa suivant :

« Il est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou son représentant. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. L'amendement est défendu.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 257.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** MM. Biessy, Billard, Vaxès, Mei, Mme Jambu et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 1122, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Après l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 2 *bis* de l'ordonnance du 7 janvier 1959, insérer l'alinéa suivant :

« Outre le président du conseil régional, un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France. »

La parole est à M. Gilbert Biessy.

**M. Gilbert Biessy.** Nous proposons que le comité des partenaires soit connecté aux débats et aux décisions du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Nous pensons, en effet, que l'efficacité de la consultation du comité suppose que s'instaure une réelle interactivité entre son intervention et l'action du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Aussi sommes-nous d'avis qu'un membre de ce comité puisse, à titre consultatif, participer au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Nous avons d'ailleurs tenu à prendre en compte l'amendement du rapporteur visant à faire présider le comité des partenaires par le président du conseil régional. Il s'agit, dans notre esprit, de permettre une participation plus large, ouverte aux quatre collèges, du comité des partenaires, et de manière tournante.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission comprend tout à fait les préoccupations de M. Biessy, mais il y a plusieurs collègues dans le comité des partenaires. Dans lequel le délégué sera-t-il choisi ? En outre, l'amendement n° 257 évoqué par M. Biessy me semble de nature à répondre, du moins en partie, à ses préoccupations. La commission est donc défavorable à l'amendement n° 1122 deuxième rectification.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** J'étais parti pour exprimer un avis défavorable, mais après avoir écouté l'argumentation de M. Biessy, je pourrais être favorable à l'amendement à condition que soit supprimée la référence au président du conseil régional. On pourrait en effet en déduire que celui-ci n'a qu'un rôle consultatif, alors que l'objet de la réforme est justement de donner une place plus importante à la région. Le début de la phrase serait donc ainsi rédigé : « Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, »

**M. le président.** Monsieur Biessy, seriez-vous d'accord avec une telle rectification ?

**M. Gilbert Biessy.** Oui monsieur le président !

**M. le président.** L'amendement est donc ainsi rectifié.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement, qui devient l'amendement n° 1122, troisième rectification ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1122, troisième rectification.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je mets aux voix l'article 47, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 47, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 48

**M. le président.** « Art. 48. – L'article L. 2531-5 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut également contribuer sur les ressources provenant de ce versement au financement :

« – de mesures prises en application de la politique tarifaire mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

« – à titre accessoire et dans le cadre de conventions passées entre le syndicat et les gestionnaires, de dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipements affectés au transport et mentionnés par le plan de déplacements urbains, tels que des gares routières, des parcs relais et des centres d'échanges correspondant à différents modes de transport. »

Je suis saisi d'un amendement n° 1251 de M. Marchand...

L'amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 48.

*(L'article 48 est adopté.)*

#### Article 49

**M. le président.** « Art. 49. – I. – Il est inséré dans l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée un article 1<sup>er</sup> ainsi rédigé :

« Art. 1<sup>er</sup> ter. – En contrepartie des charges résultant de l'application de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, la région d'Ile-de-France reçoit chaque année de l'Etat une compensation forfaitaire.

« La compensation visée à l'alinéa précédent peut faire l'objet d'une révision lorsque des modifications des relations entre le syndicat et les entreprises publiques de transport ont une incidence significative sur la contribution de la région d'Ile-de-France prévue par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée et ont pour origine des dispositions législatives ou réglementaires spécifiques au transport de voyageurs en Ile-de-France.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application des deux alinéas précédents et notamment de l'indexation de la compensation mentionnée au premier alinéa. Il fixe également les conditions dans lesquelles un bilan sera effectué à l'issue d'une période de trois ans après la publication de la loi n° du relative à la solidarité et au renouvellement urbains. »

« II. – A la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté la phrase suivante : "Il en est de même des dépenses réalisées en application de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France". »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 258, ainsi rédigé :

« I. – Dans le deuxième alinéa du I de l'article 49, supprimer les mots : "de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France".

« II. – En conséquence, dans le troisième alinéa du I, supprimer les mots : "de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susmentionnée". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 258.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 259, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du I de l'article 49 par le mot : "indexée". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement de précision.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le principe de l'indexation figure déjà au quatrième alinéa de l'article 49.

M. le président. *Bis repetita placent.*

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je demande donc le retrait de l'amendement. A défaut, je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 259.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Delattre a présenté un amendement, n° 536, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du I de l'article 49 par la phrase suivante : "Sont exclus du champ de cette compensation forfaitaire les charges liées à la mise en œuvre des 35 heures, à la gestion du compte spécial de retraites de la RATP ainsi que les manques à gagner résultant de toute décision tarifaire prise par le Gouvernement qui seraient contraires aux données arrêtées lors de la rédaction des conventions avec les entreprises". »

La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. L'amendement est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 536.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 260, ainsi rédigé :

« Au début de l'avant-dernier alinéa du I de l'article 49 substituer aux mots : "peut faire", le mot : "fait". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement de précision.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 260.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 261, ainsi rédigé :

« A la fin de l'avant-dernier alinéa du I de l'article 49, supprimer les mots : "en Ile-de-France". »

C'est le même problème que tout à l'heure, monsieur le rapporteur !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Tout à fait !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 261.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 49, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 49, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 50

M. le président. « Art. 50. – I. – Pour l'application des textes de nature législative concernant les transports de voyageurs en Ile-de-France, les mots : "dans la région des transports parisiens" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France", et les mots : "de la région des transports parisiens" par les mots : "de l'Ile-de-France".

« De même, les mots : "Syndicat des transports parisiens" sont remplacés par les mots : "Syndicat des transports d'Ile-de-France".

« II. – Le deuxième alinéa de l'article L. 2531-2 du code général des collectivités locales est abrogé. »

Je mets aux voix l'article 50.

*(L'article 50 est adopté.)*

#### Après l'article 50

M. le président. Je suis saisi deux amendements identiques, n°s 630 et 1258.

L'amendement n° 630 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1258 est présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après l'article 50, insérer l'article suivant :

« Le dernier alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 est ainsi rédigé :

« Toutefois, les dispositions des articles 28, 28-1 et 28-4 et l'article 30-2 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France. »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 630.

M. Germain Gengenwin. Il est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Défavorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 630 et 1258.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

#### Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-sept heures quinze, est reprise à dix-sept heures trente.)*

M. le président. La séance est reprise.

#### Article 51

M. le président. Je donne lecture de l'article 51 :

#### Section 4

#### Dispositions relatives aux transports collectifs d'intérêt régional

« Art. 51. – En sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et sans préjudice des dispositions particulières prévues aux articles L. 4413-3 et L. 4424-26 du code général des collectivités territoriales, la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, de l'organisation :

« – des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

« – des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés.

« A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transports de voyageurs et du schéma régional des transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements ainsi que de la cohérence du réseau ferroviaire.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les modalités de détermination de la consistance des services transférés qui correspond aux services existants à la date du transfert. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Avec cet article, nous abordons la régionalisation des transports ferroviaires utilisés sur les lignes nationales.

Le choix de transférer définitivement cette compétence aux conseils régionaux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002 et de faire de ceux-ci les autorités organisatrices des transports constitue le prolongement d'une expérimentation lancée en 1996 par le gouvernement d'Alain Juppé et par Bernard Pons, alors ministre des transports.

Il s'agissait, pour le gouvernement d'alors, de résorber les 180 milliards de francs de déficit de la SNCF : d'abord, en créant Réseau ferré de France ; ensuite, en inscrivant une participation annuelle de l'Etat à la résorption de ce déficit ; enfin, en tentant une expérimentation sur six régions, auxquelles s'est jointe une septième région au cours des dernières années. Je citerai, entre autres, l'Alsace, le Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes et celle dont je suis l'élu, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Vous aviez voté contre, je tiens à le rappeler. C'était le choix de notre majorité. Les régions qui avaient souscrit à cette proposition ont fait preuve d'ambition, de détermination et d'enthousiasme. Ma région, notamment, s'est engagée de toutes ses forces dans ce projet.

Les sommes investies pour le renouvellement du matériel roulant ont été particulièrement importantes. Ce sont 1 300 millions de francs que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aura investi en trois ans sur des TER à deux étages et électrifiés – 980 millions de francs à la charge de la région et 320 millions à la charge de la SNCF.

La négociation, d'un côté dans le cadre de la convention avec l'Etat, de l'autre côté dans le cadre de la convention avec la SNCF, était équilibrée. Je prends encore une fois l'exemple que je connais. En région PACA, nous avons négocié une dotation de l'Etat de 420 millions de francs par an, la région versant une dotation d'équilibre au déficit de la SNCF de 380 millions de francs par an. Les 40 millions de francs qui nous restaient de la dotation de l'Etat permettraient de payer les annuités d'emprunt pour l'acquisition du matériel neuf.

Mais voilà ! Nous sommes arrivés au bout des trois ans d'expérimentation. Deux années restent à courir entre le terme de l'expérimentation et le 1<sup>er</sup> janvier 2002, où la loi entrera en application.

On nous propose aujourd'hui de signer un avenant pour poursuivre l'expérimentation pendant ces deux ans. Seulement, cet avenant ferait passer la dotation de la région à la SNCF de 380 à 480 millions de francs alors que la dotation de l'Etat à la région resterait au niveau de 1997, à savoir à 420 millions. Au départ, nous pouvions disposer de 40 millions de francs sur la dotation de l'Etat pour investir dans le matériel. Maintenant, nous allons devoir demander au contribuable régional de faire un effort de 60 millions.

Qu'en sera-t-il au 1<sup>er</sup> janvier 2002 ? Nous pouvons craindre le pire. Je souhaiterais que vous m'apportiez certaines explications, monsieur le ministre, dans la mesure où vous vous engagez à ce que la dotation corresponde au transfert de compétences.

Ne risque-t-on pas la même dérive que celle à laquelle on a assisté, par exemple, en matière de lycées ? La dotation initiale prévue par l'Etat lors de la décentralisation et du transfert aux régions de tous les lycées appartenant à l'Etat, en 1986, n'a jamais compensé la part versée par la région.

Ce nouveau transfert de compétences me paraît souhaitable et je me réjouis sincèrement, monsieur le ministre, que ce texte vienne clarifier les choses à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002. L'expérimentation a prouvé toute son efficacité en démontrant que, lorsque l'on rapproche le service public et le centre de décision de l'usager, on obtient de

meilleurs résultats en termes de qualité, de fréquence, de desserte, etc. Toutefois, monsieur le ministre, pouvez-vous m'assurer que nous ne risquons pas d'assister à une nouvelle dérive ?

Je terminerai, monsieur le président, sur le problème de la sécurité dans les transports. J'avais déposé un amendement visant à la création d'une police régionale des transports. En effet, si les usagers ne prennent pas encore suffisamment les transports en commun ferroviaires, c'est parce qu'il y a trop d'agressions et trop d'insécurité.

Toutes les semaines, des grèves sont déclenchées par les personnels et les salariés de la SNCF, qui n'en peuvent plus de vivre dans l'angoisse, dans l'inquiétude des menaces et des agressions qu'ils subissent au quotidien. Les services de transports, en France, vivent dans un véritable climat d'insécurité.

**M. Jean-Louis Dumont.** Ce ne sont pas les questions au Gouvernement !

**M. Christian Estrosi.** Nous ne réussissons notre politique de transports ferroviaires que si nous faisons un effort important pour assurer la sécurité non seulement des usagers, mais également de l'ensemble du personnel de la SNCF.

Je regrette que, au titre de l'article 40, on ait déclaré irrecevable l'amendement que je suggérais en cette occasion. Mais j'ose espérer, monsieur le ministre, que vous aurez des réponses à nous apporter.

Après avoir rapproché la gestion de nos transports ferroviaires régionaux des décideurs locaux, il serait bon de confier aux conseils régionaux la mise en place de services assurant la sécurité des usagers et des salariés de la SNCF.

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

**M. Jean-Pierre Soisson.** Monsieur le ministre, je suis pour ma part favorable à la régionalisation des transports ferroviaires. Je ne pense pas que celle-ci puisse intervenir avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Certes, un amendement de la commission ouvre cette possibilité aux régions qui seraient volontaires. Mais le dispositif nécessite une certaine préparation et des conditions communes d'élaboration qui méritent d'être soigneusement étudiées.

Vous avez engagé, avec l'association des régions de France et avec M. Jean-Pierre Raffarin, son président, des négociations. Elles se poursuivront, ici ou au Sénat. Mais je vois que je suis le seul président de conseil régional ici présent...

Je voudrais vous poser deux questions, monsieur le ministre.

Premièrement, ce que nous allons voter sera-t-il compatible avec le droit communautaire ?

Chaque région va passer une convention de prestations de services avec la SNCF. La loi peut le décider et, donc, elle peut contrevenir aux dispositions du code des marchés et à la nécessité de recourir à un appel d'offres. Mais ne risque-t-elle pas aussi d'aller à l'encontre des projets de la Commission européenne et des évolutions qui se dessinent, comme l'obligation de recourir à des appels d'offres limitant les possibilités d'intervention des pouvoirs publics tant au plan national qu'au plan régional ?

Vous avez engagé des discussions sur ce problème de fond. Il faudrait éviter de prendre des décisions qui nous créent des difficultés avec Bruxelles. Cela ne remet pas mon adhésion en cause : vous devrez entreprendre cette démarche en notre nom à tous, pour que, demain, nous soyons assurés de ne pas nous heurter à de nouvelles difficultés.

Deuxièmement, dès que l'on aborde les questions d'application, un problème financier se pose : en l'occurrence, il s'agit de la fixation du montant de la compensation prévue à l'article 53 du projet de loi. Nous aurions souhaité – M. Jean-Pierre Raffarin vous l'a indiqué – qu'elle ne soit pas liée à l'évolution de la dotation globale de fonctionnement. Mais je ne crois pas que vous puissiez accepter des indexations liées soit à l'évolution du produit intérieur brut, soit à celle de l'indice des prix.

Je ne fais aucun procès d'intention au Gouvernement, mais nous légiférons sur un nouveau transfert de compétences et, pour être certains que nos choix d'aujourd'hui ne se retourneront pas demain contre les régions, nous devons, c'est évident, préciser les conditions.

M. Estrosi l'a rappelé, ce transfert de compétences fait suite à l'expérimentation positive conduite dans certaines régions. Le président de l'association des régions a d'ailleurs demandé à M. le ministre que ces dispositions soient rattachées à la section IV du projet de loi. Cela irait dans le bon sens. Puissiez-vous, monsieur, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, lever les ambiguïtés, écarter les difficultés et poursuivre la discussion en cours.

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

**M. Jean Proriol.** En vertu des lois de décentralisation, les régions ont compétence en matière de transports régionaux de voyageurs, mais pas pour les transports de marchandises, ni pour les grandes lignes.

Nous aurions préféré un texte de loi spécifique pour traiter cette importante question, mais le Gouvernement a choisi de la raccrocher à la loi sur l'urbanisme dont nous discutons. Nous n'ignorons pas que l'Association des régions de France a interrogé M. le ministre, que la collaboratrice de celui-ci, Mme Anne Bolliet, a étudié avec elle, en décembre dernier, les conditions de ce transfert, et que, dernièrement encore, M. le ministre a lui-même reçu tous les présidents de région. Je rappelle que, pour mieux cerner le problème et pour mieux tirer parti de l'expérience menée dans six régions françaises, l'Association des régions de France avait créé des groupes de travail qui avaient examiné les quatre points constituant l'ossature du transfert : l'étude des problèmes de tarification avait été confiée à la région Centre ; celle des problèmes de matériel à la région Rhône-Alpes, présidée par Mme Comparini ; celle de la question des infrastructures et des gares à la région Nord-Pas-de-Calais de M. Delebarre ; celle de la gestion et du pilotage de cette expérience et de ce transfert à notre ancien collègue M. Zeller, président de la région Alsace. Sur ces quatre points fondamentaux, nous avons eu des rapports très intéressants.

Je voudrais rappeler, comme vient de le faire Jean-Pierre Soisson, la position unanime des présidents de région. Ils acceptent le principe du transfert, mais demandent qu'on leur accorde le temps nécessaire à la réussite de l'opération. Cette demande émane, d'ailleurs, aussi bien de M. Raffarin, que de M. Savy ou de M. Huchon, principal concerné dans la région Ile-de-France. Le président Savy rappelle que ce transfert de compétences est un acte majeur de la décentralisation, qu'il convient d'en mesurer tous les effets dès maintenant et qu'on ne peut prendre le risque d'échouer.

