

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MERCREDI 27 JUIN 2001
(95^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

| | |
|------------------------------|------|
| 1 ^{re} séance | 4933 |
| 2 ^e séance | 4989 |
| 3 ^e séance | 5067 |

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

219^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mercredi 27 juin 2001



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE LEQUILLER

1. Service public de transports de voyageurs. – Discussion d'une proposition de résolution (p. 4935).

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur de la commission de la production.

M. André Lajoinie, président de la commission de la production.

M. Alain Barrau, président de la délégation pour l'Union européenne.

M. Didier Boulaud, au nom de la délégation pour l'Union européenne.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 4941)

MM. Jean-Michel Marchand,
Henri Plagnol,
Jean-Jacques Filleul,
Michel Bouvard,
Claude Billard,
Gilbert Gantier,
Christian Bataille,

Mme Jacqueline Mathieu-Obadia.

Clôture de la discussion générale.

Suspension et reprise de la séance (p. 4952)

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

Article unique (p. 4955)

Amendement n° 1 de M. Billard : MM. Claude Billard, le rapporteur, le ministre, François Goulard, Maxime Gremetz, Michel Bouvard. – Adoption.

Amendement n° 3 de M. Balduyck : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 4 de M. Balduyck, avec le sous-amendement n° 7 de M. Boulaud : MM. le rapporteur, le ministre, Didier Boulaud, Gérard Fuchs. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 5 de M. Balduyck : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 6 de M. Balduyck : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 2 de M. Billard : MM. Claude Billard, le rapporteur, le ministre, François Goulard, Gérard Fuchs. – Adoption.

Adoption de l'article unique modifié.

2. Loi d'orientation sur la forêt. – Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 4959).

M. François Brottes, rapporteur de la commission mixte paritaire.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 4960)

MM. Jean Charroppin,
Félix Leyzour,
Pierre Micaux,
Pierre Ducout,
Jean Proriol,
Claude Jacquot.

Clôture de la discussion générale.

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 4965)

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Pierre Micaux. – Adoption.

Amendements n°s 2 à 7 du Gouvernement. – Adoptions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 4988)

Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire modifié.

M. le ministre.

3. Ordre du jour des prochaines séances (p. 4988).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE M. PIERRE LEQUILLER,
vice-président

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

1

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Discussion d'une proposition de résolution

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Didier Boulaud sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable (COM [2000] 7 final du 26 juillet 2000/E 1587) (n^{os} 3001, 3095).

La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Pierre Balduyck, *rapporteur de la commission de la production et des échanges*. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mes chers collègues, nous voilà confrontés à une nouvelle initiative de la Commission européenne, qui souhaite harmoniser, d'aucuns pourraient dire uniformiser, la gestion des transports publics de voyageurs pour les soumettre au système dit de la « concurrence régulée ».

La Commission européenne justifie son initiative en partant du constat que onze des quinze Etats membres ont déjà partiellement ouvert leurs transports publics à la concurrence et que la fourniture de services de transports publics est assurée de plus en plus fréquemment par des entreprises de dimension européenne et non par des opérateurs nationaux.

Par ce projet de règlement, la Commission souhaite donc harmoniser les conditions de passation des marchés de transports publics. Mais, loin de proposer seulement un texte encadrant les contrats de délégation de service public, elle impose une norme unique d'organisation des services publics de transports dite de la « concurrence régulée », qui contraint les Etats, les collectivités locales, les syndicats de transports à attribuer, par le biais d'appels d'offres, des contrats de service public déléguant à des opérateurs publics ou privés les droits exclusifs d'exploiter un marché de transport, pour une durée uniforme de cinq ans.

Jusqu'à présent, la législation communautaire se bornait à autoriser les Etats à dédommager les opérateurs à qui étaient imposées des obligations de service public

dans l'attribution des marchés de transports publics de voyageurs – règlement n^o 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969.

Un deuxième règlement datant de 1991 a posé le principe que la conclusion de contrats de service public devenait le moyen normal pour atteindre l'objectif de fourniture de transports publics de qualité comportant des sujétions particulières pour remplir des missions de service public – continuité du service, tarification à un coût abordable, etc.

