

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

244^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du jeudi 29 juin 2000



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. YVES COCHET

1. **Solidarité et renouvellement urbains.** Suite de la discussion, en nouvelle lecture, d'un projet de loi (p. 6233).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 6233)

Article 35 (*précédemment réservé*) (p. 6233)

M. Michel Bouvard.

Amendement n° 283 rectifié de la commission de la production : MM. Patrick Rimbart, rapporteur de la commission de la production ; Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. – Adoption.

Adoption de l'article 35 modifié.

Après l'article 35 *bis* (p. 6234)

(*Amendement précédemment réservé*)

Amendement n° 390 corrigé de M. Jung : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 36 (*précédemment réservé*) (p. 6234)

Amendement n° 284 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 285 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 368 de M. Sarre : MM. Jacques Desallangre, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 563 rectifié de M. Michel Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 36 modifié.

Après l'article 36 (p. 6235)

(*Amendement précédemment réservé*)

Amendement n° 520 de M. Chabert : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 37 (*précédemment réservé*) (p. 6236)

Amendement n° 286 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 392 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 287 de la commission n'a plus d'objet.

Amendement n° 288 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Jacques Filleul, Michel Bouvard. – Rejet.

Adoption de l'article 37 modifié.

Article 37 *bis* (*précédemment réservé*). – Adoption (p. 6237)

Articles 38 et 38 *bis* A (*précédemment réservés*). – Adoption (p. 6237)

Article 38 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6238)

Amendement n° 637 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 38 *bis* modifié.

Article 39 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6238)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendement n° 417 de M. Jung : MM. le rapporteur, Jean-Jacques Filleul, le ministre. – Adoption.

L'article 39 *bis* est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

Article 40 *quinquies* (*précédemment réservé*) (p. 6239)

Amendement n° 289 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 40 *quinquies* modifié.

Article 41 (*précédemment réservé*) (p. 6239)

Amendements n°s 466 de M. Daubresse et 290 de la commission, avec le sous-amendement n° 532 de M. Daubresse : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre. – Rejet de l'amendement n° 466 et du sous-amendement n° 532 ; adoption de l'amendement n° 290.

Adoption de l'article 41 modifié.

Article 41 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6240)

Amendement de suppression n° 291 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 41 *bis* est supprimé.

Article 42 (*précédemment réservé*) (p. 6240)

Amendement n° 292 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Adoption.

Amendement n° 393, deuxième rectification, de M. Dauge, avec le sous-amendement n° 586, deuxième rectification, de M. Rimbart : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard. – Retrait du sous-amendement.

M. Jean-Jacques Filleul. – Adoption de l'amendement n° 393, troisième rectification.

Adoption de l'article 42 modifié.

Article 43 (*précédemment réservé*). – Adoption

Article 44 (*précédemment réservé*) (p. 6242)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendements n° 409 de M. Georges Sarre et 293 rectifié de la commission : MM. Jacques Desallangre, le rapporteur, le ministre. – Rejet de l'amendement n° 409.

MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement n° 293 rectifié.

L'article 44 est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

Article 45 (*précédemment réservé*) (p. 6242)

Amendement n° 294 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 607 de M. Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 295 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 45 modifié.

Article 46 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6243)

M. le ministre, Mme Nicole Bricq, M. Michel Bouvard.

Amendement n° 587 de M. Rimbert : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 296, deuxième rectification, de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 46 *bis* modifié.

Article 47 (*précédemment réservé*) (p. 6244)

Amendement n° 297 de la commission, avec le sous-amendement n° 640 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 47 modifié.

Article 49 *bis* (*précédemment réservé*). – Adoption (p. 6245)

Avant l'article 50 *bis* (p. 6246)

(*Amendement précédemment réservé*)

Amendement n° 588 de M. Rimbert : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 50 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6246)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendements n°s 523 de M. Gilbert Biessy, 394 rectifié de M. Jean-Jacques Filleul et 298 modifié de la commission : Mme Muguette Jacquaint, M. Jean-Jacques Filleul M. le rapporteur. – Retrait de l'amendement n° 298 rectifié.

M. le ministre, Mme Janine Jambu. – Retrait de l'amendement n° 523.

MM. Michel Bouvard, le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 394 rectifié.

L'article 50 *bis* est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

Article 51 (*précédemment réservé*) (p. 6246)

Amendement n° 395 de M. Jean-Jacques Filleul : MM. Jean-Jacques Filleul, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 565 de M. Michel Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre.

Amendement n° 485 de M. Proriot : MM. Jean Proriot, le ministre, le rapporteur.

Suspension et reprise de la séance (p. 6248)

Rejet des amendements n°s 565 et 485.

Amendement n° 299 rectifié de la commission, avec le sous-amendement n° 533 de M. Daubresse : MM. le rapporteur, le ministre, Marc-Philippe Daubresse, Michel Bouvard. – Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Adoption de l'article 51 modifié.

Article 51 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6250)

Amendement de suppression n° 300 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 51 *bis* est supprimé.

Article 52 (*précédemment réservé*) (p. 6250)

Amendement n° 649 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 459 de M. Daubresse : MM. Marc-Philippe Daubresse, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 301 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement oral du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article 52 modifié.

Après l'article 52 (p. 6251)

(*Amendement précédemment réservé*)

Amendement n° 303 de la commission, avec le sous-amendement n° 641 de M. Filleul : MM. le rapporteur, M. Jean-Jacques Filleul, le ministre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement.

Article 52 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6252)

Amendement de suppression n° 304 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, M. Marc-Philippe Daubresse. – Adoption.

L'article 52 *bis* est supprimé.

Article 52 *ter* (*précédemment réservé*) (p. 6252)

Amendement n° 61 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

L'article 52 *ter* est ainsi rédigé.

Article 52 *quater* (*précédemment réservé*) (p. 6253)

Amendement n° 62, deuxième rectification, du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Marc-Philippe Daubresse. – Adoption.

L'article 52 *quater* est ainsi rédigé.

Article 53 (*précédemment réservé*) (p. 6253)

Amendement n° 305 de la commission, avec le sous-amendement n° 650 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 53 modifié.

Article 53 *bis* (*précédemment réservé*) (p. 6254)

Amendement n° 306 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 53 *bis* est ainsi rédigé.

Article 53 *quater* (*précédemment réservé*). – Adoption. (p. 6254)

Article 53 *quinquies* (*précédemment réservé*) (p. 6254)

Amendement de suppression n° 307 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 53 *quinquies* est supprimé.

Article 55 (*précédemment réservé*) (p. 6255)

Le Sénat a supprimé cet article.

Article 57 (*précédemment réservé*). – Adoption (p. 6255)

Après l'article 59 (p. 6255)

(*Amendement précédemment réservés*)

Amendement n° 554 de M. Estrosi : MM. Gilles Carrez, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Après l'article 59 *bis* (p. 6255)

(*Amendements précédemment réservés*)

Amendements identiques n° 308 de la commission et 442 de M. Desallangre : M. Jacques Desallangre, le rapporteur, le ministre, Pierre Cardo, Michel Bouvard, Jean-Jacques Filleul, Marc-Philippe Daubresse. – Rejet.

SECONDE DÉLIBÉRATION (p. 6255)

Article 51 (p. 6257)

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 1 rectifié.

Adoption de l'article 51 modifié.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 6257)

MM. Pierre Cardo,
Gilles Carrez,
Marc-Philippe Daubresse,
Mme Janine Jambu,
M. Daniel Marcovitch.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 6258)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

M. le ministre.

2. **Dépôt d'un rapport** (p. 6262).
3. **Dépôt de rapports sur des propositions de résolution** (p. 6262).
4. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 6262).
5. **Clôture de la session ordinaire de 1999-2000** (p. 6262).
M. le président.

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. YVES COCHET,
vice-président

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

1

SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAINS

Suite de la discussion, en nouvelle lecture,
d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains (nos 2408, 2481).

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles.

Nous en revenons aux articles 35 à 59 et après 59, précédemment réservés.

Article 35
(*précédemment réservé*)

M. le président. « Art. 35. – I. – *Non modifié* »

« II. – Le troisième alinéa de l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteurs ainsi que les plans d'occupation des sols doivent être compatibles avec le plan. »

La parole est à M. Michel Bouvard, inscrit sur l'article.

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement et des transports, loin de moi l'idée de retarder nos travaux. Mais puisque nous en sommes à l'examen du paquet « transports » de ce texte relatif à la solidarité et au renouvellement urbains, je voudrais vous dire dans quel état d'esprit les groupes de l'opposition entendent l'aborder.

L'examen en première lecture avait déjà permis plusieurs clarifications et avancées, tant sur l'organisation des logiques de transport dans les agglomérations dans le cadre des plans de déplacement, que sur la question de la régionalisation des services voyageurs de la SNCF. Cette réforme, rappelons-le, avait été mise en œuvre à titre expérimental par Bernard Pons et tout le monde s'était accordé à en saluer le côté positif.

Les améliorations apportées en première lecture par l'Assemblée avaient surtout porté sur la logique organisationnelle. Plusieurs de nos amendements qui, à notre grand plaisir, avaient recueilli l'accord du Gouvernement, s'étaient plus particulièrement attachés à conforter la logique financière d'un transfert, dont la réussite, nous y avons insisté, restait conditionnée à des relations financières, tout à la fois équitables et équilibrées. Le projet tel qu'il nous revient du Sénat, confirme cette logique. Nous sommes parvenus à un texte équilibré, tant sur le plan organisationnel que sur le plan financier ; reste à espérer que nos travaux de nouvelle lecture ne remettront pas cet équilibre, notamment pour ce qui concerne la liberté laissée aux régions dans l'organisation de leur dispositif.

Au-delà, monsieur le ministre, plusieurs points mériteront d'être précisés. Les dispositions adoptées concernant notamment la RATP peuvent encore, dans certains domaines, donner lieu à des interrogations ; l'article 46 *bis*, nouvellement introduit, mérite peut-être encore quelques précisions.

Quoi qu'il en soit, nous entendons aborder cette partie de la discussion dans un esprit constructif, en souhaitant que nous puissions poursuivre dans le même climat que celui qui a régné en première lecture, ici même comme au Sénat, afin de déboucher sur un mode de fonctionnement qui se traduise par de réelles améliorations pour nos concitoyens.

M. le président. M. Rimbart, rapporteur de la commission de la production et des échanges, a présenté un amendement, n° 283 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le II de l'article 35 :

« II. – Le premier alinéa de l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans locaux d'urbanisme, doivent être compatibles avec le plan. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, chers collègues, dans le cas, un peu spécifique, de l'Ile-de-France, le périmètre des transports urbains correspond à la région. De ce fait, il ne permet pas une compatibilité entre les multiples schémas de cohérence territoriale et le plan de déplacements urbains. La version proposée par le Sénat ne nous paraît pas correspondre à la réalité. Aussi la commission vous propose-t-elle, par son amendement n° 283 rectifié, une rédaction qui prend en compte les considérations que je viens de vous exposer.

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

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

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 35, modifié par l'amendement n° 283 rectifié.

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

Après l'article 35 *bis*

(Amendement précédemment réservé.)

M. le président. M. Jung a présenté un amendement, n° 390 corrigé, ainsi rédigé :

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

« Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi n° du relative à la solidarité et au renouvellement urbains, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, comprenant au moins une commune de 15 000 habitants. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Jacques Filleul. Je voudrais simplement plaider en faveur de l'amendement déposé par notre collègue Jung, qui propose de généraliser la mise en place d'un PDU dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants. Les PDU sont un élément indispensable des schémas de cohérence territoriale.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a estimé que cette possibilité existait déjà. Par ailleurs, les difficultés que pose la mise en œuvre des PDU aujourd'hui laisse mal augurer de la façon dont pourrait s'appliquer cette extension, intéressante certes, mais peut-être un peu prématurée. Aussi a-t-elle repoussé l'amendement n° 390 corrigé.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Egalement défavorable, pour les mêmes raisons. J'ajoute que ces agglomérations moyennes ne disposent pas des moyens humains et financiers suffisants pour supporter le travail d'étude et d'expertise requis par les PDU.

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 36

(précédemment réservé)

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

« 1° *Supprimé*. »

« 1° *bis* Avant le 1° , il est ajouté un 1° A ainsi rédigé :

« 1° A L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, 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 ; »

« 1° *ter* Au 3° , après les mots : "voirie d'agglomération", sont insérés les mots : "y compris les infrastructures routières nationales et départementales, " ;

« 2° Le 4° est ainsi rédigé :

« 4° 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, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, 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, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt 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 tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents, la création de plate-forme publique de chargement/déchargement des marchandises ; »

« 3° Après les mots : "livraison des marchandises", la fin du 5° 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 infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;" »

« 3° *bis* Au 6° , après les mots : "collectivités publiques", sont insérés les mots : "à établir un plan de mobilité et" ;

« 4° *Supprimé* ;

« 5° Il est ajouté un 7° ainsi rédigé :

« 7° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. »

M. Rimbart, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 284, ainsi rédigé :

« Rétablir le deuxième alinéa (1°) de l'article 36 dans la rédaction suivante :

« 1° Les mots : "les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :" sont remplacés par les mots : "les plans de déplacements urbains portent sur :". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Rétablissement du texte voté par l'Assemblée nationale en première lecture, qui renforce la prescriptibilité des plans de déplacements urbains.

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° 284.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 285, ainsi rédigé :

« A la fin du dernier alinéa du 2° de l'article 36, supprimer les mots : “, la création de plate-forme publique de chargement/déchargement des marchandises”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cette notion de plate-forme publique de chargement/déchargement des marchandises est sans doute intéressante et pourrait être un bon outil. Faut-il le rendre obligatoire ? Si le PDU et la loi doivent donner les principes généraux, c'est pour permettre à chaque territoire de définir les meilleurs moyens, les meilleurs outils disponibles, non pour les imposer partout.

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° 285.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Sarre a présenté un amendement, n° 368, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du 2° de l'article 36 par la phrase suivante :

« L'ensemble des dispositions relatives au stationnement dans les plans de déplacements urbains font l'objet, pour chaque commune concernée, d'un plan local de stationnement, voté par le conseil municipal. »

La parole est à M. Jacques Desallangre, pour soutenir cet amendement.

M. Jacques Desallangre. Il est défendu.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Défavorable, car l'amendement est déjà satisfait.

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° 368.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 563 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa (7°) de l'article 36 :

« 7° La mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrée favorisant l'utilisation des transports publics. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Sans remettre en cause l'esprit de ce qui a été adopté au Sénat, cet amendement vise à en assouplir quelque peu la rédaction en ne parlant plus de technologie. Il vaut mieux favoriser une billetterie intégrée plutôt que d'aller vers un système de billetterie, notion plus technologique et dont la mise en place risque d'être problématique pour certaines villes et agglomérations. Tout en permettant davantage de souplesse, cela aiderait au développement des transports en commun en offrant aux usagers la possibilité d'avoir un titre unique pour l'ensemble des réseaux.