Jean-Pierre Soisson a abordé plusieurs points. Le premier concerne l'évaluation des comptes de la SNCF, région par région. Quels sont les résultats des lignes TER – transports express régionaux –, dont les régions vont devoir assumer la gestion ?

Si les comptes ne sont pas apurés à la date du transfert, nous demandons que l'Etat s'engage précisément à couvrir le déficit en cours et à venir.

On nous propose un critère d'évolution de la dotation de l'Etat ou de la SNCF : c'est celui de la dotation générale de décentralisation, qui date de 1983. Nous le connaissons bien les uns et les autres, en tant qu'élus locaux, nous savons qu'il n'est pas satisfaisant : pour les lycées ou les routes, les régions ou les départements ont dû aller puiser dans leur cagnotte afin de financer des investissements que l'Etat n'avait pas réalisés lorsqu'il était chargé de ces responsabilités.

Nous demandons donc un chiffrage des comptes de la SNCF réalisé et certifié, autant que possible, par une autorité indépendante de la SNCF, qui, dans cette affaire, ne peut être jugé et partie.

Nous insistons également sur les problèmes financiers liés aux matériels. Les régions - et pas seulement la PACA - ont beaucoup investi, M. Estrosi l'a dit. La SNCF les sollicite souvent. Mais un transfert aussi massif nécessite des informations très précises.

Nous voulons enfin que les régions se donnent le temps de prendre leurs dispositions d'organisatrices de ces transports, qu'elles se dotent des moyens humains pour assurer ces nouvelles missions.

On a posé la question de la sécurité. Que sera la responsabilité de l'autorité organisatrice régionale future ? En cas d'accident ferroviaire, les présidents de conseils régionaux devront-ils assumer une responsabilité pénale ? Nous aimerions avoir, à ce sujet, des explications précises qui permettent de savoir à quoi les présidents s'engagent.

Il y a également la question des tarifs sociaux.

**M. le président.** C'est la dernière, monsieur Proriol... (*Sourires.*)

**M. Jean Proriol.** C'est la dernière, monsieur le président, et je vous remercie de votre bienveillance légendaire. (*Sourires.*)

**M. Christian Estrosi.** Légendaire, légendaire...

**M. Michel Bouvard.** N'exagérons rien ! (*Sourires.*)

**M. Jean Proriol.** L'Etat a consenti des tarifs sociaux pour les personnels qui utilisent régulièrement la SNCF. Qui prend en charge le différentiel ?

Nous avons vécu deux autres transferts que nous avons évoqués tout à l'heure : lors du transfert des routes, dans les années soixante-dix, les départements ont trinqué, nous sommes unanimes à le constater. Dans les années quatre-vingt, lors du transfert des lycées, les régions ont accompli bien plus que n'aurait fait l'Etat, en puisant dans leurs ressources propres.

**M. Michel Bouvard.** C'est le moins que l'on puisse dire !

**M. Jean Proriol.** Nous ne voudrions pas, avec ce nouveau transfert, être une troisième fois victimes de ce que l'Etat n'a pas assuré lui-même.

**M. le président.** Merci, monsieur Proriol, d'avoir brossé ce vaste panorama (*Sourires.*)

La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Monsieur le président, je n'abuserai pas de mon temps de parole, car tout a été dit et je ne peux qu'abonder dans le sens de mes collègues.

Je voudrais simplement, en tant qu'Alsacien, apporter un témoignage. Voilà cinq ans que cette expérience a été engagée en Alsace, grâce au prédécesseur de M. Gaysot,

Mme Idrac. A ce propos, peut-être M. le ministre pourrait-il suggérer à M. Allègre de procéder de la même façon, par expérience, pour quelques lycées. Je suis persuadé que ce conseil lui rendrait service aujourd'hui !

En Alsace, ce transfert s'est d'abord traduit par un renouvellement du matériel, et, en même temps, a donné un coup de pouce au constructeur De Dietrich, entreprise alsacienne qui construit du matériel roulant.

Les dessertes se sont multipliées autour de Strasbourg, ce qui a entraîné une augmentation considérable du nombre de voyageurs, qui ont réappris à prendre le train.

Il faut donc continuer dans ce sens et, M. Estrosi l'a dit, passer le cap de 2002. Il n'y a pas de temps mort entre l'expérimentation et l'application de cette loi. Il convient de transformer cet essai par le financement adéquat qu'exige un transfert de cette importance vers les régions.

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

**M. Michel Bouvard.** J'ai eu l'occasion, dans la discussion générale, d'exprimer l'accord du groupe RPR sur les orientations de cette partie du texte. Elles vont dans le sens de l'expérimentation menée à l'occasion de la réforme de la SNCF conduite en son temps par Bernard Pons et Anne-Marie Idrac, dont chacun reconnaît aujourd'hui le succès en matière de fréquentation, d'amélioration de l'offre et - cela n'a pas été évoqué - de la couverture du réseau, ce qui se traduit par une augmentation des recettes, comme on peut le constater dans plusieurs régions.

Le complément de réforme dont nous allons discuter est important pour les régions, pour les voyageurs et pour la SNCF. J'en profite d'ailleurs pour saluer le travail accompli par la présidence de la SNCF et la mobilisation des cheminots qui ont permis à cette grande entreprise, à laquelle nous sommes tous attachés, d'améliorer ses résultats. L'audition, par la commission des finances de notre assemblée, du président Gallois, il y a quelques jours nous a confortés dans cette idée, même si chacun est convaincu qu'il reste à faire, en différents domaines, pour renforcer la fiabilité de l'entreprise vis-à-vis de ses différents interlocuteurs, notamment ceux qui font appel à elle pour le transport du fret.

Pour réussir cette deuxième étape de la régionalisation des services de voyageurs, qui va permettre à tous les Français de bénéficier d'améliorations déjà effectives dans les sept régions où l'expérience a été tentée, il faut réunir des conditions de transparence. C'est l'objectif que se fixent les amendements présentés sur tous les bancs de cette assemblée, mais dont plusieurs, hélas, sont passés à la trappe des articles 92 et 98 du règlement qui nous interdisent de créer ou d'aggraver une charge publique. Le Gouvernement devra prendre des engagements précis sur certains de ces amendements qui ont été déclarés irrecevables : il est le seul à pouvoir le faire.

Différents sujets ont déjà été évoqués, notamment la politique de renouvellement des matériels et les investissements sur les gares. Ceux-ci occupent, dans la réforme, une position de charnière, puisqu'ils n'ont pas été transférés à RFF et sont restés de la responsabilité de la SNCF. On ne sait pas vraiment qui doit prendre, en charge les travaux dans les gares liés à l'amélioration des services régionaux. Il faudrait que cela soit précisé. En tout état de cause, la logique voudrait que ce ne soient pas les régions.

J'évoquerai, enfin, la neutralité de différents aspects extérieurs. Tout à l'heure, lors de la discussion sur la compétence nouvelle de la région Ile-de-France en

matière de transports, nous avons, au travers de l'article 49, pris des dispositions pour garantir que d'éventuelles modifications législatives ou réglementaires soient sans incidence sur le schéma traditionnel des transports en Ile-de-France.

Les autres régions revendiquent, à juste titre, des dispositions identiques à celles-ci. Malheureusement, ces mesures étaient proposées dans des amendements qui sont tombés sous le coup de l'irrecevabilité. Il faudrait donc que nous puissions avoir la certitude que cette neutralité sera garantie pour les régions autres que celles d'Ile-de-France.

De même, il serait souhaitable que les évolutions de la politique des tarifs sociaux, qui est sans doute nécessaire, voire indispensable, au niveau national, continuent à relever de l'Etat.

Enfin, il reste deux problèmes à régler.

L'un touche à l'évasion de recettes que constituent la fraude et, indirectement, l'insécurité. Là aussi, il est important de renforcer les moyens de lutter contre la fraude et de recouvrer les amendes. Nous n'avons pas d'évaluation du montant des recettes perdues sur les services régionaux de voyageurs, mais nous savons que, pour le syndicat des transports parisiens, la fraude s'est montée sur l'ensemble des réseaux SNCF et RATP, à près de 800 millions de francs. Cette somme est sans doute bien inférieure en province, mais il n'en est pas moins important d'engager cette lutte.

L'autre problème concerne la gestion des sillons. C'est une affaire importante, liée indirectement aux investissements qui seront engagés pour améliorer la fluidité des trafics voyageurs en fret dans certaines zones de congestion. Il est donc important que cette gestion des sillons soit transparente.

Nombre de nos collègues auraient souhaité la création d'instances régionales de répartition des sillons. Le groupe RPR n'est pas favorable à une telle évolution, car il considère qu'il vaut mieux parvenir à un accord de manière pragmatique, sans forcément instituer une instance entre la SNCF et les régions, et que doit être prévue une procédure d'appel. En cas de désaccord, ce rôle peut incomber au ministère ou aux instances existantes.

Telles sont mes réflexions sur un texte dont je me réjouis, puisqu'il parachève une réforme que nous avons engagée il y a quelques années. Nous souhaitons que des conditions de transparence et d'équilibre, indépendantes de la dotation financière supplémentaire annoncée par le ministre au début de la discussion, pourront permettre à chacun de s'engager dans cette voie en toute connaissance de cause.

**M. le président.** Mes chers collègues, nous abordons maintenant les amendements. Nous avons eu une longue explication sur ce texte, qui devrait nous permettre d'aller assez vite à l'essentiel.

M. Filleul a présenté un amendement, n° 1291, ainsi rédigé :

« Au début de l'article 51, insérer l'alinéa suivant :

« L'Etat, qui fixe les obligations générales de service public pour les transports ferroviaires de voyageurs, choisit le mode de dévolution de l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul

**M. Jean-Jacques Filleul.** Nos collègues de l'opposition ont déjà longuement commenté cette partie du texte. Je serai plus concis, pour ne pas retarder notre débat.

L'expérience de régionalisation menée depuis trois ans a été positive et nous engageons aujourd'hui un processus de très grande importance. Mon amendement a pour but de rappeler que l'Etat demeure responsable de la définition des obligations générales de service public – principes généraux de tarifications exigences en matière de sécurité, de respect de l'environnement, conditions d'accès aux personnes à mobilité réduite et principe d'intermodalité –, ainsi que du mécanisme de choix de l'exploitant des services ferroviaires régionaux de voyageurs – appels d'offres, mises en concurrence, gré à gré ou monopole.

La définition des obligations générales de service public par l'Etat vise à éviter une trop grande fragmentation des pratiques régionales et à garantir leur conformité aux règles nationales.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Favorable.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Sagesse.

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

**M. Jean-Pierre Soisson.** Je partage le sentiment de M. Filleul, mais, monsieur le ministre, je vous renouvelle ma demande : il faut que vous nous éclairiez sur la comptabilité entre ce que nous faisons et ce que pourra être demain.

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Ce premier amendement sur l'article 51 montre une peur réelle de la décentralisation : on voudrait, mais on n'ose pas transférer des compétences. On ne fait pas confiance aux collectivités locales.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Pas du tout : on pérennise la décentralisation !

**M. Germain Gengenwin.** Allons-y, et avec courage ! Je suis contre cet amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je me suis exprimé, il y a quelques jours, sur cette question de la compatibilité, parce qu'un journal avait évoqué le risque de remise en cause du service ferroviaire de notre pays.

Que les choses soient claires : la généralisation de la régionalisation que nous proposons, à l'horizon 2002, ne saurait en aucune manière signifier la remise en cause du service public ferroviaire de la SNCF et à son unicité. Le Gouvernement s'opposerait à toute tentative de mise en concurrence des services ferroviaires voyageurs.

S'agissant du document de travail, actuellement en discussion au niveau européen, et auquel vous faites sans doute allusion, monsieur Soisson, j'ai pu m'en entretenir avec Mme Loyola de Palacio, commissaire européen. Les éléments qu'elle m'a fournis allaient dans le sens de la position française. En d'autres termes, il n'est pas question de remettre en cause le service public ferroviaire de la SNCF, y compris après la régionalisation qui aura été généralisée si la présente loi est adoptée.

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

**M. Christian Estrosi.** Je vous remercie de cette réponse, monsieur le ministre.

Mais, demain, si Bruxelles prend une décision qui va à l'encontre de votre souhait, que je crois partagé sur tous ces bancs, comment agira le gouvernement français ? Lorsque Bruxelles prend une directive sur l'ouverture et la fermeture de la chasse aux oiseaux migrateurs,...

Mme Nicole Bricq. On verra ça le 28 mars !

M. Christian Estrosi. ... le Gouvernement nous dit qu'on est obligé de l'appliquer. Que dira M. Gayssot si Bruxelles agit de même pour l'ouverture à la concurrence du rail ?

M. Francis Delattre. Le ministre fait l'Europe du rail, c'est bien connu, mais en douce !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1291.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 262, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'article 51 :

« Il est inséré, après l'article 21 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 21-1 ainsi rédigé :

« Art. 21-1. - En sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la présente loi, et sans préjudice... » *(Le reste sans changement.)*

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il s'agit du premier amendement d'une série qui intègre le dispositif de régionalisation du transport ferroviaire dans le code général des collectivités territoriales et dans la LOTI. C'est un travail de lisibilité de la loi qui me semble essentiel pour la démocratie.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 262.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. L'amendement n° 386 de M. Proriol a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. Jean Proriol a présenté un amendement, n° 387, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 51, insérer l'alinéa suivant :

« L'existence d'une tarification de base nationale est cependant maintenue pour préserver la lisibilité du réseau national. »

La parole est à M. Jean Proriol.

M. Jean Proriol. Offrir un service de transport attractif implique pour les régions de proposer des tarifications adaptées à leurs particularités et à leurs orientations. La connexion avec d'autres réseaux, urbains, départementaux ou régionaux et même interrégionaux - je regrette le couperet de l'article 40 sur mon amendement précédent ! - doit pouvoir s'effectuer aisément, et le voyageur doit pouvoir identifier l'autorité responsable qui a décidé la tarification offerte. Il convient donc de maintenir une tarification de base nationale dans un souci de lisibilité du réseau national.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Avis défavorable, puisque cet amendement est satisfait par les amendements n°s 263 et 264 de la commission. Je vous renvoie à mon rapport.

M. le président. Excellent rapport !

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 387 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Même avis que M. le président sur l'excellent rapport et que le rapporteur sur l'amendement ? *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 387.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Proriol a présenté un amendement, n° 388, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 51, insérer l'alinéa suivant :

« Il est institué une instance de concertation tarifaire chargée de coordonner l'évolution des tarifs entre autorités organisatrices de transports. »

La parole est à M. Jean Proriol, pour une explication similaire, sans doute...

M. Jean Proriol. Le projet de loi n'indique aucune contrainte pour la structure tarifaire régionale, qui peut donc revêtir plusieurs formes. Il convient donc de prévoir une instance qui permette de coordonner l'évolution des tarifs.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Défavorable. Il n'y a pas deux opérateurs concurrents. Cela relève de la négociation.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 388.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. L'amendement n° 1260 de M. Marchand n'est pas défendu.

M. Hunault a présenté un amendement, n° 884, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 51, après les mots : "la qualité du service est l'information de l'utilisateur", insérer les mots : "l'accessibilité aux gares des personnes handicapées". »

M. Michel Bouvard. Il est défendu !

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Les gares sont patrimoines de la SNCF et elles le restent. On ne peut donc pas imposer une nouvelle dépense aux régions sans la gager. Même si, sur le fond, l'amendement est bon, la commission émet un avis défavorable.

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

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

M. le président. La parole est à M. Robert Poujade.

M. Robert Poujade. Je sais que le problème a déjà été évoqué, mais, pour certains d'entre nous, il est rémanent.

Je vous en ai déjà parlé à plusieurs reprises, monsieur Gayssot : nous n'arrivons pas à obtenir l'accessibilité des personnes handicapées au cinquième quai de la gare de Dijon. C'est dans des conditions épouvantables qu'elles doivent prendre le TGV. Depuis un bon moment, nous assistons à une partie de ping-pong qui s'éternise entre la SNCF et RFF. J'en ai parlé à plusieurs reprises à M. Gallois, lequel m'a répondu que le cas de Dijon était tellement exemplaire, au mauvais sens du terme, que lorsque nous aurons réglé le cas de Dijon, nous aurons tout réglé. Mais rien n'est réglé !