Mais les normes communautaires n'ont jamais comporté de dispositions visant à garantir aux opérateurs étrangers un accès équitable aux procédures d'appels d'offres pour l'attribution de marchés publics de transports, les opérateurs nationaux étant fréquemment avantagés, notamment dans l'attribution de compensations financières pour les dédommager des obligations de service public.

La proposition de règlement qui a suscité cette proposition de résolution vise donc à prendre acte de l'ouverture à la concurrence des transports publics de voyageurs et à encourager la « concurrence régulée » dans les transports publics.

Avant d'aller plus avant dans la présentation de ce projet de règlement, quelques précisions de vocabulaire s'imposent. Qu'est-ce donc que la notion de « concurrence régulée » ? Cette expression définit une forme de gestion déléguée que nous connaissons en France depuis la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, pour les transports publics interurbains par autocars ou pour les transports publics urbains par autobus. Il s'agit donc d'attribuer des droits exclusifs à un opérateur pour un marché donné – le réseau des autobus urbains, par exemple –, ces droits exclusifs étant attribués pour une durée déterminée après une mise en concurrence de plusieurs opérateurs dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres.

Cette organisation s'oppose à la déréglementation, qui permet à n'importe quelle entreprise de transport de proposer une offre pour l'exploitation d'une ligne déjà assurée par un autre opérateur, et au marché fermé, dans lequel l'opérateur détient un monopole d'exploitation et n'est pas périodiquement confronté à la mise en concurrence.

Présentant un bilan hâtif des modes de gestion des services publics de transports au sein de l'Union, la Commission européenne en conclut que les services déréglementés sont meilleur marché, mais nettement moins performants du point de vue de l'attrait des transports publics du fait du manque d'intégration des services – absence de correspondances entre lignes de métro et d'autobus, éclatement de l'information des voyageurs, tarification hétérogène. Quant aux marchés fermés, ils peuvent offrir des services attrayants, mais leur prix est plus élevé. Seule la concurrence régulée permettrait donc, pour un coût raisonnable, de concilier le développement de la concurrence et les exigences du service public.

Ce bilan très partiel masque mal les arrière-pensées. L'exposé des motifs de la Commission trahit même ses auteurs car, à quelques lignes de distance, la commission déclare que « la proposition de règlement a pour objectif initial de développer la concurrence dans le domaine de la fourniture des transports publics » et elle ajoute que cet objectif est conforme au Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000 invitant les instances communautaires et les Etats membres à « accélérer la libéralisation dans des domaines tels que le transport ».

Mais quelques lignes après, ce projet de règlement se justifierait avant tout par l'émergence d'opérateurs de transport de dimension communautaire, de nombreux Etats ayant ouvert leurs marchés de transports publics à la concurrence.

La Commission est-elle donc contrainte d'actualiser la législation communautaire du fait de la libéralisation du secteur décidée par les Etats membres ou souhaite-t-elle accélérer un processus qui n'est que balbutiant ?

En réalité, l'ouverture à la concurrence des marchés nationaux de transport est embryonnaire et les opérateurs transnationaux répondant à des appels d'offres dans plusieurs Etats membres sont encore très peu nombreux, notamment en raison des spécificités locales d'organisation des réseaux de transport.

De plus, la Commission fait totalement l'impasse sur les spécificités techniques des différents modes de transport. Elle feint d'ignorer les contraintes techniques du transport ferroviaire et des réseaux de métro.

Pour ces transports guidés, le matériel roulant est largement dépendant des spécificités techniques des infrastructures et suppose une régulation centralisée du trafic. Si le système de concurrence régulée ne paraît pas poser de problème d'organisation trop complexe pour le transport routier par autocar ou autobus urbain, il est beaucoup plus délicat à mettre en œuvre pour le trafic ferroviaire ou pour les réseaux de métro, dont le principal intérêt est d'être fortement intégrés avec de multiples correspondances.

En fait, cette ouverture à la concurrence, que la Commission européenne présente comme une réalité incontestable, n'est effective dans la plupart des Etats membres que pour le transport routier par autocar et autobus, mais elle est encore très limitée, voire inexistante, pour le transport ferroviaire, *a fortiori* pour le transport ferroviaire lourd des grandes lignes. Seuls deux Etats possèdent aujourd'hui un transport ferroviaire voyageurs réellement ouvert à la concurrence : la Grande-Bretagne et la Suède. Dans les grandes métropoles européennes, les métros et les réseaux de transports publics qui y sont associés sont gérés par des entreprises publiques non soumises à la concurrence, la seule exception notable étant le réseau de la ville de Stockholm.