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. Défavorable parce que, justement, le terme de billetterie peut renvoyer à de simples opérations matérielles de délivrance de billets...

M. Michel Bouvard. Non intégrées !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... ou à une notion de caisse unique qui ne paraît pas adaptée. En revanche, le terme de billetterie évoque des technologies modernes permettant des usages multiples.

M. Pierre Cardo. C'est un mot moderne !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 563 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 458 de M. Daubresse n'est pas défendu.

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

(précédemment réservé)

M. le président. M. Chabert a présenté un amendement, n° 520, ainsi rédigé :

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

« I. – Dans les agglomérations comptant plus de 300 000 habitants dotées d'un ou plusieurs plans de déplacements urbains approuvés en vue de faciliter la mise en cohérence des modes de déplacement découlant desdits plans, les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent instituer une tarification des déplacements pour les véhicules terrestres à moteur.

« Cette tarification est constituée pour une durée de cinq ans. Elle a un caractère expérimental.

« Cette tarification peut concerner tout ou partie du réseau de voirie qui relève de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement concerné dès lors qu'il s'agit de zones desservies ou à desservir par des réseaux de transport collectifs ou de zones dont les conditions de circulation sont améliorées par rapport aux itinéraires routiers alternatifs existants.

« Le produit de cette tarification est affecté à l'amélioration de transports en commun et à l'amélioration ou à l'extension du réseau de voirie concerné.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de détermination du tarif et d'affectation de son produit. »

« II. – Les projets d'expérimentation visés au I sont présentés par une commune ou un établissement public intercommunal compétent en matière de voirie et de transport urbain sur le territoire duquel ils doivent être réalisés. Ils font état de l'accord des autorités compétentes dans les mêmes matières sur le même territoire.

« Ils sont accompagnés d'une évaluation au sens de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infra-

structure, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

« Les expérimentations visées au I sont autorisées par décrets en Conseil d'Etat sur rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ces décrets en précisent le champ, les modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.

« Chaque titulaire d'une des autorisations d'expérimentation présente annuellement aux collectivités territoriales sur le territoire desquelles l'expérimentation est réalisée un compte rendu de son exécution. Un exemplaire de ce compte rendu est adressé au ministre de l'équipement, des transports et du logement. »

« III. - Dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la présente loi, un rapport d'évaluation des expérimentations est déposé au Parlement par le Gouvernement. Il est établi en concertation avec les autorités expérimentatrices. »

M. Chabert n'est pas là. Nous allons peut-être nous fixer comme règle que les amendements déposés par des députés qui sont absents ce soir ne seront pas examinés.

M. Michel Bouvard. Celui-ci est défendu.

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

M. Patrick Rimbart. Cet amendement a été repoussé. Il crée un péage urbain, ce qui paraît notoirement excessif, d'autant qu'il ne concerne même pas nécessairement des zones desservies par un réseau de transports collectifs.

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

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

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, notre ordre du jour ayant été modifié, certains de nos collègues n'ont pu se libérer pour être là ce soir. C'est le cas de M. Chabert, qui a pourtant beaucoup travaillé sur les problématiques de déplacement liées à ce texte, et a d'ailleurs été présent tout au long de la première lecture. Il ne me paraîtrait pas correct que les amendements de ces collègues ne soient pas examinés.

Il est vrai que cet amendement peut être sujet à discussion, mais que nous n'échapperons pas à une réflexion sur le problème des péages urbains. Il serait bon qu'elle s'engage et qu'elle rassemble les parlementaires qui suivent ces questions et le ministère des transports ; il conviendrait, en particulier, d'examiner les expériences étrangères. Cette évolution est inéluctable si notre pays veut réellement reconquérir certains espaces en centre-ville.

M. le président. Cela me rappelle que, dans ma jeunesse, j'habitais près d'un octroi...

Je mets aux voix l'amendement n° 520.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 37

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 37. - Après l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-1-2 ainsi rédigé :

« Art. 28-1-1. - *Supprimé.*

« 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

d'adapter les obligations imposées par les plans d'occupation des sols 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, 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 d'habitation. Il précise, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans d'occupation des sols et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 286, ainsi rédigé :

« Rétablir le texte proposé pour l'article 28-1-1 de la loi du 30 décembre 1982 dans la rédaction suivante :

« 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° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet article avait été supprimé par le Sénat, mais j'estime que cette disposition est nécessaire pour une véritable efficacité des plans de déplacements urbains.

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° 286.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Filleul a présenté un amendement, n° 392, 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 : "d'adapter les obligations imposées par les plans d'occupation des sols" les mots : "de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il s'agit d'un retour au texte de première lecture.

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 vous signale que, si nous adoptons l'amendement n° 392, l'amendement n° 287 sera considéré comme satisfait.

Je mets aux voix l'amendement n° 392.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 287 de la commission tombe.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 288 rectifié et 8.

L'amendement n^o 288 rectifié est présenté par M. Rimber, rapporteur ; l'amendement n^o 8 est présenté par M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après les mots : “lors de la construction d'immeubles de bureaux,”, supprimer la fin de la première phrase du texte proposé pour l'article 28-1-2 de la loi du 30 décembre 1982. »

L'amendement n^o 8 n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n^o 288 rectifié.

M. Patrick Rimbert, *rapporteur*. Cet amendement lève une ambiguïté sur la hiérarchisation des documents de planification et d'urbanisme. Il supprime la disposition permettant de limiter les constructions de parkings privés.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le ministre ne suit pas le point de vue de la commission. Cet amendement revient sur un amendement qui avait été adopté en première lecture à l'Assemblée nationale et confirmé par le Sénat, qui permettait au PDU de limiter la construction d'aires de stationnement privé pour les immeubles de bureaux dans les zones bien desservies par les transports collectifs.

Le Gouvernement souhaite donc le maintien du texte dans la forme précédemment votée par l'Assemblée nationale et le Sénat. Avis défavorable.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Je ne voudrais pas répéter ce que vient de dire M. le ministre, mais je regrette d'être également opposé à l'amendement du rapporteur. En effet, tel qu'il est rédigé, l'article apporte, dans les centres-villes, sur les constructions d'aires de stationnement privé, des solutions qui ont été justifiées au Sénat. Les autorités organisatrices de transport auront ainsi, me semble-t-il, une meilleure maîtrise de l'ensemble du stationnement public et privé.

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

M. Michel Bouvard. Il faut éviter, en la matière, les positions dogmatiques. Les décisions prises en première lecture et les apports du Sénat conviennent parfaitement. Je ne vois donc pas l'intérêt de modifier ces dispositions.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 288 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

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

Article 37 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 37 bis. – Dans la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 28-2 de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, après les mots : “est ensuite soumis”, sont insérés les mots : “par l'autorité organisatrice de transport”. »

M. le président. Je mets aux voix l'article 37 bis.
(L'article 37 bis est adopté.)

Après l'article 37 ter

M. le président. L'amendement n^o 391 de M. Jung n'est pas défendu.

Articles 38 et 38 bis A

(précédemment réservés)

M. le président. « Art. 38. – Après l'article 28-2 de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-2-1 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 de même que les départements et les régions, en tant qu'autorités organisatrices de transport ou en tant que gestionnaires d'un réseau routier, sont associés 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. »

Je mets aux voix l'article 38.

(L'article 38 est adopté.)

« Art. 38 bis A. – Après l'article 28-3 de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-4 ainsi rédigé :

« Art. 28-4. – En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. Le périmètre sur lequel sera établi le plan local de déplacements est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée.

« Le conseil régional et les conseils 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'organe délibérant de l'établissement public concerné puis sous un délai de trois

mois, soumis pour avis au conseil régional, aux conseils municipaux et généraux intéressés ainsi qu'aux représentants de l'Etat dans les départements 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'établissement public concerné à l'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 et des avis des personnes publiques consultées, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public concerné.

« Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les plans d'occupation des sols et les plans de sauvegarde et de mise en valeur doivent être compatibles avec le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France et les plans locaux de déplacements quand ils existent. ». – (*Adopté.*)

Article 38 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 38 bis – I. – Jusqu'au 1^{er} janvier 2001, les plans de déplacements urbains en cours d'élaboration à la date de publication de la présente loi peuvent être achevés et approuvés conformément aux dispositions antérieurement applicables. Toutefois, les modifications introduites par l'article 37 *ter* s'appliquent dès le 30 juin 2000. »

« II. – Après l'avant-dernier alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les périmètres de transports urbains concernés par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, le plan de déplacements urbains est mis en conformité avec les dispositions de la loi n° du relative à la solidarité et au renouvellement urbains dans un délai de trois ans à compter de la publication de cette loi. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette mise en conformité. Le plan est alors approuvé par le représentant de l'Etat dans le département après délibération de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet. »

« III. – Après l'article 28-2-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-2-2 ainsi rédigé :

« Art. 28-2-2. – En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains :

« – le plan de déplacements urbains approuvé continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;

« – l'élaboration du plan de déplacements urbains dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

« En cas de modification d'un périmètre de transports urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est tenue d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai de trois ans à compter de cette modification. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette élaboration dans les conditions prévues à l'article 28-2. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 637, ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du I de l'article 38 bis, substituer aux mots : "Jusqu'au 1^{er} janvier 2001" les mots : "Dans la limite d'un délai de six mois,". »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Sénat a adopté un amendement gouvernemental autorisant la poursuite des procédures d'élaboration des PDU en cours selon la réglementation antérieure, mais en fixant une date butoir au 1^{er} janvier 2001. L'objet de cet amendement était d'établir un délai de grâce de six mois à compter de la publication de la loi, prévue initialement pour le mois de juin. La nouvelle rédaction proposée procède du même esprit. Elle se justifie donc par le retard qui a été pris.

M. le président. C'est une sorte de *mea culpa*. Quel est l'avis de la commission ?

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné. Je n'exprimerai donc que l'avis du rapporteur, qui peut avoir une certaine influence, quoique j'en doute parfois. Sa rédaction serait plus précise que celle de l'article 38 bis, si M. le ministre voulait bien nous assurer que ce délai court à partir de l'entrée en vigueur de la loi dont nous sommes en train de débattre.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je confirme que le délai court bien à partir de la promulgation de la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 637.

(*L'amendement est adopté.*)

Je mets aux voix l'article 38 bis, modifié par l'amendement n° 637.

(*L'article 38 bis, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 39 bis

(précédemment réservé)

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 39 bis.

M. Jung a présenté un amendement, n° 417, ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 39 bis dans la rédaction suivante :

« Art. 39 bis. – L'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun/vélo. »

M. Jung étant absent, l'amendement n'est pas défendu.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. La commission l'avait pourtant accepté...

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, je défends.

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

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement, dont M. le rapporteur vient de rappeler qu'il a été accepté en commission, concerne une amélioration de l'intermodalité transports en commun/vélo tout à fait intéressante dans le cadre des PDU.

M. le président. C'est effectivement très intéressant. La commission est donc favorable ?

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. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 417.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

En conséquence, l'article 39 *bis* est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

Article 40 quinquies *(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 40 quinquies. – La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigée :

« Les services de l'Etat de même que les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration. »

M. Rimbart, rapporteur et M. Poriol ont présenté un amendement, n° 289, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 40 quinquies, après les mots : "de même que", insérer les mots : "les régions et". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Les amendements successifs ont permis d'associer tout le monde à l'élaboration du PDU. Seule la région avait été oubliée. Or, plus on est, mieux c'est.

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° 289.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 40 quinquies, modifié par l'amendement n° 289.

(L'article 40 quinquies, ainsi modifié, est adopté.)

Article 41 *(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 41. – Après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un chapitre III *bis* ainsi rédigé :

« CHAPITRE III bis

« De la coopération entre les autorités organisatrices de transport

« Art. 30-1. – 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 afin de coordonner les services qu'elles 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.

« 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.

« Art. 30-3. – Il peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article 30-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposées par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« 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. »

Je suis saisi de deux amendements, n°s 466 et 290, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 466, présenté par M. Daubresse et les membres du groupe UDF-Alliance, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi les quatrième et septième alinéas (art. 30-1 et 30-2) de l'article 41 :

« Art. 30-1. – 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° 290, présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Substituer aux quatrième à septième alinéas (art. 30-1 et 30-2) de l'article 41, les trois alinéas suivants :

« Art. 30-1. – Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport ou par voie de convention afin d'organiser ou de coordonner les services de transport qui relèvent de leurs compétences, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et créer une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

« Le syndicat mixte ou la convention peut organiser, en lieu et place de ses membres ou de ses parties, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande.

« Le syndicat mixte 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. »

Sur cet amendement, M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un sous-amendement, n° 532, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi les deux premiers alinéas de l'amendement n° 290 :

“Art. 30-1. – Sur un espace à dominante urbaine comptant au moins 50 000 habitants et dont une ou plusieurs communes centres comptent plus de 15 000 habitants, la région, le département ou des autorités organisatrices de transport urbain peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'ils organisent ou de mettre en place un système de transport multimodal.

“Chaque membre de ce syndicat mixte peut lui déléguer tout ou partie de ses compétences d'organisateur de transport issues des articles 5, 7-II et 7-III de la présente loi”.

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 466.

M. Michel Bouvard. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 290 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 466.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement est purement rédactionnel. Pour plus de clarté, il regroupe trois articles du Sénat en un seul.

Quant au sous-amendement de M. Daubresse, contrairement à ce qu'affirme son auteur, il est beaucoup plus restrictif que l'amendement n° 290 que je viens de vous présenter.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable au sous-amendement, pour les mêmes raisons que la commission, et favorable à l'amendement n° 290.

M. le président. La commission et le Gouvernement se sont également prononcés sur le sous-amendement n° 532.

Je mets aux voix l'amendement n° 466.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 532.

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 41, modifié par l'amendement n° 290.

(L'article 41, ainsi modifié, est adopté.)

Article 41 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 41 bis. – Après l'article 30 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 30-4 ainsi rédigé :

« Art. 30-4. – 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 transport relevant de leurs compétences. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 291, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 41 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Amendement de conséquence de l'amendement n° 290.

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° 291.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 41 bis est supprimé.