Naguère, grâce à la surtaxe temporaire, des aménagements remarquables ont été réalisés un peu partout, et notamment, bien sûr, à la gare de Dijon. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à un immobilisme désastreux face à des situations véritablement scandaleuses !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je suis défavorable à l'amendement n° 884, non que je nie qu'il y ait problème, mais parce qu'il relève de la compétence de l'Etat et de la SNCF. Mais vous avez raison d'insister, monsieur le député. Dans les réalisations nouvelles, les difficultés des personnes à mobilité réduite sont mieux prises en compte, c'est évident. Mais on ne saurait s'en tenir là. Il convient aussi de modifier l'existant, qui n'est pas toujours très ancien, pour l'adapter aux personnes handicapées. Cela fait partie des efforts sur lesquels le Gouvernement met l'accent.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 884.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, M. Biessy et M. Filleul ont présenté un amendement, n° 263, ainsi rédigé :

« A la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article 51, substituer aux mots : "du réseau ferroviaire" les mots : "et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat reste le garant". »

Sur cet amendement, MM. Delattre, Proriol, Bussereau et Goulard ont présenté un sous-amendement, n° 1464, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 263 par les mots : « , notamment après l'évaluation et la certification du compte d'exploitation des lignes régionales par un organisme indépendant, ». »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 263.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Cet amendement tient compte de la distinction entre la SNCF et RFF.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir le sous-amendement n° 1464.

**M. Francis Delattre.** Comme l'ont expliqué mes collègues Jean-Pierre Soisson et Jean Proriol, les modalités du transfert exigent pour le moins un peu de transparence.

Or le président de la SNCF, que nous avons auditionné en commission des finances, a reconnu lui-même qu'il avait du mal à s'y retrouver dans la comptabilité analytique et à évaluer le coût exact des lignes régionales transférées.

Notre sous-amendement propose qu'il soit procédé, par une autorité indépendante, à une évaluation des charges qui vont être transférées aux régions. Il s'agit vraiment d'un sous-amendement de transparence.

Je profite de l'occasion pour interroger M. le rapporteur afin de gagner du temps. Dans le tableau comparatif, je constate qu'est rajouté non seulement « et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat reste le garant » – pourquoi pas ? – mais « et du système tarifaire national ». C'est beaucoup plus grave.

**M. le président.** Je vous arrête, monsieur Delattre, vous anticipez sur l'amendement suivant, n° 264.

**M. Francis Delattre.** Eh bien ! Sachez d'ores et déjà que je serai contre parce qu'il est en contradiction avec ce qui est affirmé par ailleurs : les régions auront la responsabilité de la tarification.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 1464 ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Il a été repoussé par la commission.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 263 et le sous-amendement n° 1464 ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable à l'amendement, défavorable au sous-amendement n° 1464.

**M. Francis Delattre.** Pourquoi ?

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

**M. Jean-Pierre Soisson.** Je souhaiterais, dans l'intérêt de tous, que la loi sur la régionalisation des transports ferroviaires soit l'occasion de revoir quelques points concernant le patrimoine et qui font litige entre Réseau ferré de France et la SNCF, notamment s'agissant de gares. M. Martinand et M. Gallois avouent l'un et l'autre qu'ils ne savent pas ce qui revient à l'un et à l'autre. Le premier, lors du comité de gestion du TGV Rhin-Rhône nous a renvoyé à vous, monsieur le ministre. N'est-il pas temps de procéder à ce peignage qui rendrait service à tout le monde ?

**M. le président.** Revenons-en à l'amendement.

La parole est à M. Jean Proriol.

**M. Jean Proriol.** De deux choses l'une : ou la SNCF a des comptes clairs et précis et elle sûre d'elle-même, et alors elle ne doit pas craindre une évaluation contradictoire ; ou, refusant cette évaluation, elle s'abrite derrière vous, monsieur le ministre, ce qui ne peut qu'engendrer la suspicion sur ses comptes. Tous les responsables de la SNCF reconnaissent que leur comptabilité analytique est loin d'être parfaite.

Il ne faudrait pas introduire le doute dans l'esprit des régions qui vont devoir accepter ces transferts mais ne veulent pas le faire dans le brouillard !

Devant la commission des finances, le président de la SNCF a effectivement convenu que les comptes pouvaient prêter à interprétation. Nous exigeons une transparence parfaite.

On a eu une évaluation lorsqu'on a demandé aux régions non expérimentales de réactualiser les comptes de la SNCF en ce qui concerne les dotations matérielles. Et le cabinet d'experts comptables, KPMG, que nous avons utilisé, les uns et les autres, a constaté qu'il fallait réévaluer les chiffres donnés par notre société nationale.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le sous-amendement vise à instaurer une autorité indépendante pour la certification des comptes

d'exploitation. Mais elle sera faite par des commissaires aux comptes dont c'est le métier. Je vous informe qu'un audit est en cours qui associe représentants de l'État, de la SNCF et des régions, de façon à valider la confection des comptes et les clefs de répartition entre les différents domaines. Et puisque M. Estrosi m'a posé une question concernant les déficits, je vous informe qu'il a d'ores et déjà été décidé que le déficit des TER serait comblé.

M. Jean-Pierre Soisson. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Que ce soit bien clair : les comptes seront établis en toute transparence.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1464.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 263.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 264, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa de l'article 51 par les mots : "et du système tarifaire national". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 264.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. MM. Delattre, Proriol, Bussereau et Goulard ont présenté un amendement, n° 537, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 51 par les mots : "après évaluation et certification du compte d'exploitation des lignes régionales par un organisme indépendant" ».

Ce problème a déjà été examiné.

La commission et le Gouvernement ont donné leur avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 537.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 51, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 51, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 51

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Marchand ont présenté un amendement, n° 265 rectifié, ainsi rédigé :

« Après l'article 51, insérer les dispositions suivantes :

#### Section 5

##### Permettre aux petites villes de percevoir le versement de transport

« Art. 51 bis. – I. – Le premier alinéa de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots suivants :

"dans une commune, dans une communauté urbaine, ou dans le ressort d'un établissement public de coopération intercommunale compétent pour l'organisation des transports urbains, inclus dans un périmètre de transports urbains."

« II. – En conséquence, les deuxième (1<sup>o</sup>) et troisième (2<sup>o</sup>) alinéas de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales sont supprimés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il s'agit d'étendre la possibilité de percevoir un versement transports quelle que soit la dimension de l'espace urbain, dès lors qu'il existe un périmètre de transports urbains.

Il convient de répondre à la demande de villes petites ou moyennes qui connaissent aussi des problèmes d'organisation de leurs transports.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'adoption de cet amendement permettrait à n'importe quelle commune du territoire de percevoir un versement de transports sans stratégie de transports coordonnée et risquerait d'aller à l'encontre de l'intercommunalité.

A l'échelle des petites agglomérations, une autre solution s'offre par le biais des syndicats mixtes. Elle permet la mobilisation d'une nouvelle ressource et assure une bonne coopération des différents niveaux d'autorités organisatrices, ce qui est crucial – vous en conviendrez – pour la qualité des transports publics dans les petites agglomérations.

C'est pourquoi le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Michel Bouvard. Nous ne sommes pas favorables à cet amendement, non pas qu'il ne faille pas améliorer les performances des services de transports, y compris dans les petites communes, mais une pareille généralisation va créer des inégalités supplémentaires sur le territoire. Le système risque fort d'être imparfait et, en outre, il va alourdir les charges qui pèsent sur les PME et PMI qui ont choisi de rester dans le secteur rural. On ne pourra jamais leur offrir un niveau de services équivalent à celui des grandes agglomérations urbaines. Si leurs charges deviennent aussi lourdes que dans les zones urbaines, on risque fort d'aggraver le phénomène de délocalisation de ces entreprises.

Au surplus, souvent, ces entreprises – et l'amendement ne permet pas de prendre en compte cet élément – doivent aller chercher leurs salariés assez loin et organisent leurs propres services de ramassage. J'en ai des exemples dans ma propre circonscription.

Je crains, pardonnez-moi, monsieur le rapporteur, que ce ne soit une fausse bonne idée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 265 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je vous vois protester mes chers collègues. Si vous ne levez pas la main, je ne peux pas deviner vos intentions ! Je vous assure que l'amendement n'a pas été adopté !

M. Michel Bouvard. En effet ! Le président préside bien !

#### Article 52

M. le président. « Art. 52. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les charges transférées aux régions du fait du transfert de compétences prévu à l'article 51 de la présente loi sont compensées dans les conditions fixées par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales, sous réserve des dispositions du présent texte.

« La compensation du transfert de compétences mentionnée à l'alinéa précédent, prise en compte dans la dotation générale de décentralisation attribuée aux régions, est constituée. : »

« – du montant de la contribution pour l'exploitation des services transférés ;

« – du montant de la dotation annuelle complémentaire nécessaire au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés.

« Pour l'année 2002, le montant de cette compensation est établi, pour ce qui concerne la part correspondant à la contribution pour l'exploitation des services transférés, sur la référence de l'année 2000. Le montant total de cette compensation est revalorisé en appliquant les taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement fixés pour 2001 et 2002.

« Le montant de cette compensation est constaté pour chaque région, pour l'année 2002, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'intérieur, du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 266, ainsi libellé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 52 les deux alinéas suivants :

« Il est inséré, après l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales un nouvel article L. 1614-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1614-8-1. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les charges transférées aux régions du fait du transfert de compétences prévu à l'article 21-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont compensées dans les conditions fixées par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du présent code. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement fait partie de la série de ceux que je vous ai présentés. Il s'agit d'inscrire la régionalisation dans le code général des collectivités territoriales.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 266.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 938, ainsi libellé :

« Après le mot : « alinéa », rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa et le troisième alinéa de l'article 52 :

« précédent, attribuée aux régions, est constituée :

« – par cette dotation globale qui évolue chaque année en fonction d'un indice égal à la somme du taux prévisionnel d'évolution de la moyenne annuelle du prix de la consommation des ménages (hors tabac) de l'année en cours, sous réserve que celui-ci soit positif. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Le projet de loi prévoit que la ressource transférée de l'Etat est intégrée à la DGD et évolue comme celle-ci. Ce mode d'évolution est jugé insatisfaisant par les régions, ce en quoi elles ont raison. Elles demandent donc, d'une part, une indexation suffisante pour couvrir les adaptations courantes de l'offre, et d'autre part, une ressource nouvelle pour financer des sauts qualitatifs importants de l'offre.

Cet amendement permettrait d'accompagner l'effort qualitatif portant sur le service offert aux usagers. Je souhaiterais qu'il puisse être répondu favorablement par le Gouvernement à cette orientation qui ne peut qu'entraîner une amélioration du service rendu à nos concitoyens.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. La commission a eu un problème, monsieur le président. Cet amendement parle d'une somme de deux éléments. Or, elle n'en a trouvé qu'un seul. Elle ne peut donc approuver cet amendement (*Sourires*), sauf si notre collègue Bouvard trouve la deuxième partie de la somme en question...

M. Jean-Pierre Soisson. La deuxième partie, c'est la moitié de la croissance du PIB en volume.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement a effectivement remarqué que l'amendement ne retenait qu'une composante de la somme. (*Sourires*)

M. Michel Bouvard. Le Gouvernement peut proposer un sous-amendement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Quoi qu'il en soit, monsieur Bouvard, il est prévu que la compensation du transfert de compétence soit intégrée à la dotation générale de décentralisation et évolue donc comme celle-ci. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 938.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 389 et 632.

L'amendement n° 389 est présenté par M. Proriol ; l'amendement n° 632 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 52, supprimer les mots : "prise en compte dans la dotation générale de décentralisation". »

La parole est à M. Jean Proriol, pour soutenir l'amendement n° 389.

**M. Jean Proriol.** Nous considérons qu'intégrer la compensation du transfert de compétences dans la dotation générale de décentralisation n'est pas satisfaisant, surtout si l'évolution de cette dernière est insuffisante, comme c'est déjà le cas. Ce n'est pas une bonne politique, car le transfert doit se faire dans l'équité.

Nous proposons carrément que cette compensation ne soit pas intégrée dans la DGD, et qu'elle soit calculée sur la base d'autres critères, et notamment des critères objectifs.

**M. le président.** Pour ce qui est de l'amendement n° 632, vous vous ralliez à l'explication qui vient d'être donnée, monsieur Gengenwin, et qui est excellente ?

**M. Germain Gengenwin.** Elle est excellente, en effet. Je voudrais toutefois ajouter, à l'attention de M. le ministre, qu'il est important d'adresser un signe fort en direction des régions. Car, vu l'augmentation du trafic ferroviaire, vu l'aménagement des gares et des autres éléments que j'ai déjà cités, il faut véritablement que le Gouvernement donne un signe fort pour accélérer ce transfert de compétences. C'est l'intérêt du pays tout entier.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission a considéré que cet article ne fait qu'étendre le dispositif prévu pour la régionalisation par M. Pons. Avis défavorable.

**M. Jean Proriol.** C'est bien la première fois que vous êtes d'accord avec M. Pons !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** La norme des lois de décentralisation est bien entendue respectée dans le projet. De plus, il est prévu un dispositif de révision au cas où un événement substantiel se produirait - changement dans la législation ou dans la fiscalité, par exemple. Il y a aussi la commission d'évaluation des charges, qui comprendra des élus, et qui se prononcera sur ces questions.

Je crois donc que le souci de faire en sorte que le transfert des compétences soit assorti du transfert des ressources est tout à fait pris en compte par la loi qui vous est soumise.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Soisson, pour répondre au Gouvernement.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Encore faudrait-il, monsieur le ministre, que vous puissiez accepter l'amendement, qui vous sera présenté tout à l'heure par la commission, visant à permettre une révision des transferts au cas où interviendrait une modification de l'équilibre. Cet amendement, dès l'instant que ceux de l'opposition sont ici refusés, devient donc l'élément central du dispositif pour conduire à une éventuelle révision.

**M. le président.** Nous verrons cela dans quelques instants.

Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 389 et 632.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** MM. Delattre, Proriol, Bussereau et Goulard ont présenté un amendement, n° 538, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 52 par les mots : « , sous réserve d'une clé d'évolution acceptée par les régions ». »

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Cet amendement se situe un peu dans le même esprit que celui qui a été exposé par mon collègue Proriol.

Tout le monde connaît ici les difficultés que connaissent les DGD, qui dépendent évidemment de l'état des finances de l'Etat, ce qui n'est pas sans conséquence. Et vous savez bien qu'on a, dans le passé, manipulé un certain nombre d'indices, dont celui de la DGF, etc. C'est pourquoi il convient de fixer une règle minimale pour le calcul de la compensation du transfert de compétences, calcul qui est établi - « constaté », dit la loi - par un arrêté interministériel. Qu'on prenne en compte une clé d'évolution acceptée par tout le monde, c'est un minimum.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 538.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Delattre, Proriol, Bussereau et Goulard ont présenté un amendement, n° 540, ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 52, insérer l'alinéa suivant :

« - d'une ressource fiscale spécifique. »

Même explication que précédemment, monsieur Delattre ?

**M. Francis Delattre.** Non, pas tout à fait ...

**M. le président.** Même position de la commission et du Gouvernement, je suppose.

Je mets aux voix l'amendement n° 540.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 445, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'article 52 par la phrase suivante : "Il est égal au montant de la contribution d'exploitation nécessaire au financement de ces services, tel qu'il résulte du compte attesté desdits services pour l'exercice 2000, déduction faite de la contribution sur fonds propres de la région au cours de cet exercice". »

La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard.** Il s'agit là d'une précision, mais d'une précision importante, notamment pour les régions expérimentales.

En l'état actuel du texte, le montant de la compensation du transfert de compétences est établi sur la référence de l'année 2000. Je propose d'ajouter : « déduction faite de la contribution sur fonds propres de la région ». Il me semble en effet qu'il serait tout à fait normal que l'effort déjà accompli par les régions soit pris en compte. Il est très important - et en particulier, j'y insiste, pour les régions expérimentales - que le texte soit clarifié sur ce point.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable. Un tel système d'indemnité compensatrice, qui est assez déresponsabilisant, vous l'avouerez,...

M. Michel Bouvard. Pas du tout !

M. Patrick Rimbert, *rapporteur*. ... va, par exemple, être supprimé pour la RATP. On ne va pas le rétablir ici.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 445.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 446, ainsi rédigé :

« Compléter le quatrième alinéa de l'article 52 par les mots : "après avis de la région". »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je voudrais revenir un instant sur l'amendement précédent.