La Commission n'entend nullement prendre acte des réalités économiques du secteur des transports. Elle veut au contraire accélérer le processus de libéralisation en imposant un cadre juridique unique, celui de la gestion déléguée, en rendant obligatoire une sorte de contrat type encadrant strictement les relations entre autorités compétentes et opérateurs.

Cette proposition de règlement non seulement est politiquement inacceptable, mais crée une uniformisation dans les marchés de transports qui est totalement inadaptée aux spécificités de chaque mode de transport. Comment est-il possible d'imposer une durée uniforme de cinq ans des contrats de service public alors que cette durée ne permettra jamais à l'opérateur ni d'amortir les

investissements nécessaires à l'implantation et à l'entretien d'un réseau ferroviaire ni de développer des réseaux métropolitains contraints de s'étendre avec la croissance des zones urbaines ?

Ce projet de réforme est emblématique du déficit démocratique des institutions européennes. Adopté en l'état, ce règlement entraînerait une véritable révolution dans la gestion des services publics de transports en démantelant les réseaux intégrés ferroviaires et métropolitains et sonnerait le glas de la gestion directe des services publics locaux pour les collectivités locales.

N'est-il pas paradoxal que la Commission européenne cherche à imposer un mode de gestion uniforme de tous les services publics de transports alors qu'elle n'est pas encore parvenue à faire adopter son Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon de 2010 qui doit définir les priorités de la politique communautaire des transports et mettre au point une stratégie pour parvenir à décongestionner le réseau routier et à rééquilibrer la répartition du trafic en faveur du rail et des transports collectifs ?

Les Etats membres doivent s'opposer à cette initiative de la Commission européenne qui essaye d'accélérer l'ouverture à la concurrence des transports publics en faisant adopter un texte qui paraît ne comporter que des dispositions techniques sur les procédures d'appel d'offres, mais qui, en réalité, dénie aux Etats membres la liberté de définir leur propre politique de transports.

Généraliser la procédure de l'appel d'offres aurait pour effet d'imposer un cadre unique de gestion des transports publics et priverait les collectivités locales de toute latitude pour définir le mode d'organisation et de gestion de leurs transports publics.

Rappelons que la Commission européenne ne dispose d'aucune légitimité pour imposer la disparition pure et simple des régies municipales et locales qui n'introduisent aucune distorsion de concurrence puisque leur activité est circonscrite géographiquement. De plus, la gestion directe est, pour les zones rurales peu peuplées, la seule solution pour disposer d'un réseau de transports, aucun opérateur ne trouvant intérêt à se charger de l'exploitation de lignes peu rentables.

Comme l'a affirmé le Conseil européen de Nice sur les services d'intérêt général en décembre 2000, les Etats membres sont libres de définir les missions ainsi que les modalités de gestion des services généraux.

Les Etats membres et les collectivités locales doivent donc pouvoir librement décider de gérer directement les transports publics ainsi que l'ensemble des services publics, la gestion déléguée ne devant pas être *a priori* considérée comme plus efficace que la gestion directe.

Dans les négociations à venir, j'invite le Gouvernement français à demander à ce que le mode de gestion directe des services publics de transport soit reconnu explicitement comme une des modalités de gestion des services publics et figure en tant que tel au deuxième considérant du projet de règlement.

M. Alain Barrau, président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne. Très bien !

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur. Prenons garde que ce projet de règlement ne soit pas le premier épisode d'une longue série de textes qui, sous le prétexte d'harmoniser les pratiques nationales, conduiraient à une ingérence de plus en plus fréquente dans la gestion des collectivités locales et aboutiraient au dessaisissement des parlements nationaux de leurs prérogatives souveraines

d'organisation des pouvoirs locaux. Pouvons-nous accepter sans réagir cette violation du principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales ?