Article 42

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 42. – Après l'article L. 5722-6 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 5722-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5722-7. – Dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, 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 développer des liaisons périurbaines, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

« Le financement de ces activités est assuré par le biais d'une taxe additionnelle assise sur le produit des amendes perçues au titre des contraventions de stationnement de 4^e et 5^e catégories.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de répartition du produit de ces taxes entre les différents syndicats créés. »

M. Rimbart, rapporteur, et M. Biessy ont présenté un amendement, n° 292, ainsi rédigé :

« Substituer aux deuxième à dernier alinéas de l'article 42 les deux alinéas suivants :

« 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 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. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Retour au texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, c'est-à-dire rétablissement du versement transport additionnel.

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. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Le Sénat avait fait preuve d'une capacité d'innovation qui n'était pas inintéressante en proposant une taxe additionnelle assise sur le produit des amendes perçues au titre des contraventions de quatrième et cinquième catégories. Je regrette que l'on n'ait pas souhaité ouvrir cette possibilité de financement, même si elle peut paraître plus complexe et si elle a pour inconvénient une irrégularité des flux de recettes.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. En première lecture, M. le ministre nous a annoncé une bonne nouvelle : une partie des amendes figurant dans le budget général pourrait être affectée au PDU, ce qui allait permettre de développer de nouvelles offres de transport.

Je tiens à préciser à M. Bouvard que le versement transport additionnel va correspondre à de nouveaux services de transport, liés, notamment, aux activités des entreprises. Le développement des transports en commun va très souvent permettre de stabiliser, dans le tissu péri-urbain ou rural, des entreprises, des habitants, grâce à de meilleures dessertes.

Il faut savoir ce que l'on veut. On ne peut se fixer des objectifs d'aménagement du territoire sans se donner les moyens de stabiliser les entreprises et les populations.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Dauge, Filleul et Fleury ont présenté un amendement, n° 393, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 42 par les paragraphes suivants :

« II. – Dans le 1° de l'article 2333-64 du code général des collectivités territoriales, les mots "20 000 habitants" sont remplacés par les mots : "3 500 habitants". »

« III. – Dans le deuxième alinéa de l'article 2333-67 du code général des collectivités territoriales, le chiffre "20 000" est remplacé par le chiffre "3 500". »

Sur cet amendement, M. Rimbart a présenté un sous-amendement, n° 586, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'amendement n° 393, deuxième rectification, après les mots : "plus de 3 500 habitants", insérer les mots : ", lorsque l'autorité organisatrice a décidé de réaliser un service de transport collectif". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n° 393, deuxième rectification.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement propose l'extension du versement transport aux villes de moins de 20 000 habitants, ce qui leur permettra ainsi de jouer pleinement leur rôle dans l'organisation des transports en commun. Cela correspond à un besoin très important de nombreuses petites villes, et c'est une mesure demandée par l'Association des petites villes de France.

Je demande à M. le rapporteur et à M. le ministre de bien évaluer l'intérêt de cet amendement qui traduit une volonté d'organisation des transports en commun dans des petites villes qui en ont véritablement besoin et qui sont légèrement excentrées des grandes agglomérations. Nous sommes là devant un vrai sujet d'organisation du territoire.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement a été accepté par la commission. J'aimerais le préciser par un sous-amendement prévoyant que la contrepartie du bénéfice du versement transport additionnel est la création d'un service de transport collectif nouveau. Il ne s'agit pas de créer une taxe pour créer une taxe.

Par ailleurs, je m'interroge sur le seuil de 3 500 habitants. Je ne sais pas si c'est une taille suffisante pour justifier la création d'un service de transports en commun.

Par conséquent, je demande aux auteurs de l'amendement s'ils ne voudraient pas rectifier celui-ci – jamais deux sans trois, comme l'on dit – en changeant le chiffre de 3 500.

M. le président. Vous avez parlé d'un sous-amendement, monsieur le rapporteur...

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit de mon sous-amendement n° 586, deuxième rectification, qui prévoit que l'autorité organisatrice doit créer un nouveau service de transports collectifs en contrepartie du bénéfice du versement transport additionnel.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Sur ce dernier point, je suis d'accord avec M. le rapporteur.

S'agissant du seuil de 3 500 habitants, le Gouvernement n'y est pas favorable, car il s'agit d'agglomérations trop petites.

Le projet de loi entend favoriser les solidarités par l'intervention d'un syndicat mixte de transport pour améliorer la desserte des espaces péri-urbains, en prévoyant l'institution d'un versement transport additionnel au profit dudit syndicat, au taux modéré maximal de 0,5 %.

A l'échelle des petites agglomérations, la qualité des transports passe davantage par la coopération entre les autorités organisatrices que par un émiettement supplémentaire des compétences.

Donc, si le seuil en question était relevé jusqu'à 10 000 ou à 12 000 habitants, le Gouvernement pourrait revoir sa position, mais, dans l'état actuel des choses, il n'est pas favorable à l'amendement n° 393, deuxième rectification.

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

M. Michel Bouvard. Faisons-nous là réellement du bon travail ? Non pas qu'il ne faille pas améliorer l'organisation des transports dans les petites villes, mais je crois, comme M. le ministre, que cet amendement fixe un seuil beaucoup trop bas.

De plus, un certain nombre des petites agglomérations concernées par ce seuil très bas se trouvent dans des zones de revitalisation rurale. Or, depuis quelques années, nous avons développé, au fil des lois de finances, une logique visant à alléger les charges qui pèsent sur les entreprises implantées dans ces zones de revitalisation rurale, pour permettre justement aux entreprises de venir s'y installer. Il s'agit donc de créer un différentiel de charges par rapport à celles auxquelles sont assujetties les entreprises établies dans les grandes agglomérations, qui sont les lieux naturels de concentration des entreprises.

Par conséquent, en étendant la pratique du versement transport additionnel aux petites agglomérations, dont certaines se trouvent en zone de revitalisation rurale, on ferait perdre un avantage aux entreprises qui viennent s'implanter dans ces secteurs, et on risquerait de décourager progressivement un certain nombre d'autres entreprises qui voudraient s'y installer.

Il faudrait au moins étudier la cohérence de la mesure proposée au regard d'autres dispositifs fiscaux ou d'allègement de charges sociales déjà existants. En tout état de cause, il est complètement irréaliste de fixer un seuil aussi bas.

D'ailleurs, des services de transport sont déjà organisés dans ces communes, souvent dans un cadre beaucoup plus large, qu'il soit celui du département ou celui d'une coopération entre groupements de communes.

Une telle question mériterait d'être réexaminée, notamment avec les parlementaires qui s'y intéressent, d'ici à la prochaine lecture. Ce serait préférable au vote d'une mesure qui ne me paraît pas satisfaisante.

M. le président. On vient de me transmettre le texte de votre sous-amendement, monsieur Rimbart. Le maintenez-vous ?

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Non, monsieur le président, puisqu'il est inutile, M. le ministre venant de me confirmer que le bénéfice du versement transport additionnel est conditionné par la création d'un nouveau service de transport collectif.

M. le président. Le sous-amendement n° 586, deuxième rectification, est retiré.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Il me semble intéressant de donner aux petites villes excentrées des grandes agglomérations et qui veulent développer un schéma de transport

les moyens de le faire. N'oublions pas que 80 % des Français résident dans des communes de moins de 20 000 habitants et qu'il y a un vrai besoin.

Comme M. le rapporteur semble favorable à la disposition que je propose pour les petites villes de moins de 20 000 habitants, en considérant toutefois que le seuil de 3 500 habitants est trop bas, on pourrait peut-être faire un premier pas en direction des communes de 10 000 à 20 000 habitants en leur accordant le bénéfice du versement transport additionnel. Cela démontrerait notre volonté de leur accorder des moyens leur permettant de développer des schémas de transport.

M. le président. Il s'agirait donc d'une troisième rectification. Quel chiffre souhaitez-vous exactement ?

M. Jean-Jacques Filleul. Celui de 10 000.

M. Michel Bouvard. Qui dit mieux ? Ce n'est pas sérieux, nous faisons du travail de commission !

M. le président. Par conséquent, il convient de remplacer, dans le II et dans le III de l'amendement, le chiffre «3 500» par le chiffre «10 000».

L'amendement n° 393, deuxième rectification, devient donc l'amendement n° 393, troisième rectification.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dans ces conditions, je suis favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 393, troisième rectification.

(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 42, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 42, ainsi modifié, est adopté.)

Article 43

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 43. - Après l'article 27 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 27-1 et 27-2 ainsi rédigés :

« Art. 27-1. - *Non modifié.*

« Art. 27-2. - Il peut être créé auprès de chaque autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée à l'article 27-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers proposés par cette autorité.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« 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. »

Je mets aux voix l'article 43.

(L'article 43 est adopté.)

Article 44

(précédemment réservé)

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 44.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 409 et 293 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 409, présenté par M. Sarre, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 44 dans le texte suivant :

« 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 d'Ile-de-France. Le conseil d'administration est composé de représentants de l'Etat, de la région d'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° 293 rectifié, présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 44 dans la rédaction suivante :

« 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 M. Jacques Desallangre, pour soutenir l'amendement n° 409.

M. Jacques Desallangre. 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° 409.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 293 rectifié.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Retour au texte de l'Assemblée nationale.

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° 293 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence l'article 44 est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

Article 45

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 45. – L'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne est ainsi modifié :

« 1^o Au premier alinéa :

« a) Après le mot : "Etat, ", sont insérés les mots : "la région d'Ile-de-France, " ;

« b) 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, " ;

« c) 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" ;

« 1^o *bis* Aux deuxième et troisième alinéas, les mots : "dans la région des transports parisiens" sont remplacés par les mots : "en Ile-de-France" ;

« 2^o Au deuxième alinéa, les mots : "les tarifs à appliquer" sont remplacés par les mots : "la politique tarifaire" ;

« 3^o Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le syndicat est par ailleurs chargé du contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements assurés par les entreprises. »

« 4^o Le deuxième alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« En dehors de Paris, des communes limitrophes de Paris et des communes desservies par les lignes du métropolitain ou les lignes de tramway qui lui sont directement connectées, il peut, à la demande d'établissements publics de coopération intercommunale, leur confier les missions citées à l'alinéa précédent, à l'exception de la définition de la politique tarifaire, pour des services routiers réguliers inscrits en totalité dans le périmètre, dès lors que ces établissements ont préalablement arrêté par délibération leurs orientations pour la mise en œuvre locale du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. La convention prévoit, à peine de nullité, les conditions de participation des parties au financement de ces services, ainsi que les aménagements tarifaires éventuellement applicables en cohérence avec la politique tarifaire d'ensemble. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 294, ainsi rédigé :

« Supprimer les huitième et neuvième alinéas (3^o) de l'article 45. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Les huitième et neuvième alinéas de l'article 45 prévoient le contrôle par le STP de la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement assurés par les entreprises. Or cette notion, non définie en droit, pose des problèmes de responsabilité, notamment en matière de sécurité. L'amendement propose donc la suppression de ces deux alinéas afin de lever toute ambiguïté et d'exclure tout risque.

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° 294.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Filleul a présenté un amendement, n° 607, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa de l'article 45, après les mots "il peut, à la demande", substituer au mot : "d" les mots : "des collectivités territoriales ou de leurs". »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement tend à inclure les collectivités locales dans les autorités organisatrices dites de second rang pour leur permettre de travailler dans des conditions correctes.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement prévoyant la délégation par le syndicat des transports parisiens de ses compétences en grande banlieue à des autorités organisatrices de transport de second rang n'a pas été examiné par la commission. Toutefois, comme il est conforme à l'esprit qui a présidé à la réflexion de la commission et apporte une précision qui peut être fort utile, j'y suis favorable à titre personnel.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Normalement, ces autorités de second rang reposent sur l'intercommunalité. J'entends bien le souci des auteurs de l'amendement, mais je rappelle que l'équilibre du texte actuel repose, lui – j'y insiste –, sur le fait que les AOT de deuxième rang doivent desservir des bassins de vie. Par conséquent, les collectivités locales doivent se regrouper lorsqu'elles souhaitent jouer un rôle d'organisateur de transport.

Cela étant, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 607.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 295, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa de l'article 45, après les mots : "leur confier", substituer au mot : "les" le mot : "des". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Il s'agit d'un 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° 295.

(L'amendement est 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 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 46 bis – L'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

« 1° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En dehors de la région d'Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Ile-de-France. »

« 2° Au sixième alinéa, après les mots : "par la Régie", sont insérés les mots : "ou ses filiales". »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'article 46 bis permet à la Régie autonome des transports parisiens de constituer des filiales ayant pour vocation de construire ou d'exploiter des réseaux et des lignes de transports en commun de voyageurs situés en dehors de la région d'Ile-de-France, sur le reste du territoire national ou à l'étranger.

Par cet article, il s'agit de répondre à une forte demande à la fois des agglomérations de province et des villes étrangères qui souhaitent pouvoir bénéficier de l'expérience et du savoir-faire de la Régie.

Cette évolution, qui correspond d'ailleurs à une attente des personnels de la Régie, permettra, j'en suis persuadé, à la RATP de bénéficier d'un nouveau dynamisme.

Je tiens à préciser que la faculté reconnue à la RATP de constituer des filiales est accompagnée de garanties essentielles qui répondent au souci de maintenir une totale étanchéité entre les contributions publiques dont bénéficie la RATP pour sa mission de service public en Ile-de-France et les comptes de ses filiales dont l'activité s'exercera hors de la région d'Ile-de-France.

En d'autres termes, la gestion financière et comptable des filiales sera séparée de celle de la RATP, comme c'est déjà le cas avec SYSTRA, filiale de la RATP qui effectue des missions d'expertise et d'ingénierie en province et à l'étranger.

J'ajoute que la décision du Gouvernement de déposer cet article a été prise après une large concertation avec les acteurs du transport, en particulier le GART, l'UTP et les organisations syndicales. Le dialogue que nous avons eu avec eux nous a confirmé l'intérêt de l'évolution qui vous est proposée.

L'intervention de la RATP, par le biais de ses filiales, sur l'ensemble du territoire national constitue un moyen pertinent de s'appuyer sur le secteur public. Par ailleurs, le caractère public de la RATP est ainsi confirmé. Il en est évidemment de même du statut de ses agents.

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. Il s'agit d'un article important qui a été introduit au Sénat.

Je regrette personnellement que cette discussion n'ait pas eu lieu en première lecture alors que nous avons voté, à ce moment-là, une autre réforme importante, celle du STP. A mon sens, les deux réformes sont liées car celle du STP consistait à faire entrer comme partenaire à part entière au sein du STP cet important financeur de la politique régionale des transports en commun qu'est la région d'Ile-de-France. A-t-elle été consultée ?

Monsieur le ministre, vous avez cité tous les acteurs ayant participé à la concertation qui a abouti à la rédaction de cet article, mais vous avez omis de citer la région d'Ile-de-France.