On ne peut se satisfaire de la réponse qui vient de nous être faite par le ministre et par le rapporteur, surtout sur l'aspect « déresponsabilisant » de la disposition qui était proposée. L'exemple de la RATP n'est pas du tout pertinent, car il y a tout de même une différence fondamentale entre, d'une part, un effort accompli volontairement par les régions expérimentales et, d'autre part, un droit de tirage ou un système tel que celui que l'on connaît pour les transports en Ile-de-France, où l'Etat est finalement obligé d'abonder des fonds au fur et à mesure pour faire face aux besoins, dans une logique de guichet. Vraiment, les choses ne sont pas comparables. Il y a là un problème de fond, qui ne sera pas réglé si l'effort volontaire fourni par les régions expérimentales ne peut pas être pris en compte. Mais enfin, nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir en deuxième lecture.

J'en viens à l'amendement n° 446, qui est beaucoup plus simple. Il prévoit que la région soit consultée, c'est bien le moins, avant la fixation par l'Etat du montant de la dotation.

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

M. Patrick Rimbert, *rapporteur*. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Bouvard, le projet de loi prévoit d'ores et déjà d'indexer les comptes 2000 au titre de 2001 et de 2002. Voilà pourquoi mon avis est défavorable.

M. Jean-Pierre Soisson. Et sur l'amendement n° 446 ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 446.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Vous suivez bien, monsieur Soisson. *(Sourires.)* C'est vrai que M. le ministre a répondu à M. Bouvard sur l'amendement précédent, n° 445. Mais il a voulu dire par là même qu'il était défavorable à l'amendement n° 446. *(Sourires.)*

Je suis saisi de quatre amendements identiques, nos 390, 449, 639 et 1321.

L'amendement n° 390 est présenté par M. Proriol ; l'amendement n° 449 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 639 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1321 est présenté par M. Le Vern.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Compléter le quatrième alinéa de l'article 52 par la phrase suivante : "Ce montant devra tenir compte du nécessaire rajeunissement de l'âge moyen du parc de chaque région à quinze ans". »

La parole est à M. Jean-Proriol, pour soutenir l'amendement n° 390. Il va nous parler de l'« âge moyen du parc ».

M. Jean Proriol. Oui, il ne s'agit pas de l'« âge moyen du capitaine » *(Sourires)*, mais de l'âge moyen du parc SNCF. Si l'on prend, par exemple, la durée d'amortissement du matériel régional, cet âge moyen est de trente ans. Or, nous ne pouvons pas – nous, les régions de France – accepter le transfert d'un matériel qui est soit déjà amorti soit en fin d'amortissement. Voilà pourquoi il est nécessaire que la disposition que nous proposons figure dans la loi, sauf si vous nous assurez, monsieur le ministre, qu'elle figurera dans le décret d'application.

M. le président. Je ne sais pas si nous sommes encore dans le domaine de la loi, cher collègue.

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 449.

M. Michel Bouvard. L'expérience des lycées et des collèges aidant, nous sommes devenus quelque peu prudents : on a bien vu qu'à niveau de service – ou de matériel – équivalent, les usagers – ou les clients, s'agissant de la SNCF – n'étaient pas forcément satisfaits du transfert des compétences ! Soyons objectifs et soyons raisonnables : ce problème doit être pris en compte. Les régions vont déjà faire un effort budgétaire supplémentaire. Il est normal que, s'agissant de la mise à niveau du matériel, cet effort soit pour le moins partagé. Et l'on sait très bien que, même dans les régions expérimentales, il y a encore du matériel vétuste. Il y a quelques jours, je lisais avec beaucoup de peine, monsieur le ministre, un article de presse qui expliquait que, à partir de la gare de Chambréry, c'est un train vétuste, un peu vieux, tout usagé qui desservait la vallée de la Maurienne.

M. Patrick Rimbert, *rapporteur*. Oui, mais il a beaucoup de charme !

M. Michel Bouvard. Il faut que l'on arrive à mener dans de bonnes conditions et dans des délais raisonnables cette mise à niveau du matériel, qui est une condition de la réussite de l'accroissement du trafic voyageurs.

J'ajoute que cette question n'est pas sans lien avec l'insécurité, l'ambiance d'incivilité, le climat de dégradation. On sait très bien que, d'une certaine façon, tout cela est lié.

Il est donc très important que l'Etat puisse accompagner cet effort.

M. le président. Plus c'est jeune, plus ça se vend ! *(Sourires.)* C'est ce que vous allez nous confirmer en défendant l'amendement n° 639, monsieur Gengenwin, n'est-ce pas ?

M. Germain Gengenwin. Oui, je crois que les vieilles michelines sont révolues. Si l'on veut inciter à prendre le train, il faut du matériel moderne et adapté. Il faut en tenir compte quand il s'agit de transférer les moyens aux régions. Il faut que celles-ci puissent assurer le rajeunissement de ce matériel.

M. le président. Et si possible, du matériel fabriqué en Alsace ! *(Sourires.)*

M. Germain Gengenwin. Tout à fait, monsieur le président !

M. Michel Bouvard. Ou dans le territoire de Belfort, n'est-ce pas, monsieur le président ? (*Sourires.*)

M. le président. Ou dans le territoire de Belfort, en effet. (*Sourires.*)

L'amendement n° 1321 est-il défendu, monsieur Le Vern ?

M. Alain Le Vern. Il est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a considéré que c'était, en effet, un sujet important, mais que la disposition proposée ne relevait pas du domaine législatif, mais de la négociation entre l'État et les régions.

M. Michel Bouvard. Il serait plus prudent de l'inscrire dans la loi !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. En outre, après avoir interrogé le Gouvernement, la commission a toutes les raisons de penser que l'État apportera dans la négociation des éléments susceptibles d'apporter des réponses au problème posé. Mais M. le ministre le confirmera lui-même.

M. le président. M. le ministre va le confirmer. S'il le veut, bien entendu (*Sourires.*)...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, je confirme que l'État apportera des réponses. (*Sourires.*)

M. Germain Gengenwin. C'est subtil !

M. Jean-Pierre Soisson. Bravo !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La dotation matérielle, qui fait partie de la dotation de compensation, permettra le rajeunissement progressif du matériel. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, l'État prendra en compte les déficits concernant les TER, en même temps qu'il consentira un effort pour le développement du trafic ferroviaire. Tout cela devrait permettre de participer au renouvellement pour des besoins pérennes, c'est-à-dire complètement indépendants de l'âge réel du parc.

M. le président. Mes chers collègues, plusieurs d'entre vous me demandent la parole. Mais nous n'allons quand même pas nous appesantir sur l'âge des locomotives !

Monsieur Soisson, vous avez la parole.

M. Jean-Pierre Soisson. C'est un problème important, et nous n'allons pas le régler ce soir dans ces conditions-là.

Monsieur le ministre, je voudrais vous rendre sensible au fait que, actuellement, la SNCF nous demande – et plusieurs régions acceptent – d'acquiescer de nouveaux matériels. Je suis en négociation avec Alstom pour acheter un certain nombre d'automoteurs Diesel...

M. le président. Très bien, monsieur Soisson ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Soisson. ... et pour soutenir, monsieur le président, l'entreprise de Belfort.

Mais attention ! Si aucune précaution n'est prise, que va-t-il se passer ? Nous allons tous attendre 2002 et nous n'allons pas commander immédiatement nos matériels. Il faut, que dans la négociation, le Gouvernement se rende compte que le rajeunissement du matériel, et le rajeunissement assuré dès à présent, est un élément essentiel de la négociation. Sinon, nous allons tous lever le pied, et il n'y aura pas de commande tant que la régionalisation n'aura pas été décidée.

M. Germain Gengenwin. Bien sûr !

M. Henry Chabert. Très bon argument !

M. le président. Vous, lever le pied, monsieur Soisson ? Ça m'étonnerait. (*Sourires.*)

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Ces amendements sont effectivement intéressants et nous y sommes favorables, car je pense qu'ils permettraient de créer des conditions favorables au financement du renouvellement des matériels régionaux. Mais M. le ministre et M. le rapporteur ont bien voulu nous apporter un certain nombre d'éléments qui nous amènent à considérer que nos collègues devraient retirer leurs amendements. Il me semble que les promesses faites seront tenues.

M. Francis Delattre. Le ministre n'a rien promis !

M. Jean Proriol. Il s'en est bien gardé !

M. le président. Encore un mot de M. Bouvard et de M. Proriol, après quoi nous passerons à l'âge moyen d'autre chose. (*Sourires.*)

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. J'ai bien entendu le ministre et le rapporteur dire que c'était un sujet important, comme l'a dit M. Filleul, qu'il fallait accélérer, mais je ne les ai pas entendu dire quel serait l'objectif retenu et quel serait le mode compensatoire. Je considère donc qu'il vaut mieux maintenir ces amendements.

D'autre part, puisque M. le rapporteur nous dit que la disposition proposée ne relève pas du domaine législatif, je lui répondrai que j'en conviens volontiers,...

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Ah !

M. Michel Bouvard. ... mais j'ajouterai que si nous n'avions voté que sur des dispositions relevant du domaine législatif – et je ne reviendrai pas, par exemple, sur celles concernant les copropriétés –, la discussion serait close, me semble-t-il, depuis longtemps.

M. Henry Chabert. Tout à fait !

M. le président. C'est sans doute parce que l'âge moyen dans cette maison est de cinquante-cinq ans que notre rythme est un peu poussif sur cet amendement. (*Sourires.*)

M. Michel Bouvard. J'ai dix ans de moins ! (*Sourires.*)

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

M. Jean Proriol. J'ai moi-même reconnu, en défendant cet amendement, que la disposition proposée pouvait plutôt figurer dans le décret d'application. Mais je note tout de même que, sur tous les bancs, nous nous sommes accordés pour dire que cette question était capitale.

M. Jean-Pierre Soisson. Mais le ministre ne l'a pas dit, cela !

M. Jean Proriol. Et peut-être que des transferts ne se feront pas parce qu'ils buteront sur le problème de la compensation, et en particulier de la compensation pour les matériels.

L'Auvergne a décidé – et par parenthèse, je ne sais pas si elle a eu raison, mais tant mieux pour Belfort – d'acheter trente autorails.

M. Jean-Jacques Filleul. Bonne initiative !

M. Jean Proriol. Il y en a pour 270 millions. Elle les paie sur ses propres réserves, bien entendu, mais il reste que l'on pourra plus tard se demander s'il n'aurait pas

fallu attendre le transfert de compétences aux régions pour obtenir une meilleure compensation. Nous voulons bien jouer le jeu, mais nous voulons le jouer dans des conditions transparentes.

Or, votre réponse, monsieur le ministre, m'a paru se limiter, quand même, permettez-moi de vous le dire, à des généralités...

**M. Henry Chabert.** C'était de la langue de bois !

**M. Jean Proriol.** ... et des généralités qui ne sont sans doute pas très rassurantes sur les intentions de Bercy.

**M. le président.** Et en Auvergne, monsieur Proriol, un chou, c'est un chou, n'est-ce pas ? (*Sourires.*)

Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 390, 449, 639 et 1321.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Si nous pouvions un peu accélérer le rythme, mes chers collègues, je crois que ce ne serait pas plus mal.

Je suis saisi de trois amendements, n<sup>os</sup> 637, 395 et 939, pouvant être soumis à discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 637, présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, est ainsi rédigé :

« Après la première phrase du cinquième alinéa de l'article 52, insérer la phrase suivante : "Il est égal au montant de la contribution d'exploitation nécessaire au financement de ces services, tel qu'il résulte du compte attesté desdits services pour l'exercice 2000, déduction faite de la contribution sur fonds propres de la région au cours de cet exercice". »

L'amendement n<sup>o</sup> 395, présenté par M. Proriol, est ainsi rédigé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 52 : "Il est égal au montant de la contribution d'exploitation nécessaire au financement de ces services, tel qu'il résulte du compte certifié desdits services pour l'exercice 2001, déduction faite de la contribution sur fonds propres de la région au cours de cet exercice." »

L'amendement n<sup>o</sup> 939, présenté par M. Michel Bouvard, est ainsi rédigé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 52 : "Le montant total de cette contribution est revalorisé en appliquant le taux de croissance prévu au troisième alinéa pour 2001 et 2002". »

La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 637.

**M. Germain Gengenwin.** Très brièvement, monsieur le président. Le projet de loi ne garantit pas que la dotation de l'Etat compense entièrement les charges financières transférées. Il indique seulement que le montant de la compensation doit être établi « sur la référence de l'année 2000 ». Cet amendement propose de préciser la base de ce calcul.

**M. le président.** Monsieur Proriol et monsieur Bouvard, votre collègue Gengenwin ayant été persuasif, vous vous rallierez sans doute à son explication ? (*Sourires.*)

**M. Jean Proriol.** Je vous obéis, monsieur le président. (*Sourires.*) L'argumentation avancée par M. Gengenwin vaut pour mon amendement.

**M. Michel Bouvard.** Et pour le mien aussi !

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

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Même avis que sur l'amendement n<sup>o</sup> 445 présenté par M. Bouvard, autrement dit défavorable.

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

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

**M. Germain Gengenwin.** Vous n'acceptez pas de compenser !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 637.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 395.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 939.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Proriol a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 394, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 52, substituer aux mots : "de la dotation globale de fonctionnement fixés" les mots : "prévus à l'alinéa précédent". »

C'est toujours le même problème de compensation.

**M. Jean Proriol.** En effet !

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 394.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 396 et 638.

L'amendement n<sup>o</sup> 396 est présenté par M. Proriol ; l'amendement n<sup>o</sup> 638 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Emile Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Compléter l'avant-dernier alinéa de l'article 52 par les mots : "après avis de la région". »

Ces amendements traitent d'un problème qui a déjà été vu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Ces amendements risqueraient d'être une source de contentieux. Donc avis défavorable.

**M. Germain Gengenwin.** Il faut bien demander l'avis de la région !

**M. Michel Bouvard.** Que faites-vous du dialogue ?

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

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

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 396 et 638.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

M. le président. Vous voyez, monsieur Bouvard, que l'opposition est entendue ! *(Sourires.)*

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 268, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa de l'article 52, insérer l'alinéa suivant :

« La compensation visée à l'alinéa précédent peut faire l'objet d'une révision si des dispositions législatives ou réglementaires spécifiques au transport ont une incidence significative sur l'équilibre de la convention entre la région et la SNCF. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Je reviendrai un instant sur les amendements précédents pour préciser que l'effort des régions est satisfaisant. C'est le cas dans la région Pays de la Loire, dont je suis un des élus, ainsi que dans la région Centre.

Cet amendement est le pendant de ce que prévoit l'article 49 du projet de loi pour l'Île-de-France. Il complète donc le texte.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 268.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je mets aux voix l'article 52, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 52, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 52

M. le président. M. Filleul a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 1292, ainsi rédigé :

« Après l'article 52, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'Etat et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, la Société nationale des chemins de fer français assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires sur le réseau ferré national confié à RFF. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il importe d'acter que la SNCF est le garant de la cohérence de l'organisation des services publics de transport ferroviaire ainsi que de la bonne organisation des services de transport ferroviaire sur l'ensemble du réseau fret et voyageurs. *(Exclamations sur les bancs du groupe du RPR, du groupe de l'UDFA et du groupe DLI.)* Tel est l'objet de cet amendement.

M. Jean-Pierre Soisson. Le garant, c'est l'Etat et non la SNCF.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable sur le fond, mais cet amendement est déjà satisfait par les dispositions de l'article 51.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Filleul ?

M. Jean-Jacques Filleul. Non, monsieur le président, car cet amendement est, me semble-t-il, important pour l'avenir et l'unicité du système ferroviaire.

M. Jean-Pierre Soisson. C'est l'Etat et non la SNCF qui est le garant de la cohérence de l'organisation des services publics !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement serait plutôt favorable à cet amendement, sous réserve de la suppression des mots « confié à RFF ». Maintenant les choses sont tranchées.

M. Jean-Pierre Soisson. Ce n'est pas possible !

M. le président. A cette heure, il me paraît un peu compliqué de modifier l'amendement. Je le mettrai aux voix tel quel.

La parole est à M. Jean-Pierre Soisson.

M. Jean-Pierre Soisson. La rédaction de cet amendement ne tient pas sur le plan juridique. D'un côté, il y a les missions régaliennes de l'Etat ; de l'autre, les compétences et les responsabilités de Réseau ferré de France et de la SNCF.

M. Francis Delattre. Bien sûr !

M. Jean-Pierre Soisson. C'est un amendement que la SNCF a proposé à tous les parlementaires, mais, juridiquement, il ne tient pas debout !