L'adoption de ce texte en l'état conduirait au démantèlement du réseau ferroviaire national et remettrait en cause le principe posé par la loi sur la solidarité et le renouvellement urbains. Sans analyser la difficulté d'ouvrir à la concurrence le réseau de chemin de fer grandes lignes, il convient de réagir fermement contre le procédé utilisé par la Commission européenne, qui procède ainsi subrepticement à la libéralisation anticipée du transport de voyageurs par chemin de fer, et cela en contradiction avec les termes de l'accord politique intervenu le 22 novembre 2000 lors du comité de conciliation Conseil européen - Parlement européen.

Rappelons que cet accord, obtenu après des négociations difficiles, prévoyait de reporter à 2005 les discussions sur l'ouverture à la concurrence des liaisons ferroviaires de voyageurs.

Décider brusquement d'ouvrir à la concurrence le transport ferroviaire de voyageurs est non seulement politiquement inacceptable, mais techniquement irresponsable tant sont encore nombreuses les questions en suspens, l'une des plus délicates étant l'harmonisation européenne des normes de sécurité.

Je terminerai ma présentation de ce projet de règlement en soulignant que la Commission européenne n'apporte aucune justification réelle à la nécessité de recourir au règlement plutôt qu'à une directive pour édicter des règles communes de mise en concurrence et d'accès non discriminatoire des entreprises aux délégations de services publics, toutes les fois où les collectivités locales choisissent librement ce mode de gestion déléguée de leurs services publics.

Manifestement, en proposant ce règlement, la Commission a enfreint la règle de proportionnalité en recourant au procédé juridique le plus contraignant du règlement, alors qu'une directive aurait permis d'assurer une réelle transparence et concurrence entre opérateurs dans l'attribution des marchés de délégation des services publics de transports tout en tenant compte des spécificités nationales et locales de l'organisation des réseaux de transports.

En conclusion, j'inviterai mes collègues parlementaires à voter la proposition de résolution proposée par la délégation pour l'Union européenne. Je vous proposerai quelques amendements qui renforcent l'opposition à ce projet de règlement pour affirmer sans aucune ambiguïté :

Que les régions locales doivent être exclues du champ d'application de ce règlement ;

Que le transport ferroviaire de voyageurs ne doit pas être ouvert à la concurrence, et qu'il convient donc d'exclure aussi le chemin de fer du champ d'application de ce règlement ;

Enfin, que les réseaux intégrés de métro des grandes métropoles ne doivent pas être démantelés. Comme il est impensable d'attribuer à une entreprise un monopole privé pour la gestion du réseau intégré, il convient de maintenir hors concurrence les réseaux métropolitains des grandes métropoles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

M. André Lajoinie, président de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en l'absence d'une

réorientation significative de la politique des transports, en France et en Europe, nos sociétés sont menacées d'asphyxie. J'ai eu l'occasion, l'an passé, de souligner l'ampleur du défi auquel nous sommes confrontés, dans un rapport adopté par la commission de la production et des échanges. Depuis vingt ans, la croissance du volume des transports, tant de personnes que de marchandises, est supérieure à celle du PIB. Ce rythme ne devrait pas se ralentir au cours de la prochaine décennie.

Dans ce contexte, le secteur routier s'est taillé la part du lion au détriment d'autres modes de déplacement tels le rail ou le fluvial, qui sont pourtant moins polluants, plus sûrs et plus économes en énergie. Sans un rééquilibrage, cette hégémonie du tout-routier risque de conduire à une thrombose insupportable pour la collectivité. La question concerne au premier chef le service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, objet de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil dont nous débattons aujourd'hui.

Avant de définir arbitrairement un schéma d'organisation et de fonctionnement, on aurait pu espérer que l'exécutif communautaire nous livre, au préalable, un état des lieux, un bilan des mesures de dérégulation déjà adoptées dans le secteur des transports, ainsi qu'une analyse des besoins permettant de fixer les objectifs à atteindre. Les éléments d'appréciation contenus dans ce texte sont squelettiques. On ne perçoit guère les finalités qui sous-tendent le dispositif préconisé, sinon qu'il s'agit d'imposer le concept de concurrence régulée comme modèle économique unique, sans en démontrer la pertinence. Pourtant, les difficultés posées par l'accroissement ces dernières années de la mobilité quotidienne, mesurée en voyageur-kilomètre, ne sauraient être surmontées en se retranchant derrière des présupposés idéologiques.