L'article 46 bis est important car il « déspecialise » la RATP. Et, pour ma part, je comprends tout à fait qu'une entreprise publique soit, comme toutes les autres entreprises, soucieuse d'assurer sa rentabilité et son développement.

Toutefois, j'aimerais que l'on me confirme que la priorité en matière de programmes d'investissements sera toujours accordée à l'Ile-de-France car celle-ci comporte, notamment dans la couronne la plus éloignée, des endroits mal ou peu desservis. Je voudrais avoir cette

assurance car le besoin en transports en commun en Ile-de-France est grand, d'autant que le retard qui existe n'a pas été totalement comblé par les contrats de plan, même si l'Etat et la région ont consenti un effort important en matière d'investissements et d'amélioration de la qualité des transports.

Je sais que cette question a fait l'objet de discussions avec le conseil régional d'Ile-de-France au moment de la négociation de la réforme du STP.

Par ailleurs, je voudrais avoir confirmation que le comité des investissements de la RATP sera bien présidé par le président de la région d'Ile-de-France, car c'est là que s'effectuent les choix.

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

M. Michel Bouvard. J'ai déjà signalé que cet article introduit au Sénat suscitait des interrogations de notre part. Je voudrais donc poser quelques questions au ministre.

Tel qu'il est rédigé, l'article 46 *bis* précise que la RATP peut, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transports publics de voyageurs. Or cela peut poser un problème d'interprétation et d'articulation avec des textes de loi existants : je pense notamment à la LOTI, qui donne à la SNCF l'exclusivité de l'exploitation du réseau ferré national pour les transports ferroviaires intérieurs, et à la loi du 13 février 1997, texte plus récent que certains d'entre nous connaissent bien et qui a créé Réseau ferré de France et lui a attribué un rôle de construction et d'aménagement du réseau ferré national.

La RATP exploite des lignes d'autobus, mais elle exploite aussi un réseau ferré. Les choses doivent donc être clarifiées, tant par rapport à la LOTI que par rapport à la loi qui a créé RFF afin d'éviter que la rédaction actuelle de l'article 46 *bis* ne pose des problèmes d'interprétation et ne fasse naître une concurrence entre des entreprises dont nous souhaitons qu'elles puissent continuer d'exercer leurs missions dans le cadre qui a été prévu par la loi.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je voudrais rassurer Mme Bricq en lui confirmant la volonté de financer les transports collectifs. En effet, l'actuel contrat de plan a prévu une augmentation de 50 % par rapport au précédent.

Quant aux délégations de service public en province, elles sont compatibles avec la LOTI. Si nous n'en avons pas discuté en première lecture, c'est parce que nous étions alors dans une phase de concertation avec les organisations syndicales, la RATP et d'autres. Nous ne disposons donc pas de tous les éléments. Il aurait été dommageable de proposer un amendement sans s'assurer au préalable qu'il était accepté par l'ensemble des organismes et organisations concernés.

M. le président. M. Rimbart a présenté un amendement, n° 587, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa (2^o) de l'article 46 *bis*, substituer au mot : "sixième", le mot : "dernier". »

La parole est à M. Patrick Rimbart.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement tend à rectifier une erreur matérielle.

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° 587.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 296, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 46 *bis* par le paragraphe suivant :

« 3^o Avant le dernier alinéa, sont insérées les dispositions suivantes :

« Les ressources de la Régie sont constituées par :

« – les recettes directes du trafic ;

« – les contributions du syndicat ;

« – tous autres concours et subventions ;

« – les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la Régie ou qu'elle acquiert ou construit ;

« – les produits financiers ;

« – les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement vise à introduire une précision suggérée par la Cour des comptes.

Répondons, pour une fois, à une suggestion de la Cour des comptes ! *(Sourires.)*

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, mais il ne reprend pas la dernière phrase du rapporteur. *(Sourires.)*

M. le président. C'était une remarque personnelle de M. le rapporteur.

Je mets aux voix l'amendement n° 296, deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 46 *bis*, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 46 bis, ainsi modifié, est adopté.)

Article 47

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 47. – Il est inséré, dans l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, un article 2-1 ainsi rédigé :

« Art. 2-1. – Il est créé un Comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'ensemble des missions confiées au Syndicat des transports d'Ile-de-France, notamment 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 d'Ile-de-France.

« Il est composé de représentants :

« – des organisations syndicales du secteur des transports collectifs ;

« – des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;

« – des associations d'usagers des transports collectifs ;

« – des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Ile-de-France et non membres du syndicat.

« 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.

« 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° 297, ainsi rédigé :

« Substituer aux deuxième à cinquième alinéas de l'article 47 les trois alinéas suivants :

« Art. 2-1. – Il est créé un comité des partenaires du transport public en Ile-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat de transports d'Ile-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du financement du système des transports dans la région.

« Il est composé de représentants :

« – des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ; ».

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 640, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'amendement n° 297, substituer au mot : "financement", le mot : "développement". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 297.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La création d'un comité des partenaires était une initiative heureuse. Je pense néanmoins qu'il faut éviter que ce comité ne devienne un STP *bis*. Je propose donc d'en revenir à la première version de l'Assemblée nationale, qui traduisait une position d'équilibre.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 297 et présenter le sous-amendement n° 640.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis favorable à l'amendement de la commission, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 640.

La consultation du comité des partenaires sur le financement n'est pas adaptée, ce dernier étant défini par voie législative et réglementaire, et durable dans le temps.

M. Michel Bouvard. Exact !

Mme Nicole Bricq. Nous sommes d'accord !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 640 ?

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Ce sous-amendement procède tout à fait du même esprit que l'amendement. J'y suis donc très favorable.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 640.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 297, modifié par le sous-amendement n° 640.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 47, modifié par l'amendement n° 297 modifié.

(L'article 47, ainsi modifié, est adopté.)

Article 49 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 49 bis – Après l'article 4 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, il est ajouté un article 5 ainsi rédigé :

« Art. 5. – L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France. »

Je mets aux voix l'article 49 bis.

(L'article 49 bis, est adopté.)

Avant l'article 50 bis

(amendement précédemment réservé)

M. le président. M. Rimbart a présenté un amendement n° 588, ainsi rédigé :

« Avant l'article 50 bis, rétablir l'intitulé de la section 3 bis dans la rédaction suivante :

« Section 3 bis

« Mettre en œuvre le droit au transport »

La parole est à M. Patrick Rimbart.

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La division et son intitulé – « Mettre en œuvre le droit au transport » – doivent être rétablis. Cet intitulé est parfaitement adapté aux éléments qui composent la section.

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° 588.

(L'amendement est adopté.)

Article 50 bis

(précédemment réservé)

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 50 bis. Je suis saisi de trois amendements, nos 523, 394 rectifié et 298 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 523, présenté par MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu et les membres du groupe communiste appartenant à la commission de la production, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 bis dans la rédaction suivante :

« I. – Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, une réduction tarifaire modulable d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources ne dépassent pas le plafond fixé en application de

l'article L. 380-2 du code de la sécurité sociale. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

« II. – Après l'article L. 2333-67 du code des collectivités territoriales, est inséré l'article L. 2333-67-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-67-1. – En outre, le taux de versement peut être majoré par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public à due concurrence des charges induites par l'application de l'article de la loi n° relative à la solidarité et au renouvellement urbains. »

L'amendement n° 394 rectifié, présenté par M. Filleul, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 *bis* dans la rédaction suivante :

« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale bénéficient de titre permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

L'amendement n° 298 rectifié, présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 *bis* dans la rédaction suivante :

« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, une réduction tarifaire modulable d'au moins 50 % est accordée aux personnes dont les ressources ne dépassent pas le plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint, pour soutenir l'amendement n° 523.

Mme Muguette Jacquaint. Nous venons d'adopter un amendement rétablissant une section concernant le droit au transport.

En première lecture, l'amendement que nous avons déposé avait été adopté. Il visait à accorder aux personnes qui bénéficient de la CMU une réduction tarifaire d'au moins 75 %. Nous souhaitons que cette disposition soit réintroduite.

L'amendement du rapporteur prévoit une réduction d'au moins 50 %. Nous ne serons pas plus royalistes que le roi. (*Sourires.*) Je ferai cependant observer que notre amendement prévoit en outre la manière de financer le dispositif.

Bref, on l'aura compris, nous souhaitons évidemment que notre amendement soit adopté.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour défendre son amendement n° 394 rectifié.

M. Jean-Jacques Filleul. Mon amendement diffère très légèrement de celui qui a été adopté en commission. Il prévoit, en référence à l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale un plus grand nombre de bénéficiaires et élargit le dispositif de réduction tarifaire en prévoyant « toute autre forme d'une aide équivalente ».

Cette formulation, de portée plus étendue, est évidemment plus intéressante pour les autorités organisatrices de transport urbain qui choisiront d'aller dans ce sens.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 298 rectifié.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Monsieur le président, je me félicite que M. Filleul ait rectifié son amendement initial en reprenant la dernière phrase de l'amendement de la commission : « Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

Je sais bien que certaines autorités organisatrices de transport estiment que cette précision peut induire un coût supplémentaire. Mais il s'agit de favoriser le transport des plus défavorisés, et leur mobilité ne doit pas être limitée à un périmètre de transports urbains : elle doit être possible dans toute la France.

La rectification de l'amendement de M. Filleul me satisfait donc pleinement.

Mon amendement a le même objet que celui de M. Filleul, mais il prévoit la possibilité de moduler la réduction : on pourrait par exemple aller au-delà de 50 % durant les heures creuses ou certains jours de la semaine.

J'admets fort bien que les autorités organisatrices de transport préfèrent une politique fondée sur des titres spécifiques. Après tout, ce sont elles qui payent, et il s'agit là aussi d'une forme de modulation. Je retire donc mon amendement, espérant que la notion de réduction tarifaire modulable, qui pourrait aller au-delà de 50 %, sera adoptée par les autorités organisatrices de transport, et je me prononce en faveur de celui de M. Filleul, qui constitue une bonne synthèse entre ma proposition et celle de M. Biessy et de ses collègues du groupe communiste.

M. le président. L'amendement n° 298 rectifié est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 523 et 394 rectifié ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ces amendements vont dans le même sens : ils visent à mettre en œuvre le droit au transport pour les plus défavorisés. Le Gouvernement préfère toutefois, comme la commission, l'amendement n° 394 rectifié. Il souhaite donc que l'amendement n° 523 soit retiré.

M. le président. L'amendement n° 523 est-il maintenu ?

Mme Janine Jambu. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 523 est donc également retiré.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Le groupe RPR ne votera pas l'amendement n° 394 rectifié. Non que nous ne soyons pas favorables au droit au transport ou que nous ne souhaitions pas que des mesures spécifiques soient mises en œuvre pour les bénéficiaires de la CMU, par exemple. Mais beaucoup de choses ont déjà été faites par un certain nombre d'autorités organisatrices en direction des publics défavorisés, et sans que la loi les y oblige.

Je m'interroge sur l'obligation légale que l'on veut créer. Son application posera énormément de problèmes.

De plus, comme il est difficile d'évaluer l'importance du public concerné, nous ne pouvons avoir la plus petite idée du coût de l'opération pour chacune des autorités organisatrices. Nous n'avons pas non plus la plus petite idée de la manière dont les choses pourront être financées.

Instituer une telle mesure...

M. Jean-Jacques Filleul. Une mesure de solidarité !

M. Michel Bouvard. ... sans avoir préalablement réfléchi à toutes ces questions ne nous semble pas souhaitable.

Je suis persuadé qu'en la matière beaucoup de choses peuvent être faites par la voie contractuelle, au besoin avec une incitation de l'Etat. Mais en tout état de cause, le dispositif ne pourra être financé par les autorités organisatrices de transport sans qu'aucun système de compensation ne soit prévu, car cela reviendrait à pénaliser certaines de ces autorités dans les régions où les publics en difficulté sont les plus nombreux, d'où une augmentation du coût pour l'ensemble des autres usagers.

Un problème d'équilibre se pose, monsieur Filleul. Mais se pose aussi un problème de solidarité car c'est où il y a le plus de gens en difficulté que la mesure coûtera le plus cher !

M. Jean-Jacques Filleul. L'argument est trop facile !

M. Michel Bouvard. Ce sera dans ces régions où il y a le moins de publics « favorisés » que l'on sera obligé soit de diminuer le service, soit d'augmenter les tarifs.

Voilà donc une affaire importante. Elle aurait mérité pour le moins une approche plus prudente et des mesures de compensation au niveau de l'Etat auraient dû être prévues, compte tenu des capacités des différentes autorités organisatrices.

Nous ne pouvons voter, en l'état actuel des choses, l'amendement de M. Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. C'est bien dommage !

M. Daniel Marcovitch. Il va avec l'article 25 !

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. L'étude d'impact est toute faite,...

M. Michel Bouvard. Certes !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. ... et il ne s'agit pas uniquement d'un problème financier.

M. Michel Bouvard. Certes !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Nous savons que les autorités organisatrices de transport ont très souvent une pratique sociale.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Nous ne pouvons donc pas leur faire à cet égard de procès...

M. Michel Bouvard. D'autant plus que cela fonctionne bien !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. C'est à voir !

Soyons clairs ! Les personnes visées par l'amendement n'ont souvent pas les moyens, et elles ne paient donc pas. Elles courent donc tous les risques pour se déplacer, avec toutes les conséquences qui font que la société les montre du doigt.

Il s'agit non pas d'assurer une gratuité qui les ferait tomber dans une « trappe à pauvreté », mais de fixer, par la loi, un minimum – on peut aller au-delà – et de demander aux autorités organisatrices de transport d'assurer le droit au déplacement de ces personnes par un titre spécifique, et donc par là – même de respecter leur dignité.

M. Michel Bouvard. Je suis d'accord !

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet élément est plus fort que tous les autres.

L'évocation de l'aspect marginal des problèmes financiers n'est pas à la hauteur d'une réflexion plus profonde.

Lorsque j'ai déposé mon amendement, ma réflexion était toute faite, et je suis sûr que, sur le fond, vous la partagez.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 394 rectifié.

(L'amendement est adopté)

M. le président. En conséquence, l'article 50 *bis* est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

M. Daniel Marcovitch. Bravo !

Article 51

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 51. – Après l'article 21 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 21-1 et 21-1-1 ainsi rédigés :

« 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 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^{er} 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'utilisateur, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma régional de transport, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant, du système tarifaire national ainsi que des compétences relatives aux autres réseaux ferrés ouverts au public visés au dernier alinéa de l'article 18.

« 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 existant à la date du transfert.

« Art. 21-1-1. – Il peut être créé auprès de chaque région en tant qu'autorité organisatrice des transports mentionnés à l'article 21-1 un comité régional des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par la région.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales des transports collectifs, des associations d'utilisateurs des transports collectifs, des organisations professionnelles patronales, des organismes consulaires.