M. Francis Delattre. C'est l'Etat le garant !

M. Michel Bouvard. Nous, nous faisons confiance à l'Etat !

M. le président. Voyons si cet amendement tient encore debout après le vote... *(Sourires.)*

Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 1292.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### Article 53

M. le président. « Art. 53. – Une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de cette convention ainsi que les modalités de règlement des litiges entre la région et la SNCF liés à l'élaboration, l'application ou le renouvellement de ladite convention.

« En cas d'absence de convention, le préfet de région peut mettre en œuvre une procédure d'inscription d'office au budget de la région au bénéfice de la SNCF dans la limite de la part de la compensation visée au premier tiret du deuxième alinéa de l'article 52, dans les conditions prévues à l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales. »

Je suis saisi de quatre amendements, n<sup>os</sup> 440, 711, 270 et 1454, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n<sup>os</sup> 440 et 711 sont identiques.

L'amendement n° 440 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 711 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe à l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi l'article 53 :

« Dans le cadre de ses compétences définies à l'article 51, la région conclut avec la SNCF une convention pour l'exploitation des services visés au premier et deuxième tiret du premier alinéa de l'article 51. Cette convention fixe notamment les conditions de fonctionnement et de financement desdits services.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de cette convention.

« A défaut de convention entre la région et la SNCF, en cas de litige sur l'application de la convention, ou en cas de refus de l'une ou l'autre des parties de la renouveler, la région, autorité organisatrice, saisit, sans délai, une instance arbitrale dont la composition et les règles de fonctionnement sont fixées par décret.

« Lorsque le litige est lié à l'application de la convention et que les deux parties ne se sont pas mises d'accord sur les bases des conclusions de l'instance arbitrale, la région saisit, sans délai, le tribunal administratif.

« Dans les autres cas, et lorsqu'un accord ne peut être trouvé sur les bases des conclusions de l'instance arbitrale, la région saisit le représentant de l'Etat dans la région qui prend les mesures nécessaires afin que la continuité du service public de transports collectifs d'intérêt régional soit assuré. En cas d'absence de convention, le service antérieur continuera à être exécuté et les dépenses correspondantes seront obligatoires pour la région au sens entendu par l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales, et dans la limite de la part de la compensation visée au premier tiret du deuxième alinéa de l'article 52.

« Les modalités sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

L'amendement n° 270 est présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 53 :

« Il est inséré, après l'article 21-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un nouvel article 21-2 ainsi rédigé :

« Art. 21-2. – Une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

« Le ministre chargé des transports tranche les litiges entre la SNCF et la région relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de la convention, ainsi que les modalités de règlement des litiges, entre la région et la SNCF. »

L'amendement n° 1454, présenté par M. Estrosi est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 53 :

« Une convention passée entre la région et la SNCF ou entre la région et un exploitant privé, choisi par la région après appel d'offres, fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de cette convention et la procédure permettant à la région de choisir l'exploitant des services ferroviaires régionaux. »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 440.

**M. Michel Bouvard.** Je le répète, nous faisons confiance à l'Etat pour être le garant de l'intérêt national et au Gouvernement pour le défendre, quelles que soient les circonstances et quel que soit le Gouvernement.

Cet amendement tend à mettre en œuvre une procédure adaptée en cas de litige entre la région et la SNCF. En effet, sur ce point, le texte est, à notre sens, insuffisamment précis. Ainsi, il ne prévoit pas de recourir, dans un premier temps, à une instance arbitrale en cas de litige ; or le recours direct à une juridiction administrative est toujours dommageable.

Cet amendement fixe donc le principe de la saisine d'une instance arbitrale en cas de désaccord entre la région et la SNCF dans la mise en œuvre d'une convention d'exploitation avant tout recours devant une juridiction administrative.

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin, pour soutenir l'amendement n° 711.

**M. Germain Gengenwin.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 270.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Je note que M. Bouvard vient de nous dire qu'il faisait confiance à l'Etat, au Gouvernement et au ministre. Or l'amendement n° 270 prévoit que les litiges entre la SNCF et la région seront tranchés par le ministre en qui il a confiance (*Sourires*) Une telle disposition devrait donc satisfaire M. Bouvard.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je suis favorable à l'amendement n° 270. Les auteurs des amendements n°s 440 et 711 devraient les retirer, d'autant que l'article 58 permettra de revenir sur cette question.

**M. le président.** Monsieur Bouvard, retirez-vous votre amendement ?

**M. Michel Bouvard.** Oui, monsieur le président.

**M. Germain Gengenwin.** Je retire également le mien.

**M. le président.** Les amendements n°s 440 et 711 sont retirés.

Je mets aux voix, l'amendement n° 270.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'article 53 est ainsi rédigé.

L'amendement n° 1454 n'a plus d'objet, non plus que les amendements n°s 542 de M. Delattre, 400 de M. Proriot et 1295 de M. Filleul.

**M. Michel Bouvard.** Les amendements n'étaient pas incompatibles !

**M. le président.** C'est un problème, non de compatibilité – le ministre l'a d'ailleurs indiqué –, mais de rédaction de l'article, monsieur Bouvard.

**M. Jean Proriot.** Je ne vois pas pourquoi mon amendement n° 400 tombe.

M. le président. Monsieur Proriol, dès lors que l'Assemblée a adopté un amendement qui rédige différemment l'intégralité de l'article 53, tous les amendements déposés sur cet article ne peuvent plus être examinés, à moins d'être transformés en sous-amendements. Pitié ! (*Sourires.*)

De toute façon, ce serait trop tard.

#### Après l'article 53

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 271, ainsi rédigé :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Il est inséré, après l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales un nouvel article L. 1612-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1612-15-1. - En cas d'absence de convention visée à l'article 21-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation pour les transports intérieurs, le préfet de région peut mettre en œuvre, dans les conditions de l'article L. 1612-15 du présent code, une procédure d'inscription d'office au budget de la région, au bénéfice de la Société nationale des chemins de fer français dans la limite de la part de la compensation visée au quatrième alinéa de l'article L. 1614-8-1 du présent code. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement tend à insérer dans le code général des collectivités territoriales la disposition du projet de loi prévoyant qu'en l'absence de convention entre la région et la SNCF, le préfet de région peut mettre en œuvre une procédure d'inscription d'office au budget de la région des dépenses afférentes au fonctionnement du service régional ferroviaire.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 271.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 401, 438, 642 et 1346.

L'amendement n° 401 est présenté par M. Proriol ; l'amendement n° 438 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 642 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1346 est présenté par M. Le Vern.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Pour permettre aux régions d'assurer leurs responsabilités dans le maintien de la pérennité du service public de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, l'Etat et Réseau ferré de France les informent de tout projet de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national dans leur ressort territorial, de tout projet de réalisation d'une nouvelle infrastructure, de modification, d'adaptation de l'infrastructure existante ainsi que de tout changement dans les conditions d'exploitation du réseau ferré national dans leur ressort territorial.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Jean Proriol, pour soutenir l'amendement n° 401.

M. Jean Proriol. Nous voulons, par cet amendement, permettre aux régions d'assurer, dans les meilleures conditions qui soient, la pérennité du service public de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. Pour cela, les régions doivent obtenir des engagements de leurs partenaires - Etat, SNCF et RFF - sur la remise à niveau puis la maintenance des infrastructures ferroviaires - gares ou réseau ferré -, ou du matériel roulant, et, globalement, sur l'amélioration du service rendu aux usagers.

Cette remise en état et cette maintenance doivent s'inscrire dans le respect des normes techniques de sécurité, de performances et de qualité de service en vigueur.

Il s'agit donc de garantir une bonne information des régions sur l'évolution de la consistance du réseau ferré national dans leur ressort territorial.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 438.

M. Michel Bouvard. Il est défendu.

M. le président. Je considère que l'explication de M. Proriol vaut également pour l'amendement n° 642...

M. Germain Gengenwin. En effet, monsieur le président.

M. le président. ... et pour l'amendement n° 1346.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Ayant accepté l'amendement n° 1346 de M. Le Vern, la commission ne peut donner qu'un avis favorable à tous les amendements, puisqu'ils sont identiques.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il me semble que la disposition proposée relève davantage du décret que de la loi. Cela dit, avis favorable sur l'amendement n° 1346.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, ne faites pas de ségrégation, les autres amendements sont identiques. (*Sourires.*)

M. le président. Tous les amendements sont identiques !

Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 401, 438, 642 et 1346.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n°s 403, 439, 644 et 1347, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 403, présenté par M. Proriol, est ainsi rédigé :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Tout projet de modification d'un service ferroviaire d'intérêt national ou des modalités de fixation des redevances d'infrastructures ferroviaires au sens de l'article 13 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France doit faire l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou les régions concerné(es).

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de cet article. »

Les amendements n°s 439, 644 et 1347 sont identiques.

L'amendement n° 439 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 644 est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1347 est présenté par M. Le Vern.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Tout projet de modification d'un service ferroviaire d'intérêt national ou des modalités de fixation des redevances d'infrastructures ferroviaires au sens de l'article 13 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France", doit faire l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernée(s). »

La parole est à M. Jean Proriol, pour soutenir l'amendement n° 403.

M. Jean Proriol. Il est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a encore préféré l'amendement de M. Le Vern, qui, en ne prévoyant pas un décret en Conseil d'Etat, propose une procédure moins lourde que celle envisagée par M. Proriol.

M. le président. Par conséquent, vous préférez l'amendement n° 1347 de M. Le Vern.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Absolument, monsieur le président !

M. Michel Bouvard. Mais mon amendement n° 439 et l'amendement n° 644 de M. Daubresse sont identiques à celui de M. Le Vern !

M. le président. En effet, monsieur Bouvard.

Je vous signale, monsieur le rapporteur, que l'amendement de M. Le Vern est identique à ceux de M. Bouvard et de M. Daubresse.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. En tout cas, la dernière ligne de l'amendement de M. Proriol renvoie l'application de l'article à un décret en Conseil d'Etat, ce qui n'est pas le cas de celui de M. Le Vern.

M. Michel Bouvard. Moi non plus, je n'ai pas renvoyé à un décret en Conseil d'Etat car je connais très bien le risque que cela comporte : celui que le décret ne sorte jamais !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Monsieur Bouvard, je prends acte que votre amendement est identique à celui de M. Le Vern !

M. le président. Si je comprends bien, monsieur Bouvard, vous ne souhaitez pas introduire le Conseil d'Etat en cette affaire. Est-ce bien cela ?

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le président. Tout a été dit : le rapporteur rejette l'amendement n° 403 de M. Proriol mais accepte les trois amendements identiques n°s 439, 644 et 1347.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 403.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 439, 644 et 1347.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité. Mieux vaut l'unanimité, monsieur Bouvard, qu'une majorité riquiqui ! *(Sourires.)*

Je suis saisi de cinq amendements, n°s 402, 643, 1348, 475 et 545, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 402, présenté par M. Proriol, est ainsi rédigé :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Un comité national de concertation et de suivi est mis en place auprès du ministre des transports. Présidé par un élu, il associe les représentants de l'Etat pour les ministères des transports, de l'intérieur, de l'économie et des finances, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, de la SNCF, de RFF et les présidents de région ou leurs représentants.

« Instance consultative d'information, de dialogue et de débat, le comité examine les problèmes et difficultés éventuelles qui pourraient être rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre du transfert de compétences aux régions du transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional.

« Dans ce contexte, à défaut d'accord amiable entre les parties concernant d'éventuels différends relatifs à l'attribution des sillons, aux péages des infrastructures, aux tarifications..., ce comité saisit pour arbitrage le ministre des transports.

« Dans la perspective de l'évaluation, à moyen terme, des résultats du transfert de compétences cité ci-dessus, le comité participe à son suivi.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de mise en œuvre des dispositions du présent article ».

Les amendements n°s 643 et 1348 sont identiques.

L'amendement n° 643, est présenté par MM. Daubresse, Loos, Blessig et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ; l'amendement n° 1348, est présenté par M. Le Vern.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Un comité national de concertation et de suivi est mis en place auprès du ministre des transports. Présidé par un élu, il associe les représentants de l'Etat (et notamment les ministères des transports, de l'intérieur, de l'économie et des finances, de l'aménagement du territoire et de l'environnement), de la SNCF, de Réseau ferré de France, et les présidents de région (ou leurs représentants).

« Instance consultative d'information, de dialogue et de débat, elle examine les problèmes et difficultés éventuelles qui pourraient être rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre du transfert de compétences aux régions du transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional.

« Dans ce contexte, à défaut d'accord amiable entre les parties concernant d'éventuels différends (attribution des sillons, péage des infrastructures, tarifications...), ce comité saisit, pour arbitrage, le ministre des transports.

« Dans la perspective de l'évaluation, à moyen terme, des résultats du transfert de compétences cité ci-dessus, le comité participe à son suivi.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions de mise en œuvre des dispositions du présent article. »

L'amendement n° 475, présenté par M. Michel Bouvard, est ainsi rédigé :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Le Conseil supérieur du service public ferroviaire est chargé du suivi de l'application des dispositions de transfert.

« Il examine les problèmes et les difficultés éventuelles qui pourraient être rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre du transfert de compétences aux régions du transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional.

« Dans ce contexte, à défaut d'accord amiable entre les parties concernant d'éventuels différends (attribution des sillons, péage des infrastructures, tarifications...), le Conseil saisit pour arbitrage, le ministre des transports.

« Dans la perspective de l'évaluation, à moyen terme, des résultats du transfert de compétences cité ci-dessus, le Conseil participe à son suivi. »

L'amendement n° 545, présenté par MM. Delattre, Proriol, Bussereau et Goulard, est ainsi rédigé :

« Après l'article 53, insérer l'article suivant :

« Il est créé une autorité indépendante d'arbitrage des sillons. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Jean Proriol, pour soutenir l'amendement n° 402.

**M. Jean Proriol.** Les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports ferroviaires de voyageurs, doivent disposer d'un réel pouvoir dans le choix des sillons. Il ne s'agirait pas que la SNCF choisisse pour ses grandes lignes, voire pour le fret les sillons plus performants ou, en tout cas, les plus rémunérateurs et laisse aux régions des sillons qui le seraient beaucoup moins.

A l'heure actuelle, la SNCF et RFF sont les seuls interlocuteurs dans les processus éventuels d'arbitrage entre les différentes utilisations possibles du réseau ferré : transport express régional, transport de voyageurs grande ligne, transport de fret.

Il importe que le service public puisse bénéficier de réelles priorités, mais cela ne doit pas porter atteinte au développement des autres utilisations. Cet objectif suppose une totale transparence des modalités de gestion du réseau et une information égale et complète de tous les partenaires concernés.

A cette fin, il est donc proposé d'instituer une instance nationale de concertation et de suivi pour les éventuels conflits d'usage, les différends potentiels ou même l'évaluation des conditions de fonctionnement du dispositif de transfert.

**M. le président.** L'amendement n° 643 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n° 1348.

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 475.

**M. Michel Bouvard.** Etant donné le nombre d'instances qui existent déjà, il n'est pas forcément utile d'en créer une nouvelle. J'estime que le transfert des compétences en question peut faire l'objet d'une discussion à l'amiable à l'échelon local et que le Conseil supérieur du service public ferroviaire peut à la fois assurer un suivi de l'application des dispositions de ce transfert et examiner les éventuelles difficultés qui pourraient surgir, par exemple sur l'affectation des sillons. A défaut d'accord amiable, le Conseil pourrait saisir le ministre pour arbitrage.

A mon sens, la répartition des sillons ne relève pas d'une instance nouvelle à créer.

Par ailleurs, je ne sais pour quelle raison l'exposé des motifs de mon amendement ne correspond pas au contenu de celui-ci, et je prie mes collègues de m'en excuser.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre, pour défendre l'amendement n° 545.

**M. Francis Delattre.** Il est défendu.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Sur ce point, la commission préfère l'amendement n° 1425 qu'a déposé le Gouvernement après l'article 58 et qui répond au même objectif. Toutefois, elle reconnaît l'intérêt de l'amendement n° 475 de M. Bouvard, qui prévoit que le Conseil supérieur du service public ferroviaire est l'organisme compétent pour examiner l'ensemble des problèmes en question.

Bref, étant favorable à l'amendement n° 1425, qui sera appelé ultérieurement, la commission s'est prononcée contre ces amendements.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je partage le souci des auteurs de ces amendements, mais je leur demande de les retirer, étant donné que le Gouvernement a déposé, après l'article 58, un amendement n° 1425 qui répond au même objectif que celui qu'ils souhaitent atteindre.