En France, à l'image de l'évolution constatée dans d'autres Etats membres, malgré une amélioration significative de l'offre, la part relative des transports en commun dans la mobilité quotidienne n'atteint pas 20 %. De fait, l'utilisation de l'automobile demeure prédominante. Or, cette situation induit des coûts externes insupportables pour notre société.

En 1998, les transports de voyageurs ont généré dans notre pays 110 milliards de francs de coûts liés aux accidents, au bruit, à la pollution ou à l'effet de serre, 95 % de ces nuisances et de ces gâchis étant imputables aux véhicules individuels, la voiture particulière produisant vingt fois plus de coûts sociaux que les transports collectifs.

La maîtrise des services publics de transports urbains et régionaux apparaît donc comme un enjeu essentiel si l'on souhaite réellement respecter les engagements internationaux pris à Rio, Kyoto et La Haye pour préserver l'environnement. Malheureusement, le texte élaboré à Bruxelles fait l'impasse sur de telles préoccupations. Comme vient de le démontrer justement notre rapporteur, la proposition de règlement conduit, au contraire, à priver les autorités organisatrices des transports et, donc les collectivités locales, de leur capacité à choisir librement leur mode de gestion et de délégation. Ce cadre obligatoire, qui enfreint le principe de subsidiarité, heurte les principes démocratiques qui président à l'organisation et à l'aménagement harmonieux de notre territoire.

Dans un récent avis sur la maîtrise des services publics organisés en réseaux, le Conseil économique et social a estimé nécessaire de réunir les conditions effectives du libre choix, par les élus, du mode de gestion de leurs services publics et de la réversibilité de ce choix.

Le rapporteur, M. Claude Martinand, président de RFF, relève ainsi que : « Les élus sont attachés à la pluralité des solutions possibles : beaucoup de collectivités gèrent leurs services publics en régie et c'est très bien et d'autres font appel à l'entreprise dans le cadre de la gestion déléguée après mise en concurrence et c'est très bien également. » Et il ajoute : « Il est effectivement vain de poser dans l'absolu et de manière forcément idéologique la question du meilleur mode de gestion des services publics locaux. »

C'est pourtant la philosophie qui se dégage de cette proposition de règlement qui s'évertue à donner corps aux incantations du Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000 prônant l'accélération de la libéralisation des transports.

L'amère expérience de la privatisation à outrance menée outre-Manche devrait inciter à davantage de retenue. Le sous-investissement chronique dont souffre le réseau ferré anglais n'a pas été résorbé par l'ouverture totale à la concurrence. La sécurité, la régularité et le confort ne sont pas non plus au rendez-vous. Ces dernières semaines, les compagnies anglaises qui exploitent le rail ont malgré tout décidé d'augmenter massivement leurs tarifs. Ce tableau peu réjouissant ne semble pas ébranler les certitudes des membres de la Commission européenne.

La course effrénée vers un service à moindre coût ne saurait tenir lieu de ligne directrice.

Pour favoriser l'essor des transports collectifs de voyageurs, il est moins urgent de pousser à une concurrence débridée que d'instaurer des dispositifs de solidarité intermodale, propres à soutenir les investissements nécessaires à la modernisation et au développement des réseaux.

Une part des recettes créées par les fiscalités sur les modes polluants, qui existent dans la plupart des pays d'Europe, devrait être affectée aux autorités organisatrices qui favorisent les moyens de transport les plus économes en énergie et les plus respectueux de l'environnement. Il serait également souhaitable d'harmoniser et de rendre plus efficaces les systèmes de prélèvement mettant à contribution les entreprises qui bénéficient des services de transport et sont attachées à leur qualité.

Certes, la commissaire européenne, Mme de Palacio, a promis la publication prochaine d'un Livre blanc sur les transports. Mais pourquoi tirer les conclusions avant l'étude ?

Pourquoi imposer, par principe, des normes contraignantes qui risquent d'entraîner le démantèlement de services intégrés de transport public, alors même que leur efficacité n'est pas remise en cause ?