« 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. Filleul a présenté un amendement, n° 395, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

« *Art. 21-1.* – 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. En première lecture, nous avons adopté un premier alinéa qui a été supprimé par le Sénat. J'avoue que je n'en saisis pas trop la raison.

Dans le contexte actuel du réseau ferroviaire français – on peut étendre cette observation aux autres situations européennes –, cet alinéa réintroduisait un point d'appui indispensable pour permettre un certain recul vis-à-vis des événements européens et traduire une volonté d'unicité du ferroviaire français.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. La commission a rejeté l'amendement car elle a estimé qu'il était satisfait par l'amendement n° 303 qu'elle a adopté après l'article 52.

Elle a estimé que l'amendement n° 303 était préférable à l'amendement n° 395, qui fait référence à la notion de « dévolution de l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs », notion absente de la LOTI et de nature à susciter des interprétations ambiguës, notamment au regard de l'ouverture à la concurrence.

La commission n'est pas contre l'amendement de M. Filleul, mais elle apporte à son auteur une réponse avec l'amendement n° 303, qui s'appuie quant à lui sur un contexte législatif susceptible d'offrir, pour la discussion de tous les problèmes évoqués par notre collègue, un terrain de confrontation et de lutte qui permettra d'aller dans son sens.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement partage les préoccupations de M. Filleul. Mais pour les raisons que vient d'indiquer M. le rapporteur, la rédaction de l'amendement n° 303, paraît plus satisfaisante, tout en offrant les mêmes garanties. C'est pourquoi je souhaiterais que l'amendement n° 395 soit retiré.

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

M. Jean-Jacques Filleul. L'amendement n° 303 présente effectivement certaines ressemblances avec mon amendement, mais il ne me convient pas entièrement. Il me semble important de conserver à l'article 51 cet alinéa qui permet de bien préciser le rôle de l'Etat en matière de service public ferroviaire. Il n'y a pas donc incompatibilité entre ces deux amendements, mais complémentarité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 395.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 565, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : "en accord avec les départements, autorités organisatrices des transports non urbains". »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Dans un souci de saine gestion de l'argent public, il s'agit d'instaurer, avant tout transfert de

lignes ferrées sur la route, une consultation des départements qui se sont vu confier l'exploitation des lignes de transports non urbains par la LOTI.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Cet amendement a été repoussé par la commission.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable. Cet amendement est inutile car le schéma régional de transports prévoit déjà le principe d'une concertation avec les conseils généraux.

M. le président. M. Proriol a présenté un amendement, n° 485, ainsi rédigé :

« Au début de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "sur l'ensemble de son ressort territorial", insérer les mots : "en accord avec les départements, autorités organisatrices des transports urbains". »

La parole est à M. Jean Proriol.

M. Jean Proriol. J'aimerais faire part au ministre et au rapporteur des remarques de l'Assemblée des départements de France qui comprend des membres de toutes tendances. A propos de l'article 51, elle a indiqué que les départements souhaitaient que le contenu du service public de transport régional s'inscrive dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements.

Elle a, en outre, émis le vœu que soient précisées les dispositions du troisième alinéa relatif aux services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. En effet, la « mise sur route » des services ferroviaires ne doit pas venir capter les lignes de transports non urbains sans appel à la compétence des départements qui se sont vu confier la gestion de ces lignes par la LOTI.

Enfin, compte tenu de la création d'un fonds de développement des transports collectifs régionaux, départementaux et locaux, les départements s'inquiètent des incidences du deuxième alinéa en l'absence de toute étude d'impact financier menée au niveau local. Autrement dit nous prenons une disposition sans en mesurer les conséquences sur les politiques départementales en matière de transports publics.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 485 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis défavorable sur le fond comme sur la forme.

D'abord, sa rédaction est erronée puisqu'il est fait référence « aux départements, autorités organisatrices des transports urbains » alors qu'il s'agit des transports non urbains.

Ensuite, cet amendement est inutile. D'une part, le texte prévoit déjà que les régions exercent leurs compétences « dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements ». D'autre part, les services routiers de substitution se limitent, comme leur nom l'indique, aux services créés pour remplacer les services ferroviaires existant précédemment.

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

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

Monsieur le président, je demande une interruption de séance d'une quinzaine de minutes. L'adoption de

l'amendement de M. Filleul a conduit à la suppression du deuxième alinéa de l'article 21-1 de la LOTI, qui n'a désormais plus aucun sens. Il nous faut donc trouver le moyen de rétablir ce deuxième alinéa, qui est au cœur de l'article 51.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Je mets aux voix l'amendement n° 565.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 485.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 299 rectifié, ainsi libellé :

« Après les mots : “dont l'Etat est le garant”, rédiger ainsi la fin de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs. »

Sur cet amendement, M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un sous-amendement, n° 533, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982, compléter la première phrase du dernier alinéa de l'amendement n° 299 rectifié par les mots : “, ainsi que des compétences relatives aux autres réseaux ferrés ouverts au public visés au dernier alinéa de l'article 18.”. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 299 rectifié.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision, plus conforme aux normes juridiques en vigueur.

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. Marc-Philippe Daubresse, pour soutenir le sous-amendement n° 533.

M. Marc-Philippe Daubresse. Après l'explication laconique du rapporteur, je dirai que le sous-amendement tend à revenir à un texte plus proche de celui du Sénat. Nous ne voyons pas en quoi celui-ci, qui concernait « des compétences relatives aux autres réseaux ferrés ouverts au public visés au dernier alinéa de l'article 18 », pourrait être gênant.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Monsieur Daubresse, je ne relis pas, à chaque fois, tout ce qui figure dans mon rapport. Car ce rapport fait plus de 700 pages et nous y serions encore dans plusieurs semaines... La disposition figurant dans le texte adopté par le Sénat a été supprimée par l'amendement n° 299 rectifié de la commission. En effet, certains réseaux ferrés visés n'appartiennent pas à l'Etat mais à des collectivités locales et il ne serait pas concevable que l'Etat puisse transférer aux régions une compétence dont il n'est pas le détenteur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 533 ?

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

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

M. Michel Bouvard. Je me permets d'insister auprès du ministre et du rapporteur. Certains réseaux qui appartiennent à l'Etat se trouvent déjà être exploités en dehors de la SNCF. Ces réseaux sont utiles, notamment dans les régions défavorisées. Je pense aux Chemins de fer de Provence et à certaines lignes à vocation touristique. Il est important de continuer à mobiliser des fonds pour permettre à ces réseaux de vivre.

Il ne s'agit pas évidemment de « dépecer » la SNCF, qui fait bien son travail dans la plupart de nos régions. Il s'agit de faire en sorte que, là où la SNCF a choisi de ne plus exploiter le réseau, ce réseau ne tombe pas en désuétude et ne soit pas à terme condamné à être démonté. Il faut continuer à faire les investissements nécessaires à son maintien.

La disposition proposée par le sous-amendement est une disposition de bon sens. Les lignes sont utiles. Il faut pouvoir continuer à les exploiter.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 533.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 299 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 51, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 51, ainsi modifié, est adopté.)

Article 51 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 51 bis. – Un an après la promulgation de la présente loi, l'Etat remet à chaque région un rapport présentant l'état des comptes de la Société nationale des chemins de fer français, sur la base duquel sera notamment calculée la compensation du transfert de compétences mentionné à l'article 52. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 300, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 51 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. L'article 51 bis prévoit la transmission d'un état des comptes de la SNCF aux régions. Cette demande est déjà satisfaite dans le cadre des conventions actuelles entre la SNCF et les régions expérimentales. Il est donc inutile de le préciser dans la loi.

Par ailleurs, pourquoi mettre en cause l'intégrité des commissaires aux comptes lorsqu'ils expertisent les comptes de la SNCF... et pas lorsqu'ils travaillent pour les régions ?

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° 300.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 51 *bis* est supprimé.

Article 52

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 52. – I. – Après l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 1614-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1614-8-1. – A compter du 1^{er} 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, sous réserve des dispositions du présent article.

« 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 ;

« – du montant de la dotation annuelle déterminée pour la compensation des tarifs sociaux qu'il souhaite mettre en œuvre. En conséquence, toute modification des tarifs sociaux décidée par l'État, et entraînant une charge nouvelle pour les régions, donne lieu à une correction, à due proportion, du montant de cette contribution.

« 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 après avis de la région.

« Toute disposition législative ou réglementaire ayant une incidence financière sur les charges transférées en application de l'article 21-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée donne lieu à révision dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3. Cette révision a pour objet de compenser intégralement la charge supplémentaire pour la région résultant de ces dispositions.

« Toute modification des tarifs sociaux décidée par l'État, entraînant une charge nouvelle pour les régions, donne lieu à une révision, à due proportion, du montant de la contribution visée au troisième alinéa.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

« II. – Les pertes de ressources pour l'Etat résultant du sixième alinéa du I sont compensées, à due concurrence, par la création de taxes additionnelles aux droits visés aux articles 403, 575 et 575 A du code général des impôts. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 649, ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa du I de l'article 52, supprimer le mot : "annuelle". »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il convient d'éviter que la dotation ne soit revue chaque année, au cours d'une longue procédure.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Je suis favorable à cet amendement. Mais je me permets de demander au Gouvernement de lever le gage constitué par le II de cet article.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je lève le gage puisque nous avons trouvé un accord sur le dispositif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 649.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Daubresse et les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance ont présenté un amendement, n° 459, ainsi rédigé :

« Compléter le cinquième alinéa du I 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 15 ans ;". »

La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Le niveau de la compensation de l'Etat doit prendre en compte le nécessaire rajeunissement des parcs de matériel de chaque région. Un phénomène analogue s'était produit lors du transfert des lycées aux régions. Le renouvellement des matériels, lorsque c'était l'Etat et la SNCF qui en avaient la charge, ne se faisait pas forcément au rythme qu'imposaient les nécessités du service public. La SNCF ayant récemment porté la durée d'amortissement de son matériel à trente ans, il nous a semblé utile d'introduire une telle disposition.

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

M. Patrick Rimbart, *rapporteur*. Je comprends tout à fait les préoccupations de M. Daubresse. Cependant, au moment même où les régions et l'Etat sont en pleine négociation, il ne me semble pas raisonnable que la loi vienne favoriser l'un des négociateurs au détriment de l'autre, au risque de stopper net cette négociation.

Aujourd'hui, il y a des régions expérimentales. Les négociations avancent. M. le ministre lève des gages. D'autres amendements prendront en considération certaines demandes des régions. Votre amendement, monsieur Daubresse, diminuerait la qualité de ces négociations, d'où le rejet de la commission.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 459.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Rimbart, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 301, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le sixième alinéa du I de l'article 52 :

« – du montant de la dotation correspondant à la compensation des tarifs sociaux mis en œuvre à la demande de l'Etat. »

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° 301.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je rappelle que le Gouvernement a accepté de lever le gage qui figurait au II de l'article 52.

Cette modification peut prendre la forme d'un amendement oral du Gouvernement.

Je le mets aux voix.

(Cet amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 52, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 52, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 52

(Amendement précédemment réservé)

M. le président. M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 303, ainsi libellé :

« Après l'article 52, insérer l'article suivant :

« I. – Après l'article 21-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 21-1-1 ainsi rédigé :

« Art. 21-1-1. – 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 national. »

« II. – En conséquence, l'article 21-1-1 créé à l'article 51 de la présente loi est numéroté 21-1-2. »

Sur cet amendement, M. Filleul a présenté un sous-amendement, n° 641, ainsi rédigé :

« A la fin du dernier alinéa du I de l'amendement n° 303, substituer aux mots : "services ferroviaires sur le réseau national", les mots : "services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 303.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Cet amendement vise à revenir à une disposition introduite en première lecture à l'article 52. Sur le fond, il est important.

Le sous-amendement de notre collègue M. Filleul n'a pas été examiné par la commission. Mais mon avis personnel est que ce sous-amendement est le bienvenu, puisqu'il clarifie les obligations de la SNCF, entre celles de service public et celles relatives à l'interopérabilité des réseaux européens.

M. le président. M. Filleul n'a pas encore défendu son sous-amendement n° 641 que déjà la commission exprime son accord !

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour présenter ce sous-amendement.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, après pareille onction, il n'y a rien à ajouter !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 303 et le sous-amendement n° 641 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 303 pour les raisons que j'ai données tout à l'heure. Et il est favorable au sous-amendement n° 641 pour les raisons qui viennent d'être données à l'instant par M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 641.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 303.

(L'amendement est adopté.)

Article 52 bis

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 52 bis – I. – Les véhicules ferroviaires destinés au transport régional de voyageurs dont l'acquisition a été financée par une région sont exonérés de taxe professionnelle. »

« II. – Les pertes de recettes résultant du I sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par le reversement par l'Etat aux collectivités concernées des montants correspondants. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 304, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 52 bis »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Pour que l'on ne m'accuse plus d'être lapidaire, je précise que l'article voté par le Sénat exonérait de taxe professionnelle le matériel roulant acquis par la région. Or cette disposition, outre son caractère manifestement contraire au principe fondamental d'égalité devant l'impôt, est rédigée de manière erronée. Ce n'est pas le matériel roulant qui est soumis à la taxe professionnelle, il n'est qu'un élément entrant dans le calcul de l'assiette de cet impôt.

M. Michel Bouvard. Oui, c'est un élément constitutif de l'assiette !

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

M. Marc-Philippe Daubresse. Comme ce fut le cas ce matin sur une partie du texte relatif au logement social, nous ne sommes pas toujours en accord avec les sénateurs. En l'occurrence, le groupe UDF soutient l'amendement du rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 304.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 52 bis est supprimé.

Article 52 ter*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 52 ter. – La dotation de l'Etat pour l'exploitation des services et pour le renouvellement du matériel est réévaluée lors de chaque recomposition de l'offre régionale liée à une modification de la consistance des services transférés aux régions, résultant d'une modification des services d'intérêt national. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 61, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 52 ter :

« Les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'Etat et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert de compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement vise à prendre en compte, comme je m'étais engagé à le faire, certaines recompositions des dessertes régionales.

Les modifications de l'offre de services ferroviaires d'intérêt national, notamment lors de la mise en service de liaisons à grande vitesse ou à la suite d'opérations lourdes de modernisation des infrastructures classiques peuvent rendre nécessaire la création de nouveaux services régionaux en substitution d'anciens services nationaux. La charge financière alors induite pour les régions doit être compensée, en application des principes prévus en matière de décentralisation. Je crois que cela répond aux souhaits exprimés par les régions.