Par ailleurs, le Conseil supérieur du service public ferroviaire ne relève pas du domaine de la loi. Evitons donc de l'y introduire.

**M. le président.** Monsieur Bouvard, si vous retirez votre amendement, peut-être cela simplifierait-il notre discussion ?

**M. Michel Bouvard.** Je le retire et me rallie à l'amendement n° 1425.

**M. le président.** L'amendement n° 475 est retiré.

Monsieur Proriol, retirez-vous également votre amendement n° 402 ?

**M. Jean Proriol.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 402 est retiré.

Monsieur Delattre, faites-vous comme vos collègues et retirez-vous votre amendement n° 545 ?

**M. Francis Delattre.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 545 est retiré.

#### Article 54

**M. le président.** « Art. 54. – Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du territoire régional, la région peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour la région Ile-de-France, pour l'organisation des services définis à l'article 51 de la présente loi.

« La mise en œuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées à l'alinéa précédent et l'exploitant des services de transport.

« La région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de

services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 272, ainsi libellé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 54 les deux alinéas suivants :

« Il est inséré, après l'article 21-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 21-3 ainsi rédigé :

« Art. 21-3. – Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe ou avec le syndicat des transports d'Ile-de-France, pour l'organisation des services définis à l'article 21-1. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement tend à insérer une disposition de ce texte dans la LOTI.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 272.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 273, ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 54, substituer aux mots : "l'exploitant des services de transport" les mots : "la Société nationale des chemins de fer français". »

La parole est M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement de clarification.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 273.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, et M. Biessy ont présenté un amendement, n° 274 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 54 par les mots : "sans préjudice des responsabilités que l'Etat lui a confiées pour l'organisation des services d'intérêt national". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement de précision.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 274 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 1364, ainsi rédigé :

« Au début du troisième alinéa de l'article 54, après les mots "La région", insérer les mots : "ou toute autre autorité organisatrice frontalière". »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Il s'agit, par cet amendement, de prendre en compte un point particulier, voire d'anticiper.

De plus en plus, nous nous efforçons d'organiser des services communs de transport et de desserte dans des zones frontalières. Ainsi, actuellement, sur l'ensemble de la chaîne des Alpes, dans le cadre des dispositifs « inter-reg » de l'Union européenne, nous essayons de mettre en place des services communs de transport destinés à améliorer les dessertes interfrontières. Il n'est donc pas exclu que nous soyons conduits un jour à créer une autorité organisatrice frontalière. Cet amendement vise à étendre à une telle autorité la possibilité de conclure une convention pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il semble satisfait par le troisième alinéa de l'article 54, qui dispose que la région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs.

M. le président. Monsieur Bouvard, êtes-vous satisfait de cette réponse ?

M. Michel Bouvard. Non, elle ne me satisfait pas pleinement, car les choses ne se passeront pas forcément au niveau de la région.

On nous recommande aujourd'hui de créer des agences de gestion transfrontalières dans un certain nombre de domaines. Mais une autorité organisatrice frontalière peut très bien souhaiter contracter avec une autre autorité organisatrice frontalière, qui n'est pas forcément une région. En outre, d'un pays à l'autre, la répartition des compétences peut être différente.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1364.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 54, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 54, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 55

M. le président. « Art. 55. – En l'absence de syndicat mixte de transport tel que prévu à l'article 30-1 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée précitée, une région peut passer une convention avec une autorité organisatrice de transports urbains en vue d'assurer la coordination de l'organisation des services de transports qui relèvent de leurs compétences respectives. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, nos 405 et 442.

L'amendement n° 405 est présenté par M. Proriot ; l'amendement n° 442 est présenté par M. Michel Bouvard.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 55. »

La parole est à M. Jean Proriol, pour soutenir l'amendement n° 405.

**M. Jean Proriol.** Nous voulons laisser le soin aux autorités organisatrices de transport de déterminer le périmètre pertinent du syndicat mixte. Nous voulons ainsi faciliter des coordinations incluant les départements, notamment pour traiter du cas particulier des zones rurales. Nous voulons enfin permettre toutes les combinaisons possibles entre autorités organisatrices de transport.

En effet, la LOTI prévoit que l'organisation du système de transport intérieur relève de plusieurs autorités - Etat, SNCF, régions, départements, villes -, la politique globale étant clairement de la responsabilité conjointe des collectivités et de l'Etat.

Pourtant, les principes de subsidiarité et de non-tutelle pour les collectivités locales induisent une déficience en matière de coordination et de cohérence des réseaux, notamment dans une perspective d'interconnexion et d'intermodalité, le cas des services hybrides type « tram-train » étant le plus symptomatique.

Pour ces raisons, nous proposons de supprimer l'article 55.

**M. le président.** Monsieur Bouvard, souhaitez-vous ajouter un mot à ce que vient de dire M. Proriol?

**M. Michel Bouvard.** Non, monsieur le président. Ces amendements ont été fort bien défendus.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Il y a, me semble-t-il, une incompréhension : l'article 55 vise justement l'organisation des services de transports en l'absence de syndicat mixte. Je vous renvoie - et vous m'en excuserez, monsieur le président - à la page 183 du tome II : en l'absence de syndicat mixte, une région ou un département - ce sera l'objet de l'amendement n° 276 qui sera appelé dans quelques minutes - « peut passer une convention avec une autorité organisatrice de transports urbains ».

**M. le président.** Renvoyons donc M. Proriol et M. Bouvard à l'excellent rapport de M. Rimbart! (*Sourires.*)

Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements de suppression?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Même avis que la commission. L'article 55 a justement pour objet de prévoir le cas où le syndicat mixte est absent.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 405 et 442.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 275, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'article 55 :

« Il est inséré, après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 30-2 ainsi rédigé :

« Art. 30-2. - En l'absence de syndicat mixte de transport tel que prévu à l'article 30-1 de la présente loi, une région... (*le reste sans changement.*) »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Insertion dans la LOTI.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 275.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 276, ainsi rédigé :

« Dans l'article 55, après les mots : "une région", insérer les mots : "ou un département". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Je viens de le défendre. Nous proposons de faire clairement mention des départements.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

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

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n°s 421, 546, 712, 182 et 973, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 421, 546 et 712 sont identiques.

L'amendement n° 421 est présenté par MM. Doligé, Dupont, Poignant et Gaynard ; l'amendement n° 546 est présenté par MM. Proriol, Colombier, Bussereau et Delattre ; l'amendement n° 712 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans l'article 55, après le mot : "urbains", insérer les mots : "et interurbains". »

Les amendements n°s 182 et 973 sont identiques.

L'amendement n° 182 est présenté par M. Michel Bouvard ; l'amendement n° 973 est présenté par M. Estrosi.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans l'article 55, après le mot "urbains", insérer les mots : "ou interurbains". »

La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir les amendements n°s 421, 546 et 712.

**M. Francis Delattre.** L'article 55 oublie les transports interurbains, ce qui est surprenant parce que cette notion avait été largement développée par la loi dite Voynet à travers les schémas régionaux de transport. Nous proposons que les régions puissent passer des conventions avec les départements, ne serait-ce que pour les transports scolaires. C'est le bon sens même!

**M. le président.** La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir les amendements n°s 182 et 973.

**M. Michel Bouvard.** Ils sont défendus.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Monsieur le président, je croyais avoir été clair en expliquant que toutes les combinaisons étaient possibles.

Par ailleurs, j'observe que cette notion de transports interurbains ne figure pas dans la LOTI : il y a les transports urbains ou les transports non urbains. Si vous vou-

lez transformer les choses, employez les bons termes. Nous nous en sommes expliqués en commission, je suis étonné que vous en reparliez.

**M. Michel Bouvard.** Je ne siége pas à la commission de la production et des échanges, monsieur le rapporteur.

**M. le président.** On ne peut pas siéger partout, monsieur Bouvard. C'est parfois dommage ! (*Sourires.*)

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 421, 546 et 712.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 182 et 973.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 32 de M. Micaux n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 55, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 55, ainsi modifié, est adopté.*)

#### Article 56

**M. le président.** « Art. 56. – Cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement déposera un rapport au Parlement portant bilan de ce transfert de compétence, établi sur la base d'une évaluation conjointe diligentée par l'Etat et les régions. »

**M. Rimbart, rapporteur,** a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 277, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 56. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Nous proposons de supprimer l'article 56 à cet endroit pour le rétablir après l'article 59, où il a mieux sa place.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 277.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'article 56 est supprimé.

#### Article 57

**M. le président.** « Art. 57. – A l'avant-dernier alinéa de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, les mots : "Les dépenses réalisées en application de l'expérimentation prévue au troisième alinéa de l'article 67 de la loi n<sup>o</sup> 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire" sont remplacés par les mots : "Les dépenses réalisées en application des dispositions prévues à l'article 51 de la loi n<sup>o</sup> du relative à la solidarité et au renouvellement urbains". »

**M. Rimbart, rapporteur,** a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 278, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 57 :

« I. – Après l'avant-dernier alinéa de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les dépenses réalisées en application des dispositions prévues à l'article 21-1 de la loi n<sup>o</sup> 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs n'entrent pas dans l'assiette du prélèvement, à due concurrence, de la compensation forfaitaire des charges transférées ».

« II. – Les dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales sont abrogées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Insertion dans le code des collectivités territoriales.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 278.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'article 57 est ainsi rédigé.

#### Article 58

**M. le président.** « Art. 58. – L'article 22 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée précitée est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

« La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la SNCF, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article 51 de la loi n<sup>o</sup> du relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national est soumise pour avis aux départements et communes concernés.

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service régional de voyageurs ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service régional de voyageurs est soumise pour avis aux départements et aux communes concernés. »

**M. Rimbart, rapporteur,** a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 279, ainsi libellé :

« Après les mots : "services d'intérêt régional", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 22 de la loi du 30 décembre 1982 : "au sens de l'article 21-1 de la présente loi". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Amendement rédactionnel.

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

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 1123 deuxième rectification, ainsi libellé :

« Après le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 22 de la loi du 30 décembre 1982, insérer l'alinéa suivant :

« Il peut être créé des comités de ligne, composés de représentants de la SNCF, d'usagers, de salariés de la SNCF et d'élus des collectivités territoriales pour examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité. »

La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Des comités départementaux et régionaux des transports ont été créés par la LOTI. Or nous constatons que la plupart de ces comités départementaux ne fonctionnent pas. Nous pensons utile de réaffirmer dans la loi la nécessité de ces réunions.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Favorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1123 deuxième rectification.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 280, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 22 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "un service national", insérer les mots : "ou international". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Le service peut être national ou international, Paris-Bâle et Paris-Marseille par exemple. Il faut le prévoir.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 280.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 58, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 58, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 58

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, et M. Biessy ont présenté un amendement, n° 281, ainsi libellé :

« Après l'article 58, insérer l'article suivant :

« L'article 16 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports inférieurs est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les comités départementaux et régionaux des transports sont consultés sur l'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Nous proposons que les comités départementaux et régionaux des transports soient consultés pour l'organisation des transports ferroviaires.

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

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1425, ainsi rédigé :

« Après l'article 58, insérer l'article suivant :

« Il est créé, auprès du ministre chargé des transports, un comité national de suivi de la décentralisation des services voyageurs d'intérêt régional. Ce comité est consulté sur l'ensemble des questions liées au transfert de compétences prévu à l'article 51. Il est composé de représentants des régions, de l'Etat, de Réseau ferré de France et de la Société nationale des chemins de fer français.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'expérimentation commencée en 1997 a montré la nécessité d'une structure souple de concertation entre les différents partenaires : région, SNCF, Etat. Il m'a paru nécessaire de le formaliser dans la loi.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Plutôt favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1425.

*(L'amendement est adopté.)*

#### Article 59

M. le président. « Art. 59. – Les dispositions du premier alinéa de l'article 22 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée précitée sont abrogées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. »

Je mets aux voix l'article 59.

*(L'article 59 est adopté.)*

#### Après l'article 59

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 283, ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

« Cinq ans après la date du transfert de compétences visée à l'article 21-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports inté-

rieurs, le Gouvernement déposera un rapport au Parlement portant bilan de ce transfert de compétence établi sur la base d'une évaluation conjointe diligentée par l'Etat et les régions.

« Ce bilan portera notamment sur l'évolution quantitative et qualitative des services ainsi que leur financement, les relations entre les régions et la SNCF, le développement de l'intermodalité, la tarification et le maintien de la cohérence du système ferroviaire. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Il s'agit de rétablir le texte supprimé à l'article 56 pour le placer à cet endroit du projet de loi. Il s'agit d'adopter le principe du bilan du Parlement cinq ans après la date du transfert.

**M. le président.** Et un rapport ! (*Sourires.*)

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Favorable.

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

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Desallangre a présenté un amendement, n° 1037 rectifié, ainsi libellé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

« La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complétée par un article 28 ainsi rédigé :

« *Art. 28.* – Toute personne qui aura refusé d'obtempérer aux injonctions mentionnées au V de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 94-561 du 30 juin 1994 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local pourra se voir imposer de descendre du train par les agents de la force publique. »

La parole est M. Jacques Desallangre.

**M. Jacques Desallangre.** Pourquoi un tel amendement ?

Face aux contrevenants, les agents de la SNCF sont aujourd'hui désarmés. Il en résulte d'abord un préjudice financier considérable pour la SNCF, de l'ordre du milliard de francs par an, et je vous indiquerai tout à l'heure ce que la SNCF pourrait réaliser avec cet argent. Ensuite – et ce n'est pas le moins important – les contrôleurs perdent toute autorité et toute crédibilité aux yeux des autres voyageurs « témoins », sans compter que les mauvais exemples sont toujours suivis par certains.

Il conviendrait que ces comportements puissent faire l'objet d'une injonction adressée au contrevenant par l'agent assermenté, qui, si elle n'est pas suivie d'effet, permette le recours à la force publique pour faire descendre l'intéressé du train.

L'avantage de cette mesure serait double.

En premier lieu, elle aurait un effet dissuasif, un voyageur pouvant hésiter à se trouver en situation irrégulière s'il sait qu'il risque de ne pas arriver à destination, qui plus est sans avoir le choix de son lieu de « débarquement ». Actuellement, même en ayant répondu au contrôleur de la manière la plus désinvolte, voire la plus insultante, le contrevenant arrive quand même à sa destination.

En second lieu, une telle mesure renforcerait incontestablement l'autorité des agents de contrôle et les conforterait dans l'exercice, souvent difficile, de leur mission.

Maire d'une ville cheminote, je rencontre souvent les cheminots. Je sais à quel point ils sont désemparés. Ils s'interrogent sur le bien-fondé de leur mission, ne pouvant pas la mener à bien. Parfois, des troubles à l'ordre public ne sont pas réprimés.

D'un côté, l'impunité ; de l'autre, un sentiment d'injustice.

Il importe de souligner que la disposition que je propose ne comporte aucune extension des pouvoirs des agents du chemin de fer, qui disposent déjà de la faculté d'adresser des injonctions, la contrainte demeurant de la seule compétence des agents de la force publique.

Une règle n'existe que si elle est effectivement respectée, et donc si les manquements sont sanctionnés. Sinon, elle n'est qu'un conseil ou une recommandation. Ce n'est absolument pas ce qui est recherché ici.

**M. le président.** Monsieur Bouvard, vous voulez, me semble-t-il, déposer un sous-amendement ? Vous pensez sans doute à la même chose que moi et, voulant vous amuser, vous allez nous proposer que la descente se fasse « au prochain arrêt » ? (*Sourires.*)

**M. Michel Bouvard.** Au « premier arrêt », monsieur le président ! (*Sourires.*)

**M. le président.** C'est effectivement souhaitable ! (*Sourires.*)

**M. Michel Bouvard.** Mais cette précision ne serait sans doute pas inutile, monsieur le président !

Plus sérieusement, le problème que soulève M. Desallangre est bien réel. Je sais que vous êtes attentif à cette question, monsieur le ministre. J'ai en effet le souvenir d'un amendement du Gouvernement à la loi sur la sécurité routière pour permettre de renforcer les peines appliquées aux agresseurs des employés de services publics de transport.

L'amendement de M. Desallangre va dans le même sens. D'une part, il renforce la crédibilité et la sécurité des agents de contrôle de la SNCF ; d'autre part, il permet de lutter efficacement contre la fraude.

J'ai moi-même beaucoup travaillé sur la fraude. Je suis d'ailleurs l'auteur d'une proposition de loi.