Faut-il, au nom d'une conception limitée aux seuls intérêts du marché, renoncer à la péréquation pratiquée actuellement dans de nombreux réseaux de transport collectif qui permet que les résultats financiers des lignes les plus fréquentées compensent les déséquilibres dans l'aménagement du territoire ? On notera à ce propos que l'ambition d'enrichir les finalités des contrats de services publics, affichées par les rédacteurs de la proposition de règlement, se réduit en fait à la prise en compte de quelques critères de qualité minimum.

On est loin de la conception d'un service public au service de l'intérêt général, facteur de cohésion sociale, contribuant à la citoyenneté. La continuité, l'égalité de traitement, l'adaptabilité, la garantie d'accès au service, la neutralité et la transparence, le statut social accordé aux personnels, tous ces principes qui concourent à la satisfaction des besoins de la majorité de la population semblent ignorés par l'administration de Bruxelles.

Pour ma part, je partage le souhait exprimé par la Fédération européenne des travailleurs des transports qui, lors de son dernier congrès, s'est prononcée en faveur d'une politique européenne des transports permettant un développement harmonieux de ce secteur. Une telle politique doit être fondée sur une évaluation de l'efficacité économique, sociale et environnementale des différents modes de transport et des différentes infrastructures, afin de permettre des choix répondant au mieux aux intérêts de la collectivité.

En élaborant une proposition de règlement qui n'a d'autre but que d'aiguiser la concurrence, la Commission de Bruxelles ne répond pas aux défis de civilisation auxquels nous sommes confrontés. La commission de la production et des échanges partage les conclusions de la proposition de résolution soumise à l'Assemblée et demande aux autorités françaises de s'opposer à la mise en place de ce nouveau carcan libéral. En ce sens, il me paraît souhaitable que l'avis de notre assemblée puisse être communiqué avant le 10 juillet, à chaque député européen. Les élus des quinze Etats doivent en effet disposer de tous les éléments d'appréciation avant d'examiner à leur tour un texte aussi sensible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

M. Alain Barrau, président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord me féliciter qu'un tel débat ait lieu aujourd'hui. Il permet en effet d'aborder la question du marché intérieur, qui constitue un pan non négligeable de la construction européenne. Les citoyens peuvent l'apprécier concrètement, au quotidien.

De façon générale, j'ai toujours estimé que, pour appréhender dans sa globalité - qu'il s'agisse du premier pilier, comme c'est le cas en l'espèce ou qu'il s'agisse des deux autres - la construction européenne, il fallait se départir du « consensus mou » dans lequel on a tendance à l'enfermer trop souvent. Je me réjouis à cet égard qu'une séance de questions européennes ait été organisée à l'Assemblée nationale la semaine dernière, et que des forums, auxquels je souhaite que tous nos collègues puissent participer, se mettent en place dans les régions pour l'après-Nice. Plus la construction européenne fera l'objet de discussions, plus elle sera considérée comme partie intégrante de notre vie politique, et moins elle sera tenue comme le fruit de décisions technocratiques élaborées à Bruxelles.

Dans cette perspective et tout en approuvant les deux rapports - celui de M. Didier Boulaud pour la délégation et celui de M. Jean-Pierre Balduyck pour la commission de la production et des échanges - et le discours du président Lajoinie, j'insisterai sur deux points.

D'une part, ils convient de souligner la contribution que la délégation a pu apporter par son travail sur de telles questions, dans le cadre de l'article 88-4 de la Constitution.

D'autre part, il est essentiel de dénoncer très vigoureusement les dérives auxquelles mènent les choix actuels de la Commission européenne en faveur d'une déréglementation aveugle de l'ensemble des secteurs économiques, singulièrement dans celui des transports.

Le débat d'aujourd'hui confirme une nouvelle fois l'utilité de l'article 88-4 de la Constitution. Que ce soit sous la précédente ou surtout sous l'actuelle législature, cette disposition a en effet permis aux assemblées parlementaires d'exprimer leur position très en amont du processus de discussion communautaire. A cet égard, je souhaiterais formuler trois observations.