M. Michel Bouvard. En effet !

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Monsieur le ministre, vous répondez à certaines demandes exprimées dans cet hémicycle et au Sénat. Et je vous remercie pour votre réponse, qui a recueilli l'avis favorable de la commission.

M. le président. Je vois que tout le monde semble satisfait, y compris M. Bouvard. *(Sourires.)*

M. Michel Bouvard. Oui, cela fait partie de ce que nous avons demandé en première lecture !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

En conséquence, ce texte devient l'article 52 ter.

Article 52 quater*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 52 quater. – I. – Il est créé un fonds de développement des transports collectifs régionaux, départementaux et locaux, alimenté par 50 % des recettes supplémentaires de taxe intérieure sur les produits pétroliers telles qu'elles résultent des majorations de taux décidées chaque année par la loi de finances. »

« Ce fonds est réparti entre les autorités organisatrices de transport, au niveau régional, départemental et local, sur la base des dépenses assumées par elles, sur leurs ressources propres, pour le financement des infrastructures de transport collectif, du matériel, de la modernisation des gares et du déficit de fonctionnement du service public de transport collectif. »

« Les modalités de répartition de ce fonds sont fixées par un décret en Conseil d'Etat. »

« II. - Les éventuelles pertes de ressources pour l'Etat résultant du I sont compensées, à due concurrence, par un relèvement du tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers prévue au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes et par la création de taxes additionnelles aux droits visés aux articles 403, 575 et 575 A du code général des impôts. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 62, deuxième rectification, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 52 quater :

« L'Etat contribue à l'effort de modernisation des gares à vocation régionale dans le cadre d'un programme d'investissements d'une durée de cinq ans à compter de la date du transfert de compétences ».

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il s'agit là encore de tenir les engagements que j'avais pris pour répondre à certaines inquiétudes par des régions.

Compte tenu de la nécessité de rénover un certain nombre de gares à vocation régionale, l'Etat participera au-delà de la part prévue par l'audit de KPMG pour compenser les charges d'entretien et de gros entretien des gares, à leur remise à niveau par un programme d'investissement de cinq ans, dans le cadre d'un système de conventions passées entre lui-même et chaque région concernée. Il apportera sa contribution à hauteur de 25 % de l'investissement envisagé.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. M. Jean-Jacques Filleul, qui a pris une grande part dans le débat en première lecture sur ce volet transports, avait particulièrement insisté sur la nécessité de moderniser les gares. Il avait d'ailleurs été relayé par l'ensemble des élus de cet hémicycle.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Là encore, monsieur le ministre, merci d'avoir répondu à nos interpellations. Et c'est avec plaisir que la commission a accepté votre amendement.

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

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous notons avec intérêt que, bien que la négociation soit engagée entre l'Etat et les régions concernant les compensations, l'Etat contribue d'ores et déjà à l'effort de modernisation des gares. C'était un souhait exprimé sur tous les bancs de cet hémicycle. Nous espérons donc qu'il pourra prochainement contribuer à l'effort de modernisation du parc de matériel...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62, deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 52 quater.

Article 53*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 53. – Après l'article 21 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un 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.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 305, ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 53, insérer l'alinéa suivant :

« Le ministre chargé des transports tranche les litiges entre la Société nationale des chemins de fer français et la région, relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 650, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement, n° 35, supprimer les mots : "entre la Société nationale des chemins de fer français et la région". »

La parole est à **M. le rapporteur**, pour soutenir l'amendement n° 305.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Il s'agit d'un retour au texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

M. le président. La parole est à **M. le ministre**, pour défendre le sous-amendement n° 305.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce sous-amendement vise à prévoir tous les cas de litiges sans se limiter *a priori* à ceux pouvant surgir entre la SNCF et les régions. Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 305.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 650.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 305, modifié par le sous-amendement n° 650.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article n° 53, modifié par l'amendement n° 305 modifié.

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

Article 53 bis*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 53 bis. – Après l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 1612-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1612-15-1. – A défaut de convention entre la région et la Société nationale des chemins de fer français, 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 assurée. 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 et dans la limite de la part de la compensation visée au troisième alinéa de l'article L. 1614-8-1.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 306, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 53 bis :

« Il est inséré, après l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales, un 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 précitée, le préfet de région peut mettre en œuvre, dans les conditions de l'article L. 1612-15, 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. »

La parole est à **M. le rapporteur**.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. C'est un amendement de retour au texte de l'Assemblée nationale qui permet, dans tous les cas, même lorsqu'il n'y a plus de convention entre la région et la SNCF, de maintenir la permanence du service public 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° 306.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 53 bis.

Article 53 quater*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 53 quater. – Tout projet de modification 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 concernées. »

Je mets aux voix l'article 53 quater.

(L'article 53 quater, est adopté.)

Article 53 quinquies
(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 53 *quinquies* – Un audit des comptes de la Régie autonome des transports parisiens et de l'activité de la Société nationale des chemins de fer français en région d'Ile-de-France est réalisé avant le 31 octobre 2000 par un organisme privé désigné par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. »

« A compter du 1^{er} janvier 2001, un audit annuel des comptes de ces organismes est réalisé dans les mêmes conditions. »

M. Rimbart, rapporteur, a présenté un amendement, n° 307, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 53 *quinquies*. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur. J'ai développé par anticipation, à propos des commissaires aux comptes, mon argumentation sur la suppression de cet article.

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° 307.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 53 *quinquies* est supprimé.

Article 55

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 55.

Article 57

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 57. – I. – *Non modifié.* »

« II. – Les dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 4332-5 du même code sont abrogées à compter du 1^{er} janvier 2004. »

Je mets aux voix l'article 57.

(L'article 57 est adopté.)

Après l'article 59

(amendement précédemment réservé)

M. le président. M. Estrosi a présenté un amendement, n° 554, ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

« La police des transports ferroviaires régionaux aura la charge du contrôle de l'identité de chaque passager préalablement à son embarquement. »

M. Gilles Carrez. Il est défendu.

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

M. Patrick Rimbart. Cet amendement ayant été rejeté en première lecture, la cohérence commande qu'il le soit également en seconde lecture.

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° 554.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Après l'article 59 bis

(Amendements précédemment réservés)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 308 et 442.

L'amendement n° 308 est présenté par M. Rimbart, rapporteur, et M. Desallangre ; l'amendement n° 442 est présenté par M. Desallangre.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après l'article 59 *bis*, insérer l'article suivant :

« Il est inséré après l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer un article ainsi rédigé :

« Toute personne qui aura refusé d'obtempérer aux injonctions mentionnées au V de l'article 1^{er} 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 par les agents de la force publique de descendre du train à un prochain arrêt en gare dès lors qu'elle aura contrevenu en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation serait susceptible de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations. »

La parole est à M. Jacques Desallangre.

M. Jacques Desallangre. En première lecture, j'avais présenté un amendement similaire. M. le ministre avait eu l'amabilité de le trouver intéressant mais avait souhaité qu'il soit retravaillé. Cela a donc été fait et la commission de la production et des échanges, tenant compte de cette nouvelle rédaction qui écarte certaines infractions mineures du champ de l'amendement, a bien voulu l'adopter.

L'objet de l'amendement est de donner aux agents de contrôle de la SNCF les moyens de contraindre des personnes qui troublent la régularité des circulations et compromettent la sécurité des personnes à descendre du train à un prochain arrêt.

Il s'agit de produire un effet dissuasif qui, actuellement, n'existe pas. Trop souvent les agents de contrôle se trouvent désarmés face aux contrevenants : ils proposent une transaction qui, la plupart du temps, n'est pas acceptée ; ils demandent une identité qu'on refuse de leur donner. Et le voyage se poursuit très tranquillement pour ceux qui, parfois, ont menacé, insulté le contrôleur, lui faisant perdre toute autorité, toute crédibilité. L'exemple négatif est pernicieux pour les voyageurs en règle, qui considèrent qu'il y a là faillite de l'autorité. Il nous semble donc qu'interrompre le voyage aura un effet dissuasif et restaurera l'autorité des agents de contrôle.

Il importe de souligner que cette disposition ne comporte aucune extension des pouvoirs des agents de 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. Ce sont ces derniers qui auraient à apprécier, au cas par cas, l'opportunité de faire descendre un voyageur, notamment en jugeant de la vulnérabilité de celui-ci au regard de son âge ou de son état de santé.

En conclusion, cette disposition de fermeté raisonnée ne pourrait rencontrer que l'assentiment de l'immense majorité de nos concitoyens. Il me semble que c'est un amendement de bon sens qui propose une mesure opportune.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. L'amendement de M. Desallangre a ouvert un large débat en commission. Les contrôleurs de la SNCF sont, en effet, confrontés à un vrai problème auquel M. le ministre lui-même avait jugé nécessaire de trouver une solution en première lecture.

La commission a émis majoritairement un avis favorable bien que de nombreux doutes aient été exprimés par plusieurs commissaires sur quelques bancs qu'ils siègent. Or ces doutes ne paraissent pas dénués de fondement. Je prends donc la liberté de demander à M. le ministre si, depuis la première lecture, il a trouvé des solutions qui seraient plus efficaces et qui feraient, j'en suis sûr, l'objet d'une écoute très attentive dans l'hémicycle.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Depuis la première lecture, au mois de mars, nous ne sommes pas restés les deux pieds dans le même sabot et je peux vous donner les éléments de réponse sollicités par M. le rapporteur.

L'amendement propose de modifier la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer pour permettre aux agents de la force publique de faire descendre du train toute personne n'ayant pas obtempéré aux injonctions des agents de la SNCF.

En ce qui concerne les infractions aux dispositions tarifaires, les dispositions des articles 529-3 à 529-5 du code de procédure pénale laissent au contrevenant un délai de deux mois pour s'acquitter des sommes dues au titre de la transaction. En conséquence, le refus de s'acquitter de ces sommes au moment de la constatation de l'infraction n'est pas considéré comme un refus d'obtempérer. Le refus d'obtempérer ne peut résulter que du refus du contrevenant de justifier de son identité.

M. Jacques Desallangre. Cela arrive souvent !

M. Michel Bouvard. Ils donnent de fausses identités !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cela arrive, en effet, mais une disposition législative a été adoptée dans la loi du 15 avril 1999, relative aux polices municipales, qui permet désormais aux agents de sûreté de la SNCF de pouvoir relever l'identité des personnes voyageant sans titre de transport. En cas de refus du contrevenant, l'assistance d'un officier de police judiciaire peut être demandée et la descente du train décidée. La législation actuelle répond donc à la préoccupation de M. Desallangre.

Il en est de même de l'inobservation des dispositions susceptibles de compromettre la sécurité. Outre les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et du décret du 22 mars 1942, je rappelle que le comportement d'un usager qui mettrait en danger la sécurité des autres usagers est considéré comme étant

de nature délictuelle et il peut être fait application de l'article 73 du code de procédure pénale qui dispose que « dans le cas de crime ou de délit flagrant puni d'une peine d'emprisonnement, toute personne a qualité pour en appréhender l'auteur et le conduire devant l'officier de police le plus proche. »

J'indique que le Gouvernement a également décidé d'autres mesures.

Tout d'abord, en cas d'agression contre les agents exerçant une mission de service public dans les transports.

M. Michel Bouvard. En effet, cela figurait dans la loi sur la sécurité routière.

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

Désormais, l'agression est considérée comme un facteur aggravant pour le niveau de la condamnation.

Ensuite, la décision de l'extension du port d'armes à la sixième catégorie a été adoptée. Cela permet aux agents de sûreté de disposer d'un tonfa - sorte de matraque - et de bombes lacrymogènes.

Des directives ont encore été données au parquet pour assurer une répression significative des infractions contre les personnes et le matériel et accélérer les comparutions immédiates.

Enfin, il a également été décidé la reconnaissance d'un statut pour les agents de la SUGE, le service de sécurité de la SNCF, et de la GPSR, service de sécurité de la RATP, dans le projet de loi sur les activités privées de sécurité que vous aurez à examiner à la rentrée.

Le souci légitime que vous exprimez est, bien entendu, partagé par le Gouvernement. Mais compte tenu des dispositions prises et de celles à prendre que je viens d'exposer, je vous demande, monsieur le député, de retirer votre amendement, faute de quoi le Gouvernement y serait opposé.

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

M. Pierre Cardo. Monsieur le ministre, les informations que vous avez apportées sont, certes, intéressantes. Mais pour s'y retrouver dans les problèmes de transports en commun, ne conviendrait-il pas d'interroger la SNCF sur les difficultés auxquelles elle est vraiment confrontée ? Vous en avez évoqué quelques-unes qui ont déjà reçu une réponse.

Vous avez aussi indiqué que certains faits sont désormais qualifiés de délits, notamment l'agression d'un contrôleur. Mais d'autres continuent à relever de la contravention alors que leur accumulation devrait pouvoir constituer un délit. Il en est ainsi du défaut de paiement des amendes dressées à l'encontre de personnes systématiquement non solvables.

Il me paraîtrait intéressant qu'un jour on se penche sur la façon de transformer l'accumulation de contraventions systématiques en délit pour que la justice puisse s'en mêler. Aujourd'hui, l'addition des amendes n'a strictement aucun effet sur les mauvais payeurs, vous le savez bien. De très nombreux usagers agissent ainsi régulièrement sans la moindre crainte. Quand ils veulent quitter le train, ils tirent le signal d'alarme et se sauvent, tout simplement.

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, nous vous avons écouté avec une grande attention et nous avons appris que certains textes comportaient déjà des dispositions permettant d'agir. Le problème justement est que

ces dispositions sont disséminées dans des textes très divers. Or l'amendement de M. Desallangre en fait une synthèse, ce qui me semble tout à fait opportun.

Sur le fond, j'ai bien compris que le Gouvernement ne s'y opposait pas, puisqu'il reconnaît l'utilité de ces mesures et indique les dispositions qui ont été prises dans le passé, au travers de divers textes, pour assurer la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens et fournir de bonnes conditions de travail aux agents de la SNCF. Par conséquent, l'adoption de cet amendement ne devrait pas poser de problème, puisqu'il concerne très directement une catégorie d'agents, ceux des chemins de fer, en regroupant l'ensemble des moyens d'action dont ils disposent et dont on nous dit qu'ils existent par ailleurs. Cela aurait le mérite d'être clair et pourrait aussi constituer un signal adressé à l'extérieur. En effet, les faits évoqués sont malheureusement répétitifs et force est de constater que, malgré l'arsenal répressif existant, le problème n'est pas réglé.

M. Jean-Louis Idiart. Bien sûr !

M. Michel Bouvard. En adoptant un texte de synthèse, plus facilement applicable sans doute que des mesures éparses, nous enverrions un signal à la fois au personnel des chemins de fer et aux contrevenants qui abusent de la situation.