**M. Alain Cacheux.** Excellente proposition de loi.

**M. Michel Bouvard.** Le taux de recouvrement des amendes qui sont dressées par la SNCF est aujourd'hui inférieur à 10 %. Etant élu dans un département où siège une direction régionale de la SNCF, j'ai eu la curiosité, à l'époque où je rapportais le budget des transports terrestres, de me rendre dans les services des impôts. Là, j'ai constaté que trois personnes étaient affectées au recouvrement des amendes émises par la SNCF. Mais comme les contrôleurs ne peuvent pas demander l'identité des contrevenants, à la différence des forces de police, comme les personnes appréhendées donnent des identités « bidons », les recettes perçues par l'Etat ne couvrent même pas le salaire de ces trois personnes. Il ne faut pas s'étonner après d'entendre dire que la collecte de l'impôt est plus chère en France qu'ailleurs !

Tout ce qui peut contribuer à renforcer la crédibilité des agents de contrôle, tout ce qui peut contribuer, en cas de conflit, à sécuriser les agents de contrôle du service ferroviaire va dans le bon sens. C'est ce que fait l'amendement n° 1037.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Les soucis exprimés ici sont totalement justifiés. Cependant, la solution apportée par cet amendement n'est pas forcément la meilleure. Elle pourrait même, en accentuant les tensions, aller à l'encontre de l'objectif recherché.

M. Michel Bouvard. Faites des propositions !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il faut essayer de trouver une meilleure solution.

La commission a donc rejeté l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le souci de sécurité des transports est tout à fait légitime. Depuis maintenant plus de deux ans, des mesures juridiques non négligeables sont prises dans ce domaine. Le Parlement a voté, je le rappelle, un texte qui qualifie les agressions commises contre des agents de transport de circonstances aggravantes.

M. Michel Bouvard. Nous vous avons soutenu !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. D'autres mesures ont été prises, tant matérielles que financières.

J'ai également demandé à des personnels concernés de réfléchir à des propositions de façon à résoudre le problème que vous posez, messieurs. Rejet.

M. le président. La parole est à M. Jean Proriol, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean Proriol. Le groupe Démocratie libérale et Indépendants votera cet amendement. Je suis surpris de la position du Gouvernement et du rapporteur. Je ne veux pas être agressif mais j'ai l'impression que le Gouvernement recule devant un problème qui existe dans de nombreux trains.

M. Alain Cacheux. M. Gayssot n'a pas l'habitude de reculer.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait avant ?

M. Jean Proriol. Et notre collègue, qui est d'une ville cheminote, a eu raison de le poser explicitement.

Nous devons donner un signal fort aux agents de contrôle. Ce n'est pas à vous, monsieur le ministre, qui êtes un ancien cheminot, peut-être retraité...

M. Alain Cacheux. C'est un jeune retraité, alors ! (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Depuis trois mois, en effet !

M. Jean Proriol. Ce n'est pas à vous que je vais apprendre les difficultés qu'éprouvent vos anciens collègues cheminots. Aucune femme n'accepte le poste de contrôleur SNCF, pour des raisons évidentes de sécurité !

En votant cet amendement, nous voulons marquer notre soutien aux agents de contrôle. Il est injuste de constater que les voyageurs qui paient leur billet ne sont pas mieux traités que ceux qui fraudent ostensiblement le règlement en ne payant pas. L'amendement est justifié. C'est du bon sens. Nous devons réagir face aux incidents. Le règlement de la police des chemins de fer date, tenez-vous bien, du 15 juillet 1845 ! Les choses ont évolué ! Prenons-en acte. Et que le Gouvernement n'ait pas peur !

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

M. Jacques Desallangre. M. le ministre dit qu'il comprend le souci que j'exprime. S'il annonçait qu'il va continuer de travailler, de consulter pour faire une proposition d'ici à la prochaine lecture, je pourrais retirer mon amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis d'accord pour continuer à travailler sur cette question, avec le souci de trouver une solution. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Alain Cacheux. Quel sens de l'ouverture !

M. Jacques Desallangre. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 1037 est retiré.

L'amendement n° 955 de M. Estrosi n'est pas défendu.

Je suis saisi de trois amendements, n°s 1005, 1259 et 1315, qui, malgré leur place, peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1005, présenté par M. Dray, M. Galut et Mme Picard, est ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

#### Section 5

##### Mettre en œuvre le droit au transport

« Art. 59 *bis* - Les services de transport bénéficiant du concours financier soit d'un syndicat mixte de transports ayant institué le versement prévu à l'article L. 2333-68-1 du code général des collectivités territoriales, soit du syndicat des transports d'Ile-de-France, accordent une réduction tarifaire d'au moins 75 % aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380-2 de la loi n° 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

L'amendement n° 1259, présenté par M. Marchand, M. Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère, est ainsi rédigé :

« Après l'article 50, insérer les dispositions suivantes :

#### Section 5

##### Mettre en œuvre le droit au transport

« Art. 50 *bis* - En Ile-de-France et dans l'aire de compétence des syndicats mixtes de transports ayant institué un versement destiné au financement des transports en commun, une réduction tarifaire d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380 de la loi n° 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

Sur cet amendement, M. Rimbart, rapporteur, a présenté un sous-amendement, n° 1535, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa de l'amendement n° 1259, substituer aux mots : "de la loi n° 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle", les mots : "du code de la sécurité sociale". »

L'amendement n° 1315, présenté par MM. Filleul, Saugues et Bockel, est ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

« En Ile-de-France et dans l'aire de compétence des syndicats mixtes de transports ayant institué un versement destiné au financement des transports en commun, une réduction tarifaire d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380 de la loi n° 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

L'amendement n° 1005 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n° 1259.

Quant au sous-amendement n° 1535...

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Il n'a plus d'objet, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 1315.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Avec cet amendement, nous comptons donner un sens au droit au transport et compléter ainsi le dispositif de la couverture maladie universelle.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement eu égard à l'amendement n° 1259. Mais ce dernier n'a pas été soutenu. Dans ces conditions, l'avis de la commission ne peut qu'être favorable...

**M. le président.** Mes chers collègues, nous avons trois amendements qui pouvaient faire l'objet d'une discussion commune : l'amendement n° 1005 de M. Dray, qui n'est pas défendu ; l'amendement n° 1259 de M. Marchand, qui n'est pas non plus défendu, mais que la commission peut reprendre, d'autant plus qu'elle a déposé un sous-amendement à cet amendement ; et, enfin, l'amendement n° 1315 de M. Filleul.

Monsieur le rapporteur, reprenez-vous l'amendement de M. Marchand ?

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Oui, monsieur le président. Je rapporte au nom de la commission et il est donc normal que je le reprenne.

**M. le président.** Voilà qui va simplifier notre discussion !

Monsieur Filleul, j'imagine que vous avez en partie satisfaction et que vous retirez l'amendement 1315 ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** En effet, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 1315 est retiré.

Ne restent plus en discussion que l'amendement n° 1259 et le sous-amendement n° 1535.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** L'amendement affirme très fortement le droit au transport. Il prévoit une réduction tarifaire d'au moins 75 % pour les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de la loi du 27 juillet 1999.

Quant au sous-amendement, il tend à remplacer la référence à la loi de 1999 par une référence au code de la sécurité sociale.

J'ajoute que la réduction s'appliquera quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur.

**M. le président.** Voilà une explication claire, monsieur le rapporteur !

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le dispositif proposé suppose des dépenses, et qui dit dépenses dit ressources.

Pour les autorités de transport de province, la modulation des tarifs nécessaires pour assurer les financements complémentaires sera, conformément aux engagements de l'Etat, rendue possible par la suppression de l'encadrement tarifaire et le décret sera publié au mois de mai prochain dès que nous aurons l'avis du Conseil de la concurrence.

La politique tarifaire reste fondamentalement de la responsabilité des autorités organisatrices. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande à l'Assemblée de rejeter le sous-amendement et l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 1535.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1259, modifié par le sous-amendement n° 1535.

*(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Nous en avons terminé avec la partie du projet loi relative aux transports.

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. Henry Chabert, pour un rappel au règlement.

**M. Henry Chabert.** Monsieur le président, je voudrais parler d'un amendement qui, malheureusement, n'a pas été déposé mais qui devrait être pris en considération entre nos deux lectures.

Cet amendement, qui avait été discuté avec les représentants du Gouvernement, visait à faire en sorte que l'ensemble des dispositions relatives au transport, en particulier aux transports collectifs, dont nous avons débattu, puisse donner lieu, en considération des problèmes de déplacement, à une forme de mutualisation, au moins à titre expérimental, pour les régions ou les collectivités qui seraient intéressées.

L'ensemble des recettes, des dépenses d'investissement et de fonctionnement pourraient ainsi être « associé ». Les déplacements routiers, dans le cadre des transports collectifs des collectivités locales ou de la SNCF, éventuellement compte tenu des problèmes de stationnement, pourraient avoir, en parallèle à la démarche d'un PDU, la capacité de mutualiser tous les financements concernés.

A ce jour, une rédaction satisfaisante n'a pas pu être trouvée. Je pense qu'il serait normal que, d'abord au Sénat, puis à l'Assemblée, une telle disposition puisse être étudiée.

Voilà ce que je voulais dire à la fin de l'examen des articles concernant les transports, et je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir permis de le faire.

**M. le président.** Vous avez fait un rappel au règlement fondé sur les dispositions de l'article 54.

#### Reprise de la discussion

**M. le président.** Nous poursuivons la discussion des articles.

## Article 60

M. le président. Je donne lecture de l'article 60 :

## TITRE IV

## ASSURER UNE OFFRE D'HABITAT DIVERSIFIÉE ET DE QUALITÉ

« Art. 60. - Les articles L. 301-1 et L. 301-2 du code de la construction et de l'habitation sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 301-1. - I. - La politique d'aide au logement a pour objet de favoriser la satisfaction des besoins de logements, de promouvoir la qualité de l'habitat, d'améliorer l'habitat existant et d'adapter les dépenses de logement à la situation de famille et aux ressources des occupants. Elle doit tendre à favoriser une offre de logements qui, par son importance, son insertion urbaine, sa diversité de statut d'occupation et de répartition spatiale, soit de nature à assurer la liberté de choix pour toute personne de son mode d'habitation.

« II. - Toute personne ou famille éprouvant des difficultés particulières, en raison notamment de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'existence, a droit à une aide de la collectivité pour accéder à un logement décent et indépendant ou s'y maintenir.

« Art. L. 301-2. - La politique d'aide au logement comprend notamment :

« 1<sup>o</sup> Des aides publiques à l'investissement en faveur du logement locatif, pour la construction neuve de logements, à l'acquisition avec amélioration de logements existants et les opérations de restructuration urbaine. Les aides sont majorées lorsque les logements servent à l'intégration de personnes rencontrant des difficultés sociales particulières ;

« 2<sup>o</sup> Des aides publiques, accordées sous condition de ressources, aux personnes accédant à la propriété de leur logement, sous la forme d'avances remboursables sans intérêt et de prêts d'accession sociale à taux réduit ;

« 3<sup>o</sup> Des aides publiques à l'investissement pour les travaux d'amélioration des logements existants réalisés par les propriétaires bailleurs, dans le parc locatif social et dans le parc privé, ainsi que par les propriétaires occupants sous condition de ressources ;

« 4<sup>o</sup> Des aides publiques à l'investissement pour les logements locatifs privés soumis à des conditions de loyer encadré et destinés à des personnes sous condition de ressources ;

« 5<sup>o</sup> Des aides personnelles au logement, dont l'aide personnalisée instituée au titre V, chapitre I<sup>er</sup> du présent livre, qui sont versées aux locataires ou aux propriétaires accédants, sous condition de ressources. »

Deux orateurs sont inscrits sur l'article 60.

La parole est à Mme Janine Jambu.

Mme Janine Jambu. Je souhaite revenir sur la question à mes yeux essentielle des conditions d'accès au logement social et, donc, des plafonds de ressources.

Cette question renvoie à deux notions : la mixité sociale et la conception du rôle du logement social.

Ainsi que nous l'avons dit à de nombreuses reprises, et le texte aujourd'hui en discussion nous conduit à le réaffirmer avec force, nous ne partageons pas l'idée que le logement social ait pour seule vocation de loger les plus démunis ou les plus modestes.

M. Jean-Louis Dumont. Très bien !

Mme Janine Jambu. Nous pensons qu'il a une place centrale dans la politique sociale du logement et qu'il participe de la liberté du choix de l'habitat qui doit être offerte au plus grand nombre des citoyens, des salariés de notre pays.

Un programme équilibré et moderne de logements sociaux, c'est, bien sûr, une conception architecturale, une construction de qualité. Mais c'est, dans le même temps, la possibilité de trouver dans la même cage d'escalier une institutrice, un conducteur de la RATP, un technicien de la Thomson, un RMIste, un agent d'entretien, un médecin et un couple de retraités. Il ne s'agit pas là d'un inventaire à la Prévert, mais de l'exemple concret d'une politique de mixité sociale permettant, au gré des attributions de logements, de mieux vivre ensemble.

Bien entendu, nous ne négligeons pas les avancées effectuées les deux dernières années en ce qui concerne la revalorisation des plafonds. Vous me ferez remarquer que deux tiers de nos concitoyens accèdent au logement social, mais trop de salariés, trop de jeunes couples, notamment dans nos banlieues, en restent encore exclus.

Un jeune couple disposant avec deux salaires de 15 500 francs de ressources mensuelles dépasse le plafond.

Un couple de salariés avec un enfant et 21 100 francs de ressources mensuelles est lui aussi au-dessus du plafond.

Un couple de salariés avec deux enfants et 23 600 francs de ressources mensuelles est dans le même cas.

Une femme seule avec 7 200 francs de ressources mensuelles dépasse elle aussi le plafond.

M. Alain Cacheux. C'est vrai !

Mme Janine Jambu. Bien sûr, nous savons que la matière est essentiellement réglementaire. Mais nous souhaitons que, dans le présent débat, le Gouvernement prenne un engagement, affirme une volonté nette d'aller vers une revalorisation sensible des plafonds d'accès. (M. Alain Cacheux et M. Daniel Vachez applaudissent.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Nudant.

M. Jean-Marc Nudant. Je sais que bon nombre de mes collègues reprochent au projet en discussion son impuissance à traduire, dans les faits, le patchwork des très bonnes intentions cousues dans l'exposé des motifs. Tel ne sera pas mon cas.

J'ai décelé dans ce projet de loi une ambition forte et concrète, celle de tourner purement et simplement une page d'une partie importante de l'histoire du logement social. Cette ambition est toutefois affichée avec modestie. C'est sous prétexte de « préciser » ou de « redéfinir » les compétences des organismes HLM que l'on souhaite cantonner l'accession à la propriété dans un registre si étroit que cela revient en fait à l'exclure de la mission du mouvement HLM.

Accession à la propriété et organismes de logement social : le débat avait rejoint les coulisses de l'histoire. Le voilà qui rebondit. Je le croyais clos depuis 1899, lorsque Jean Jaurès s'est rallié à l'idée d'une accession à la propriété pour les « classes populaires ».

M. Marcovitch a cité le docteur Emmanuelli. Je citerai quant à moi un bon auteur : Roger Quilliot. Celui-ci écrivait : « Notre vocation demeure de proposer aux Français le choix entre la propriété et la location de son logis. » Cela me semble tout à fait raisonnable.

J'ai parlé de « cantonnement » de l'accession à la propriété. J'aurais pu, sans paraître excessif, parler de banissement.

Le dispositif juridique est en effet politiquement sans ambiguïté : l'article 61 exclut l'accession à la propriété de la mission d'intérêt général des organismes HLM ; les articles 62 et 63 réduisent la sphère de compétence des offices d'HLM à une sorte de domaine résiduel ; l'article 68 décline l'ensemble en fabriquant un énième système de garantie posé à côté de la Caisse de garantie du logement social.

Permettez-moi de vous dire que les perspectives que le projet assigne à l'accession à la propriété des organismes HLM sont totalement déconnectées de la réalité.

Je suis moi-même président d'une société coopérative d'HLM. Depuis son origine, elle ne produit que des logements en accession à la propriété comme la plupart des coopératives. Nous pouvons prouver qu'en Côte-d'Or, dans l'Aude, le Finistère ou le Pas-de-Calais, l'accession à la propriété d'HLM n'a pas démerité.

Elle n'a pas démerité sur le plan social. En effet, qui a mis en place des dispositifs de sécurisation pour les accédants ? Qui a allégé leurs dettes ? Qui a développé l'ingénierie sur mesure ?