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

M. Jacques Desallangre. Monsieur le ministre, je souhaite maintenir mon amendement pour toutes les raisons invoquées par le précédent orateur, et parce qu'il faut en finir avec une attitude qui est jugée, dans les trains, en tout cas, comme laxiste. Je rappellerai, à l'appui, une histoire terrible, qui vient d'ailleurs de connaître un épilogue tragique. Un individu, qui avait été contrôlé à trente-huit reprises sans titre de transport, était soupçonné d'avoir, au cours de deux voyages, assassiné deux jeunes filles. Il n'est pas interdit de penser que s'il avait été, à l'occasion de ces contrôles, contraint de quitter le train, deux jeunes filles vivraient encore.

M. Jean Proriot et M. Marc-Philippe Daubresse. Très bien !

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

M. Jean-Jacques Filleul. A mes yeux, les informations que M. le ministre vient de nous apporter montrent que les éléments législatifs existents désormais qui permettent d'intervenir dans les transports publics lorsque des problèmes de sécurité se posent. C'est pourquoi je demande à M. Desallangre de retirer son amendement.

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

M. Marc-Philippe Daubresse. On voit bien, à travers les débats, que cette question dépasse les clivages politiques et s'érige en vrai problème de société. Je ne suis pas du tout convaincu, monsieur le ministre, que l'on résoudra ce problème en introduisant plus de pénalisation dans la vie française. L'auteur des crimes qu'a évoqués M. Desallangre vient de décéder, mais bien d'autres faits graves peuvent se produire dans les trains.

Je relaterai, pour ma part, une simple anecdote à laquelle j'ai été mêlé personnellement – car nous qui venons de province, nous prenons souvent le train. Un passager, qui avait payé son billet régulièrement, s'est vu infliger une amende de cinquante francs par un contrôleur zélé parce qu'il ne l'avait pas composté.

M. Pierre Cardo. Oui !

M. Marc-Philippe Daubresse. Juste à côté, se trouvait une personne qui, sans pouvoir justifier d'un titre de transport et refusant de décliner son identité, a pu poursuivre son voyage en toute tranquillité. Je peux vous dire que la cinquantaine de voyageurs qui se trouvaient dans la voiture a alors vraiment eu l'impression de vivre dans un Etat de non-droit. Les dispositifs que vous avez cités, monsieur le ministre, sont certainement bons mais la situation exige que la représentation nationale adresse un signe à la population.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes en train de faire la loi...

M. Pierre Cardo. Nous sommes là pour ça !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... pas de donner des signes.

S'il y avait une solution miracle à ce problème et qu'il suffisait de l'inscrire dans le texte, il est bien évident que personne n'hésiterait.

Vous avez avancé l'argument de la synthèse, monsieur Bouvard. Je vous répondrai que les décrets d'application des lois que j'ai citées, du moins des plus récentes, ne sont pas encore sortis.

M. Michel Bouvard. Raison de plus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais, bonne nouvelle, monsieur Bouvard, leur publication est imminente et l'amendement de synthèse que vous proposez risquerait de retarder l'application des mesures dont je vous ai parlé. *(Sourires.)*

M. Gilles Carrez. N'en rajoutez pas !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Si ! c'est tout à fait exact.

Ne retardez pas l'application de textes qui sont déjà prêts et qui ont été votés par l'Assemblée nationale !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 308 et 442.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Seconde délibération

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 51 du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission interviendra dans les conditions prévues à l'alinéa 3 de l'article 101 du règlement.

Je rappelle que le rejet des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 51

M. le président. L'Assemblée a adopté en première délibération l'article 51 suivant :

« *Art. 51.* – Après l'article 21 de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 21-1 et 21-1-1 ainsi rédigés :

« *Art. 21-1.* – 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 :

« – 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 transport de voyageurs et du schéma régional de transport, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

« 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. »

« Art. 21-1-1. – *Non modifié.* »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

« 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 des dispositions particulières prévues aux articles L. 4413-3. 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^{er} janvier 2002 de l'organisation : »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il s'agit d'un amendement avec la LOTI.

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

M. Patrick Rimbart, rapporteur. Vous comprendrez aisément, compte tenu de ce que j'ai dit tout à l'heure, que je suis favorable à cet amendement. Cependant, je souhaiterais que M. le ministre le rectifie. Entre les références « L. 4413-3 » et « L. 4413-26 », il conviendrait de substituer à la virgule le mot : « et ». On lirait ainsi : «aux articles L. 4413-3 et L. 4413-26 ».

M. le président. Rectifiez-vous votre amendement en ce sens, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1 devient donc l'amendement n° 1 rectifié.

M. Michel Bouvard. Un amendement de seconde délibération rectifié, c'est rare ! Cela fait longtemps qu'on n'a pas eu ça !

M. Gilles Carrez. On procède vraiment par approximations successives !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 51, modifié par l'amendement n° 1 rectifié.

(L'article 51, ainsi modifié, est adopté.)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Pierre Cardo, pour le groupe Démocratie libérale et Indépendants.

M. Pierre Cardo. J'ai déjà indiqué ce que serait la position de mon groupe : il votera contre le projet de loi, pour un certain nombre de raisons que j'ai évoquées dans le débat, notamment le fait qu'il y a un peu trop de choses imposées par l'Etat et, dans certains cas, en particulier dans les premiers articles, un peu trop de concertation. De sorte que, au total, on finit par se demander ce qui reste comme pouvoir aux élus.

Le Sénat avait introduit un certain nombre de dispositions qui prenaient en compte les problèmes financiers des communes. Malgré les discussions que nous avons eues, ces problèmes de ressources auxquels sont confrontées les communes n'ont peut-être pas été suffisamment pris en compte dans cette nouvelle lecture.

Cela, c'est la position de mon groupe. Ma position personnelle, elle est connue, notamment sur l'article 25, puisque j'ai été favorable à l'article tel qu'il a été rédigé, dans la mesure où il prend en compte et l'aspect quantitatif et l'aspect qualitatif des logements qui doivent être construits. Cela dit, je considère que, globalement, cette loi ne règlera pas le problème de la solidarité urbaine, lequel doit d'abord être abordé du point de vue des institutions, qui, à mon avis, connaissent des dysfonctionnements dans les quartiers. Quand on aura réglé ce problème, celui du logement social ne se posera plus vraiment, puisqu'on aura rempli les logements qui sont actuellement vacants parce que personne n'en veut. Telle est donc ma position personnelle. Celle de mon groupe n'a pas bougé : elle reste contre.

M. le président. La parole est à M. Gilles Carrez, au nom du groupe du Rassemblement pour la République.

M. Gilles Carrez. Le groupe RPR votera contre ce projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains, et ce pour différentes raisons.

D'abord, des raisons qui tiennent à la forme. Jamais un tel texte, aussi complexe et portant sur des sujets aussi importants, n'aurait dû subir la procédure d'urgence. A l'évidence, ce texte aura souffert d'un manque de concertation et d'information. Et on a bien vu, tout au long de la discussion – même si, aujourd'hui, elle était plus apaisée – qu'il y a de la part du Gouvernement et de la majorité plurielle un souci de passer en force, ...

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

M. Gilles Carrez. ... et d'effacer une bonne partie des modifications proposées par le Sénat. En fait, l'objectif était clair : il s'agissait d'obtenir l'adoption d'un texte d'affichage, et de tout faire pour qu'elle ait lieu avant l'échéance des élections municipales.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais nous sommes toujours avant des élections !

M. Gilles Carrez. C'est d'autant plus dommage que, sur le fond, le texte est intéressant. Et je vais vous faire plaisir, monsieur le ministre : sur le volet logement, insalubrité, copropriété, il n'y a pas de désaccord, on l'a bien vu cet après-midi.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Parce que les textes sont bons !

M. Gilles Carrez. Sur le volet transport, il y a eu des progrès pendant la discussion. C'est d'ailleurs un des rares volets sur lesquels le Sénat a été entendu.

Il y a des progrès manifestes s'agissant des dispositions que j'appellerai organisationnelles.

Il y a également eu des percées, des « avancées », comme vous diriez, dans le domaine du financement, même s'il reste quelques incertitudes. C'est d'ailleurs pour nous un motif de satisfaction, car en fait, monsieur le ministre, vous avez emboîté le pas de la réforme de votre prédécesseur, M. Pons, en direction d'une plus grande régionalisation, d'une plus grande décentralisation. Et j'ai même vu une certaine personne qui était ici, dans l'hémicycle, il y a trois ans, accepter aujourd'hui ce qu'il avait refusé hier.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce n'est pas tout à fait pareil !

M. Gilles Carrez. Donc, une certaine satisfaction.

En revanche, les deux volets urbanisme et mixité sociale posent problème.

S'agissant de l'urbanisme, la simplification apportée est illusoire, je l'ai dit et répété, je n'y reviens pas. En revanche, comme vient de le dire Pierre Cardo, la recentralisation, elle, est bien réelle. D'autre part, on ouvre la voie à des contentieux multiples. J'en prends le pari, et nous le verrons dans les prochaines années.

S'agissant de la mixité sociale, objectif que nous partageons – nous l'avons dit sans cesse – et sur lequel nous aurions pu obtenir un accord, il y a une divergence profonde sur la méthode. Celle que vous avez retenue est normative, uniforme, centralisée, dogmatique. Il s'agit surtout en fait, de clouer au pilori un certain nombre de villes, par une sorte de coercition exercée par l'Etat, qui nie complètement les réalités locales. Nous n'avons eu de cesse, en multipliant les exemples, d'essayer de vous démontrer que, sur un sujet aussi important, la seule démarche qui vaille est la démarche contractuelle, celle qui fait confiance aux élus et qui respecte la diversité des situations locales. Vous l'avez refusée et nous le regrettons vivement. C'est l'une des raisons de fond pour lesquelles le groupe RPR, sans hésitation, ne peut que voter contre ce texte.

M. le président. Pour le groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, la parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. J'avais déjà dit en première lecture, et je l'ai répété au début de cette nouvelle lecture, que le groupe UDF n'était pas idéologiquement, dogmatiquement, contre ce texte et qu'il était prêt à le voter, ou à s'abstenir dans certaines conditions, même si c'est un texte patchwork, sur la cohérence duquel on peut s'interroger vu les diverses dispositions que propose ce grand ministère dont M. Gaysot a la lourde charge.

Mais cela dit, nous avions mis en exergue les trois points que Gilles Carrez vient de rappeler : l'urbanisme, la mixité sociale et les transports.

Sur les transports, la réforme Pons-Idrac se poursuit. On peut s'en réjouir. Je regrette toutefois que l'expérimentation des régions qui ont bien voulu s'y lancer plus tôt que les autres n'ait pas servi de leçon. Elle aurait dû vous rendre attentifs à un certain nombre de problèmes : ceux liés au transfert de charges, ceux relatifs aux autorités régulatrices des transports, ceux touchant à la

vraie décentralisation dont l'attribution d'un certain nombre de sillons ferroviaires pourrait être l'occasion et qui peut jouer un rôle considérable dans nos régions. Ce texte apporte, certes, une légère amélioration mais elle ne va pas aussi loin que nous l'aurions souhaité, nous qui sommes très décentralisateurs.

S'agissant de l'urbanisme, quelle complexité ajoutée en amont des procédures ! Et quels risques de contentieux ajoutés en aval ! Pourquoi ne pas avoir accepté au moins quelques-uns des amendements de bons sens proposés par le Sénat, qui permettaient de cadrer les choses ? Soit on maintenait une procédure très lourde en amont et il fallait alors réduire les risques de contentieux en cadrant tout cela par des normes acceptables – le Sénat, avec beaucoup de bon sens, avait posé quelques bornes très utiles –, soit il fallait accepter le risque de contentieux en aval, et à ce moment-là alléger la procédure en amont. C'était soit l'un, soit l'autre, mais pas les deux en même temps ! Je souhaite bien du courage à ceux qui définiront des schémas de cohérence en espérant qu'en sortiront un jour des plans locaux d'urbanisme. On constatera que, comme les SDAU, cette réforme connaîtra très vite ses limites, du fait de cette complexité et à cause de cette société de contentieux à l'américaine dans laquelle nous allons entrer.

Sur le logement social, je n'insisterai pas. C'est une vision dogmatique, centralisatrice, comme pour les 35 heures : tout le monde sous la même toise et au même régime. C'est une vision du logement social qui n'est pas la nôtre.

M. Daniel Marcovitch. Ça, c'est certain !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous, nous défendons une politique sociale du logement qui puisse disposer de tous les outils possibles. Là aussi, des amendements de bon sens auraient pu être acceptés. Ils auraient donné un peu plus de cohérence à la décentralisation et un peu plus de contenu à la loi Chevènement, laquelle devra pouvoir s'appliquer au quotidien. Mais ils s'inscrivaient dans une démarche contractuelle qui n'est pas la vôtre. C'est comme cela ! Nous sommes en désaccord fondamental sur cet article 25.

Alors, avec un désaccord fondamental, et quasiment aucune avancée sur les autres sujets, il nous semble très difficile de nous abstenir. Pourquoi avoir adopté une telle attitude ? Pourquoi avoir volontairement condamné à l'échec la commission mixte paritaire ? Pour toutes ces raisons, nous voterons contre ce texte, sans état d'âme.

M. le président. Pour le groupe communiste, la parole est à Mme Janine Jambu.

Mme Janine Jambu. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, parvenus au terme de cette longue discussion, c'est un regard positif que nous jetons sur le travail accompli au fil des deux lectures successives et sur le contenu du texte que nous allons adopter.

C'est une initiative politique forte que d'élaborer une loi qui prenne en compte dans toutes leurs dimensions les questions de la ville, de la mal-vie, des inégalités dont souffrent les populations et les territoires.

L'objectif est de contribuer à assurer à chacun le droit de bien vivre en ville, de s'y déplacer, de s'y loger.

C'est autour de ces enjeux que nous avons pu aussi, si j'en juge par mon expérience sur le terrain, engager le débat avec les locataires et les salariés concernés, et leur permettre de s'impliquer sur des sujets qui les touchent au plus près de leur vie quotidienne. Les dispositions

marquantes, les plus fortes avancées sont à mes yeux, celles qui portent sur l'obligation de construire des logements sociaux dans toutes les communes et celles qui visent à assurer la pérennisation du parc social.

Contrairement à la première lecture, nous regrettons cette fois-ci de n'avoir pu être entendus sur le relèvement des plafonds de ressources. Mais le débat sur la mixité sociale ne s'arrête pas avec cette loi, et nous poursuivrons nos interventions auprès des bailleurs avec ceux qui agissent dans les communes et avec leurs associations.

Nos propositions ont par ailleurs été prises en compte quant au renforcement du dispositif de l'article 25 : alourdissement de la pénalité pour les communes les plus riches, seuil minimum par commune dans le cadre de l'intercommunalité, affectation du fonds aux quartiers en restructuration, allègement du foncier bâti pour les organismes situés dans les ZUS et les quartiers en contrat de ville.

De ce point de vue, nous ne pouvons que nous réjouir du fait que ce débat ait eu lieu à notre initiative, et surtout qu'il ait débouché sur l'engagement pris par le Gouvernement concernant un abattement de la taxe sur le foncier bâti, au profit des organismes HLM, de l'ordre d'un milliard de francs, et dont le principe devra trouver sa traduction dans la prochaine loi de finances.

En ce qui concerne la partie relative à l'habitat social et privé, les avancées sont nombreuses et ont trait à l'inclusion de la SCIC dans le champ d'application des dispositions sur la pérennisation du parc conventionné, ainsi qu'à l'amélioration des moyens de lutte contre les pratiques des marchands de sommeil et à une définition du logement décent liées à l'élargissement des possibilités de recours pour les locataires.

Les militants des associations de locataires vont également voir leurs moyens d'action et de fonctionnement confortés à travers les diverses dispositions de ce texte. Néanmoins, nous aurions souhaité que le secteur locatif privé soit lui aussi mis à contribution à travers le financement de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat. Cela était possible en utilisant, comme nous l'avions suggéré, la taxe additionnelle sur le droit de bail, qui survit à ce dernier et dont le ministère des finances conserve malheureusement une partie du produit.

Enfin, les droits des locataires dans la concertation et la négociation ont été élargis. Concernant le volet urbanisme, nous avons pu être entendus sur la dimension de la prise en compte de la démocratie locale. Néanmoins, nous maintenons nos réserves sur la logique intercommunale telle qu'elle est issue de la loi Chevènement, qui sous-tend la refonte du code de l'urbanisme.

Quant au volet transport, nous nous félicitons de ce que ce texte porte de manière certaine la démocratisation qu'il visait en direction des usagers et des salariés. Je pense également à l'extension du principe de la carte orange à l'ensemble des agglomérations de province, permettant que les employeurs prennent en charge une partie des déplacements des salariés.

Au total, nous apprécions que la voix et l'apport original de chaque groupe de la majorité aient été respectés au cours de l'examen de ce texte.

C'est donc en raison de l'ensemble de ces éléments que nous émettrons un vote positif, tout en étant décidés à poursuivre cette approche exigeante et constructive jusqu'au terme de la lecture définitive. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M Daniel Marcovitch.

M. Daniel Marcovitch. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est clair qu'à cette heure tardive, et étant le dernier orateur à prendre la parole, je ne reprendrai pas tous les arguments, en particulier ceux exposés par Mme Jambu, qui montrent les avancées et les progrès que cette loi nous permet de faire.

A l'origine, cette loi avait été présentée comme une sorte de boîte à outils des lois Chevènement et Voynet. Nous ne pouvions pas nous en contenter. Nous ne sommes pas là pour faire simplement de la mécanique, il fallait que nous lui donnions un véritable sens. Je crois que nous l'avons fait. C'est justement en politisant cette loi que nous avons réussi à montrer, comme je le disais au début de cette nouvelle lecture, qu'il existe une vision de droite et une vision de gauche de ce que peut être une politique de l'urbanisme, de la mixité sociale ou des transports.

M. Gilles Carrez. L'ombre et la lumière !

M. Daniel Marcovitch. J'ai dit : une politique de droite et une politique de gauche. C'est vous qui définissez l'ombre comme correspondant au premier terme et la lumière au second terme. Merci, Monsieur Carrez !

Sur toutes les parties techniques, c'est vrai que nous arrivions à un accord, il n'y avait pas de problème.

Pour compléter ce qu'a dit à l'instant notre collègue communiste, et pour reprendre ce qu'avait dit Jean-Jacques Filleul, je soulignerai que le volet transport comporte un progrès important, je veux parler de la modernisation des gares.

Mais je veux surtout revenir sur deux articles symboliques, qui ont bien marqué nos différences, l'article 25 et l'article 50 *bis*. L'article 25 portait sur la mixité sociale. Certaines villes doivent en effet participer à la solidarité nationale soit en construisant des logements, soit en payant ce qui n'est au fond qu'une petite contribution, si on la compare à ce qu'est le véritable coût du logement social.

Avec l'article 50 *bis*, il s'agissait de permettre à ceux qui touchent les minima, ceux qui sont en difficulté, de bénéficier d'un transport à tarif réduit.

Je ne reviendrai pas sur les avancées que nous avons faites également sur le logement décent.

Nous sommes là, vraiment, devant un choix, celui entre la gauche et la droite. Je crois que le vote que nous allons émettre, qui sera évidemment positif, sur une loi fondamentale, une loi riche, une loi dense, marque bien un choix de société. La décentralisation, ce n'est pas la disparition de l'Etat. Lorsque les préfets, représentants de l'Etat, sont garants de l'intérêt général, il faut aussi qu'ils aient le pouvoir de faire appliquer les lois. C'est aussi l'un des avantages de ce texte. Que l'on ne vienne pas nous dire, monsieur Carrez, que l'on peut faire confiance uniquement à l'intelligence et aux capacités des élus locaux ! Vous savez bien pourquoi nous sommes obligés aujourd'hui de revenir sur la loi de 1992 : c'est tout simplement parce que vous l'avez totalement déformée,...

M. Gilles Carrez. Quelle caricature !

M. Daniel Marcovitch. ... parce que vous l'avez complètement modifiée. Aujourd'hui, s'il y a 400 000 ou 450 000 logements sociaux de moins qu'il devrait y en avoir, c'est un peu grâce à vous et à cette liberté qu'ont les élus locaux de ne pas mener une politique de solidarité quand ils n'en ont pas envie. Voilà une raison supplémentaire pour laquelle nous allons voter cette loi, en remerciant tous nos collègues d'avoir participé à son amélioration.

Nous serons évidemment tous présents dès la rentrée pour qu'elle puisse être menée à son terme.

On peut regretter, simplement, que nos collègues sénateurs aient mis tant de temps à l'étudier.

M. Marc-Philippe Daubresse. Ils devaient la retravailler !

M. Daniel Marcovitch. On aurait pu la voter définitivement aujourd'hui, pour qu'elle s'applique dès la rentrée. Bon, on le fera avec quelques mois de retard. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, permettez-moi de saluer le travail qui a été effectué par l'Assemblée nationale. Je tiens, avec Claude Bartolone et Louis Besson, à l'en féliciter.

Qu'il me soit permis de féliciter tout particulièrement la commission de la production et des échanges et son rapporteur M. Patrick Rimbart et de m'associer aux propos qui viennent d'être tenus par Mme Jambu et M. Marcovitch.

Que ce soit pour les schémas de cohérence territoriale ou les plans locaux d'urbanisme, le texte que vous venez d'adopter à la fois intègre des apports incontestables du Sénat et rétablit des dispositions qui permettront que s'élabore une nouvelle génération de documents adaptés aux enjeux actuels et futurs de nos agglomérations.

En revenant sur une série de dispositions votées par le Sénat, qui remettaient en cause la nécessaire protection des espaces naturels fragiles ou qui limitaient le droit de recours des citoyens ou des associations, vous avez permis d'aboutir à un texte d'équilibre pleinement respectueux des principes du développement durable.

En rétablissant le titre II de la loi dans les modalités que vous aviez adoptées en première lecture, vous ouvrez la voie à un rééquilibrage progressif mais assuré du logement social au sein des principales agglomérations.

Certe, ce texte est à la fois volontariste et raisonnable. Mais il ne résoudra pas à lui seul les difficultés multiples auxquelles sont confrontées les agglomérations et, au sein de celles-ci, les communes qui comptent un grand nombre de logements sociaux, et ceux de nos concitoyens qui subissent les effets des ségrégations sociales et urbaines.

La politique gouvernementale comporte d'autres aspects en faveur du logement social. Vous avez dit que nous n'avions pas la même vision des choses. Vous avez raison puisque nous avons constaté lorsque nous sommes arrivés au gouvernement que le logement social était sur une pente déclinante et qu'il était même remis en cause dans son principe.

Ce texte permettra d'avancer vers une meilleure mixité et de rendre les villes plus équilibrées et plus ouvertes à l'ensemble de nos concitoyens.

Permettez-moi de faire le pari que, lorsque les passions se seront apaisées, tout le monde admettra que la loi répondait à une nécessité et que beaucoup lui reconnaîtront des vertus là où aujourd'hui ils ne voient que des vices.

En matière d'habitat, le texte marque des avancées essentielles, qui ont fait l'objet d'un très large consensus, qu'il s'agisse du traitement des copropriétés dégradées – dont vous avez tous parlé – des phénomènes, hélas ! encore trop répandus d'insalubrité ou encore de la généralisation de l'obligation de normes de décence dans le logement.

En rétablissant ce que vous aviez voté en première lecture sur la réforme de la CGLS et en stabilisant, à la suite des travaux du Sénat, les dispositions relatives aux organismes HLM, vous permettrez à ces organismes d'agir dans un cadre rénové, pérenne et adapté aux enjeux du renouvellement urbain, du droit au logement et de la recherche de la mixité sociale.

Enfin, je dois souligner que ce texte, avec les apports plus particuliers de votre assemblée, marquera des avancées importantes permettant aux habitants de mieux participer aux décisions qui les concernent quant à l'avenir de leur habitat, de leurs quartiers ou de leurs villes. Je pense notamment aux dispositions relatives à la concertation en matière de documents d'urbanisme ou à celles concernant les locataires et les associations qui les représentent. Dans ce domaine également, la loi que vous avez votée ce soir en dernière lecture représentera une étape très importante pour une ville plus démocratique.

Enfin, le volet transport de ce projet de loi, dont on a dit beaucoup de bien, notamment lors des explications de vote, permet la réforme du Syndicat des transports parisiens.

L'évolution de la RATP, en particulier la déspecialisation, lui permettra de faire profiter de son expérience les agglomérations et villes de province et de bénéficier également d'un retour d'expérience. Bien entendu, le dispositif que vous avez voté n'aura aucune incidence en Île-de-France et les statuts de l'entreprise et de son personnel ne seront pas changés.

La généralisation de l'expérimentation de la régionalisation des services de transports ferroviaires de voyageurs figure également dans ce projet de loi. Nous l'avons voulue parce qu'elle permet de mieux répondre aux besoins exprimés à ce niveau pour le transport régional de voyageurs. La région nous semble en effet le bon échelon pour définir les dessertes ferroviaires régionales.

Le Gouvernement souhaite que la généralisation de cette compétence nouvelle n'entraîne pas de transferts de charges. Les amendements proposés par le Gouvernement l'ont encore démontré et je me félicite que vous les ayez adoptés à l'unanimité car cela prouve...

M. Pierre Cardo. Que nous sommes ouverts !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... que c'étaient de bons amendements.

Vous venez, mesdames et messieurs les députés, d'adopter le projet de loi. Vous en mesurez la portée. Je tiens, au nom du Gouvernement, à vous en remercier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

2

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu, le 29 juin 2000, de M. René Dosière, un rapport, n° 2528, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi, adoptée avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, tendant à préciser la définition des délits non intentionnels (n° 2527).

3

**DÉPÔT DE RAPPORTS
SUR DES PROPOSITIONS DE RÉOLUTION**

M. le président. J'ai reçu, le 29 juin 2000, de M. Dominique Baert, un rapport, n° 2529, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur la proposition de résolution de M. Georges Sarre tendant à créer une commission d'enquête sur la gestion du consortium de réalisation (CDR) (n° 2298).

J'ai reçu, le 29 juin 2000, de M. Jean-Pierre Brard, un rapport, n° 2530, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur la proposition de résolution de M. Jean-Pierre Brard tendant à créer une commission d'enquête sur la sécurité des cartes bancaires (n° 2397).

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu, le 29 juin 2000, de MM. Alain Barrau et Gérard Fuchs, un rapport d'information, n° 2531, déposé par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne, sur des textes soumis

à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution du 17 mai au 27 juin 2000 (nos E 1449 à E 1455, E 1458 à E 1463-2, E 1465, E 1467 à E 1472, E 1474 et E 1477) et sur les textes nos E 1167, E 1439, E 1441 et E 1447.

5

**CLÔTURE DE LA SESSION ORDINAIRE
DE 1999-2000**

M. le président. L'Assemblée a achevé l'examen de l'ordre du jour établi pour la fin de la session.

Je remercie tous mes collègues pour leur travail long et fécond au cours de cette session, ainsi que tous les personnels de l'Assemblée, et notamment ceux des commissions et de la séance.

Conformément à l'article 28 de la Constitution et à l'article 60 du règlement, M. le président constatera la clôture de la session ordinaire 1999-2000 par avis publié au *Journal officiel* du samedi 1^{er} juillet.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION
DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION***Transmission*

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, le texte suivant :

Communication du 28 juin 2000

N° E 1478. - Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelable sur le marché intérieur de l'électricité (COM [2000] 279 final).

ABONNEMENTS
(TARIFS AU 1^{er} JANVIER 2000)

ÉDITIONS		FRANCE		PARTICIPATION forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER	
Codes	Titres	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
03	Compte rendu..... 1 an	19,21	126	35,06	230	113,57	745
33	Questions..... 1 an	19,06	125	23,17	152	66,93	439
83	Table compte rendu.....	9,30	61	3,05	20	19,21	126
93	Table questions.....	9,15	60	2,44	16	16,62	109
DÉBATS DU SÉNAT :							
05	Compte rendu..... 1 an	17,68	116	26,22	172	92,84	609
35	Questions..... 1 an	17,53	115	16,31	107	57,93	380
85	Table compte rendu.....	9,30	61	2,29	15	13,87	91
95	Table questions.....	5,95	39	2,29	15	10,52	69
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
07	Série ordinaire..... 1 an	192,70	1 264	121,65	798	480,98	3 155
27	Série budgétaire..... 1 an	45,43	298	3,35	22	53,81	353
DOCUMENTS DU SÉNAT :							
09	Un an.....	184,92	1 213	97,72	641	425,03	2 788

Les **DÉBATS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 03 : compte rendu intégral des séances ;
- 33 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DÉBATS du SÉNAT** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 05 : compte rendu intégral des séances ;
- 35 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 07 : projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions ;
- 27 : projets de loi de finances.

Les **DOCUMENTS DU SÉNAT** comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 98-1114 du 10 décembre 1998

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84

Prix du numéro : 0,64 € - 4,20 F