Aujourd'hui, on refuse de solvabiliser les accédants les plus modestes en les satellisant loin de leur lieu de travail, et je ne suis pas sûr que ce soit une bonne chose.

Le projet refuse de considérer comme une mission d'intérêt général l'accession à la propriété HLM. C'est un mauvais coup porté au logement social en général.

L'accession à la propriété n'a pas non plus démerité sur le plan économique. Ma coopérative d'HLM ne fait, pour sa part, que de l'accession depuis vingt-cinq ans. Mais c'est grâce à ses fonds propres – cela vous étonnera peut-être – que nous pourrions financer du logement locatif social.

Sur le plan macro-économique, il est utile de pouvoir étalonner le risque que représenterait l'activité d'accession. Nous disposons de quelques repères. Nous savons, par exemple, que, pour ce qui concerne le fonds de garantie de l'accession sociale, après huit années de fonctionnement, le rapport entre les encours de cotisations et les sinistres est d'environ 0,1 %.

En dix ans, la Caisse de garantie du logement social est intervenue pour plus de 85 % dans le secteur locatif social.

Dans ces conditions, pourquoi créer de toutes pièces un instrument centralisé de contrôle, d'agrément et de garantie, uniquement pour les opérations d'accession des organismes HLM ? Qui accepterait une telle contrainte ? D'autres moyens techniquement plus pertinents que ce dispositif bureaucratique existent déjà.

De grâce, laissez-nous poursuivre notre mission ! C'est une vocation sociale que nous assurons ! Je vous demande, à travers les amendements qui seront défendus tout à l'heure, de bien vouloir nous aider à continuer de l'assurer.

**M. le président.** Nous en venons aux amendements.

M. Cacheux a présenté un amendement, n° 727, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation :

« Art. L. 301-1. – La politique d'aide au logement a pour objet de favoriser la satisfaction des besoins en logements, de promouvoir la qualité de l'habitat,

d'améliorer l'habitat existant et d'adapter les dépenses de logement à la situation de la famille et aux ressources des occupants tout en laissant subsister un effort de leur part. Son efficacité est assurée notamment par les aides publiques à l'investissement prévues, l'aide personnalisée instituée et les conventions définies au livre III du présent code. Cette politique doit tendre à favoriser une offre de logements qui, par son importance, son insertion urbaine, sa diversité et sa répartition spatiale soit de nature à assurer la liberté de choix pour toute personne de son mode d'habitation. »

La parole est à M. Alain Cacheux.

**M. Alain Cacheux.** L'article 60 précise la politique d'aide au logement. Le texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation définit les objectifs de cette politique et le texte proposé pour l'article L. 301-2 en détermine le contenu et traite de la typologie des aides publiques au logement.

Il m'a paru important de rappeler le rôle des organismes HLM dans la mise en œuvre de la politique d'aide au logement dans notre pays.

Je ne reviendrai pas sur ce service d'intérêt général ni sur son contenu puisque nous en discuterons ce soir. A cet égard, ce que nous venons d'entendre est très intéressant.

J'adhère aux propos de Mme Jambu. Les organismes HLM doivent en effet être fidèles à leur vocation historique : ils doivent rester des instruments de diversité géographique et sociale et donc accueillir très largement nos concitoyens.

Grâce aux revalorisations des plafonds de ressources, que vous aviez décidées à notre demande, monsieur le secrétaire d'Etat, à une certaine époque, près des deux tiers de nos concitoyens peuvent aujourd'hui accéder au logement social. Sachons qu'il y a vingt ans 80 % de nos concitoyens étaient dans ce cas. Depuis lors, du fait de la crise, le nombre des personnes modestes en difficulté, démunies, voire exclues, a augmenté. Les capacités d'accès au logement social sont donc sensiblement inférieures à celles qui existaient il y a une vingtaine d'années.

L'amendement n° 727 tend simplement à rappeler le rôle éminent des organismes HLM, qui doivent disposer d'un soutien économique, d'un soutien à l'investissement, notamment, ainsi que le président Lajoinie l'a rappelé ce matin, dans les quartiers difficiles. Il doit bénéficier aussi d'un soutien au fonctionnement dans toutes les actions qu'il mène pour éviter que, dans les quartiers concernés, les locataires ne tombent dans la marginalité, voire l'exclusion.

Il faut reconnaître que, trop souvent, à travers l'évocation de quelques cas isolés mais dont les actions sont hypermédiatisées sur le plan judiciaire, ou donne de l'action des organismes HLM une vision tronquée.

En réalité, il s'agit de plusieurs centaines d'organismes regroupant des milliers d'administrateurs qui, dans le plus parfait bénévolat, essaient d'apporter à leurs concitoyens, à longueur de semaine, des réponses aux questions qu'ils posent concernant le logement.

Il s'agit de dizaines de milliers de salariés, qu'ils appartiennent à la fonction publique territoriale ou qu'ils soient sous statut privé. Souvent sur le terrain, ils essaient d'accomplir le mieux possible leur travail.

Les organismes HLM méritent mieux que la publicité qu'on leur fait parfois.

La présente discussion nous offre l'occasion de rappeler l'importance fondamentale qui est la leur dans la lutte contre la fracture sociale dans notre pays.

M. Laurent Cathala. Très bien !

M. le président. Nous en sommes au début de l'article 60 et des explications étaient sans doute nécessaires. Mais nous allons essayer d'accélérer.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 727 ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission préfère une rédaction modifiée par ses propres amendements.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 727.

M. Louis Besson, *secrétaire d'Etat au logement*. J'appelle l'attention sur le fait que l'amendement n° 727 introduit, en quelque sorte, un ticket modérateur : le système laisse « subsister un effort » obligatoire de la part des bénéficiaires.

J'indique à M. Cacheux que, dans quelques cas rarissimes, l'APL couvre effectivement l'intégralité du loyer, pour des bénéficiaires très modestes, mais que jamais elle ne couvre l'intégralité des charges. Dans la réalité, même les plus modestes des ménages supportent une part des charges, qui sont moins bien solvabilisées.

Mme Muguette Jacquaint. Absolument !

M. le secrétaire d'Etat au logement. Or il faut bien convenir que la rédaction de M. Cacheux se rapporte à la quittance globale et non aux seuls loyers.

M. Jean-Louis Dumont. Absolument.

M. le président. Etes-vous d'accord avec cette interprétation, monsieur Cacheux ?

M. Alain Cacheux. M. le secrétaire d'Etat a raison d'évoquer cette formule : « tout en laissant subsister un effort de leur part ». Je pense effectivement qu'il faut adopter une vision globale de la charge restant à la charge du locataire.

Mais je profite de l'occasion pour évoquer le problème de la solvabilisation des aides personnelles. L'APL chute très vite à mesure que le revenu augmente. Ainsi, si vous êtes RMIste, l'APL couvre 90 % du montant de votre loyer - mais les charges sont très mal solvabilisées. Si vous êtes smicard, le taux tombe à 50 %. Si vous gagnez 6 500 francs, vous ne percevez plus d'APL. Je pense qu'il faudra examiner ce problème, même si nous ne le faisons pas à l'occasion de ce débat.

M. le président. Ne pourrions-nous, monsieur Cacheux, supprimer les mots : « tout en laissant subsister un effort de leur part » ?

M. le secrétaire d'Etat au logement. Nous reviendrions alors au texte du Gouvernement !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Tout à fait !

M. Alain Cacheux. M. le secrétaire d'Etat et M. le rapporteur ont raison. Je voulais surtout profiter de l'occasion pour poser le problème des aides personnelles. Nous y reviendrons tout au long de la discussion.

Je suis prêt à retirer mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 727 est retiré.

L'amendement n° 1261 de M. Marchand n'est pas défendu.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 284 et 1006, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 284, présenté par M. Rimbart, rapporteur, et M. Marcovitch, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du I du texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation, après les mots : "la qualité de l'habitat", insérer les mots : "et l'habitat durable". »

Sur l'amendement n° 284, Mme Perrin-Gaillard a présenté un sous-amendement, n° 1125, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'amendement n° 284 par les mots : "qui se caractérise par le recours à des équipements, notamment énergétiques, et des matériaux particulièrement respectueux de l'environnement". »

L'amendement n° 1006, présenté par MM. Dray, Galut et Mme Picard, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du I du texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation, après les mots : "la qualité de l'habitat", insérer les mots : "et l'habitat durable économe en énergie et en eau et utilisant des matériaux respectueux de l'environnement". »

La parole est à M. Daniel Marcovitch, pour soutenir l'amendement n° 284.

M. Daniel Marcovitch. Il s'agit d'introduire la notion aujourd'hui importante de développement durable adapté à l'habitat, que ce soit en matière d'économie d'énergie ou de matériaux de construction.

M. le président. La commission est sans doute favorable à cet amendement, puisque M. le rapporteur en est l'un des signataires.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Oui, monsieur le président.

M. le président. Le sous-amendement n° 1125 n'est pas soutenu...

M. Jean-Louis Dumont. Si !

M. le président. Mme Perrin-Gaillard n'étant pas là, monsieur Dumont,...

M. André Lajoinie, *président de la commission de la production et des échanges*. Un mot, monsieur le président !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur le président de la commission.

M. André Lajoinie, *président de la commission*. La formule « habitat durable » intègre la préoccupation exprimée par Mme Perrin-Gaillard.

M. le président. C'est une manière de dire que le sous-amendement n° 1125 est satisfait... (*Sourires*)

L'amendement n° 1006 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 284 ?

M. le secrétaire d'Etat au logement. Sagesse.

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 791 de M. Carrez n'est pas défendu.

Mme Jambu, MM. Vaxès, Meï, Biessy, Billard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 1108, ainsi rédigé :

« Compléter le I du texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation par la phrase suivante : "Elle veille par conséquent à rehausser les plafonds de ressources tels qu'ils sont définis par l'article L. 111-7." »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Je serai brève car ma collègue Mme Jambu est déjà longuement intervenue sur la question du plafond de ressources. Elle a d'ailleurs donné des exemples très pertinents de cas que nous reconstruisons tous dans nos villes respectives.

Il s'agit de favoriser la liberté de choix pour des familles qui souhaitent emménager en logement social, en HLM. En relevant le plafond, je ne pense pas que nous risquions d'attirer trop de riches dans les HLM.

**M. Alain Cacheux.** Bien sûr que non !

**Mme Muguette Jacquaint.** Et ce n'est pas le but. Ce que nous souhaitons, c'est offrir une possibilité de choix à des familles dont les ressources sont un peu plus que modestes. Voilà notre conception de la mixité sociale.

J'ajoute que nos villes font de gros efforts. Depuis plus d'une semaine, j'entends que les HLM, ce sont des grandes barres, des grandes tours invivables.

**M. Alain Cacheux.** C'est la droite qui a fait ça !

**Mme Muguette Jacquaint.** J'invite tous ceux qui tiennent de tels propos à venir voir les nouvelles réalisations ; elles correspondent mieux aux besoins actuels des familles, et c'est tant mieux.

Toutefois, un couple d'enseignants ou d'infirmiers, par exemple, est pénalisé par les plafonds de ressources et ne peut pas s'installer en HLM. Je souhaiterais que nous y réfléchissions.

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Nous avons eu un long débat sur ce point en commission.

Au cours des trois dernières années, à la demande des différents groupes de la majorité, les plafonds ont été relevés, notamment dans la loi d'orientation. Aujourd'hui, grâce à l'intervention des uns et des autres, les deux tiers de la population sont couverts par le plafond de ressources.

Convient-il d'aller au-delà des deux tiers de la population ? Nos débats en commission ont permis d'établir un bilan. Ce fut intéressant. Mais, après réflexion, nous avons considéré que, grâce aux députés, le niveau atteint était déjà élevé.

**Mme Janine Jambu.** Mais pas encore suffisant !

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

**M. le secrétaire d'Etat au logement.** La loi relative à la lutte contre les exclusions a modifié l'article L. 441-1 du code de la construction et de l'habitation de manière que les plafonds de ressources fassent l'objet d'une révision annuelle en fonction de l'évolution du SMIC, lequel, vous le savez, augmente en principe plus vite que la hausse des prix. Les plafonds de ressources étant indexés, la population acceptée va en s'élargissant.

D'autre part, la loi relative à la lutte contre les exclusions a créé le prêt locatif à usage social. Pour renforcer la mixité, dès la livraison des nouveaux programmes, en plus des deux tiers de nos concitoyens couverts par les plafonds de ressources, les organismes sont autorisés à admettre jusqu'à 10 % de candidats dont les revenus dépassent les plafonds de 20 %. Ainsi, 75 % de nos concitoyens peuvent accéder à cette nouvelle production HLM.

Il ne me semble pas sage de prendre le risque d'aller plus loin. Pourquoi dis-je « prendre le risque » ? C'est que deux réalités s'imposent à nous.

Premièrement, les organismes HLM ne construisent pas assez ; si l'offre était plus abondante, le problème se poserait dans des termes différents.

Deuxièmement, quand l'offre est trop rare, on est toujours tenté d'attribuer les logements en priorité à ceux qui offrent le plus de garanties de solvabilité pour le règlement des loyers. De ce fait, des mesures inspirées par un esprit de justice en faveur de ceux dont les revenus sont un peu plus élevés se retournent finalement contre ceux dont, hélas ! les revenus sont plus faibles.

**M. Pierre Cardo.** Eh oui !

**M. le secrétaire d'Etat au logement.** Ces réalités ne doivent pas être ignorées, et je me devais, au nom de l'intérêt général, de les rappeler.

Ce qui a été accompli au cours de ces deux dernières années inspire déjà des craintes de la part des associations à vocation humanitaire. Nous avons atteint, me semble-t-il, un juste équilibre, mais la situation pourrait être encore améliorée si, dans l'élan des dispositions de renforcement de la loi d'orientation sur la ville, les communes qui ont fait trop de résistance au développement du logement social s'y mettaient et développaient l'offre. Les conditions seraient bien évidemment nouvelles. Toutefois, en l'état, le Gouvernement souhaite en rester au texte qu'il propose.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Cacheux.

**M. Alain Cacheux.** Monsieur le secrétaire d'Etat, l'amendement que proposent nos collègues communistes me paraît très raisonnable, puisqu'il dispose que la politique d'aide au logement « veille [...] à rehausser les plafonds de ressources ».

Vous avez eu raison de rappeler, après M. Rimbart, que, grâce aux demandes des parlementaires et à la décision de relever les plafonds de ressources, nous avons amélioré les possibilités d'accès.

S'agissant du régime du PLUS, vous avez eu raison de faire remarquer que l'on peut dépasser les plafonds de ressources. Certains, d'ailleurs, assimilent cela à une légalisation du surloyer, auquel nos collègues communistes s'opposent d'ailleurs résolument.

J'ajoute tout de même qu'il y a vingt ans, 80 % des gens avaient accès au logement social, alors qu'aujourd'hui, c'est le cas pour 63 % ou 64 % d'entre eux.

Deuxième remarque : il faut relancer la construction. Nous reparlerons au cours de ce débat.

Troisième remarque : la paupérisation des demandeurs est telle aujourd'hui que le risque de dérive est vraiment faible. Le problème est inverse : lorsqu'un locataire est moins pauvre que ses voisins, au moins, acceptons-le pour assurer un minimum d'équilibre parmi la population.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1108.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Delnatte a présenté un amendement, n° 595, ainsi rédigé :

« Compléter le II du texte proposé pour l'article L. 301-1 du code de la construction et de l'habitation par les phrases suivantes : "Un logement décent est un logement qui contribue à garantir à l'individu et à la famille les conditions nécessaires à leur développement et à leurs besoins. A ce titre, il doit offrir un confort minimal à ses occupants, assurer la sécurité des personnes par la solidité et la sta-

bilité du clos et du couvert, la sûreté des installations de gaz et d'électricité et ne doit pas présenter de danger pour la sécurité et la santé de ses occupants." »

Cet amendement est-il défendu ?

**M. Jean-Marc Nudant.** Oui, monsieur le président !

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

**M. Patrick Rimbart, rapporteur.** Défavorable.

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

**M. le secrétaire d'Etat au logement.** Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 595.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, n° 2131, relatif à la solidarité et au renouvellement urbains.

**M. Patrick Rimbart, rapporteur** au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2229).

La séance est levée.

*(La séance est levée dix-neuf heures cinquante-cinq.)*

*Le Directeur du service du compte rendu intégral  
de l'Assemblée nationale,  
JEAN PINCHOT*