Notre délégation s'est toujours efforcée de jouer un rôle constructif dans l'examen des textes dont elle a été saisie. Elle ne demande aux autorités françaises de s'opposer à la discussion d'une proposition d'acte communautaire – comme c'est le cas en l'occurrence – que lorsqu'il lui apparaît, au terme d'un examen approfondi, que les choix de la Commission de Bruxelles sont de nature à porter gravement atteinte aux intérêts de la France et de l'Union. Dans le cas présent, il est clair que ce n'est pas l'autonomie de nos seules collectivités territoriales mais également celle des autres Etats membres qui risque d'être violée par le projet de règlement. De même, toujours dans le domaine des transports, on se souvient sans doute qu'il y a deux ans l'Assemblée nationale s'était opposée à l'examen du paquet « infrastructures »...

M. Michel Bouvard. Je m'en souviens très bien !

M. Alain Barrau, président de la délégation. ... au motif qu'il proposait une déréglementation brutale du fret ferroviaire qui ne lui paraissait pas propre à revitaliser le rail. Cette position avait fait l'objet d'un très large consensus. Seul le groupe Démocratie libérale et Indépendants, me semble-t-il, n'avait pas suivi la majorité de l'Assemblée.

Au demeurant, le fait que la France se soit opposée à l'adoption du paquet « infrastructures » dans sa rédaction initiale a permis par la suite, toujours à son initiative, d'aboutir à un dispositif beaucoup plus équilibré.

La possibilité de procéder à un débat en séance publique revêt d'autant plus d'importance, dans le cas présent, que c'est le seul qui aura lieu sur le projet de règlement. En effet, un règlement est directement applicable dans tous ses éléments, à la différence d'une directive, et n'exige pas de loi de transposition une fois qu'il est adopté.

Cela m'amène à ma troisième et dernière observation concernant l'absence de contrôle de constitutionnalité du droit dérivé. En l'occurrence, la délégation – suivie en cela par la commission de la production et des échanges – a constaté que le projet de règlement n'était pas conforme à l'article 72 de la Constitution qui pose le principe de l'autonomie des collectivités territoriales. Or, s'il était adopté en l'état actuel, le règlement s'intégrerait dans notre ordre juridique sans que le Conseil constitutionnel ait pu être saisi de la difficulté sérieuse qui risque d'en résulter.

A l'occasion d'une révision de notre Constitution, il conviendra donc de réfléchir à la possibilité de mentionner les projets de règlement et de directives dans l'article 54 et d'autoriser, en ce qui concerne le droit dérivé communautaire, la saisine du Conseil constitutionnel dans des conditions analogues à celles prévues pour les engagements internationaux.

Il me semble également nécessaire de tirer toutes les conséquences de l'article 88-4 de la Constitution et de prévoir, comme je l'ai proposé, que la délégation soit plus étroitement associée à la discussion des projets de loi de transposition. La délégation pourrait formuler des avis, assurant déjà le suivi du déroulement des discussions au plan communautaire grâce aux rapporteurs nommés en amont, avant même toute prise de décision.

La délégation va, dès à présent, commencer un travail en profondeur, en liaison avec les commissions permanentes, sur les transpositions des directives encore « en stock ». Nous en avons parlé récemment. Le Gouvernement a accepté ma proposition à ce sujet, et nous la mettrons en œuvre dès le mois d'octobre.

J'aborde maintenant le problème posé par le projet de règlement : les dérives résultant de la politique poursuivie par la Commission au titre de l'achèvement du marché intérieur, qui révèlent, d'une part, une conception dogmatique de la concurrence, qui conduit la Commission à ériger cette dernière en une fin en soi ; d'autre part, la pratique inacceptable d'un double langage par la Commission, sur un sujet central pour nous, Français mais nous ne sommes pas les seuls concernés : celui du rôle des services d'intérêt général.

Il convient, en effet, de rappeler que la France a approuvé l'objectif de l'achèvement du marché intérieur. En revanche, elle s'est toujours élevée contre la propension de la Commission à privilégier la concurrence au détriment de la notion de service public et de la préservation des objectifs sociaux qui s'y rattachent. C'est pourquoi il n'est pas de texte de libéralisation – et le présent projet de règlement ne fait qu'illustrer cette règle – sur lequel il n'y ait pas eu de conflit entre la France, la Commission et plusieurs des Etats ultralibéraux de l'Union. On peut d'ailleurs constater *a posteriori* que la France a eu parfaitement raison de se battre pour l'insertion de la notion d'obligations de service public dans les propositions de directives sectorielles qui, à l'origine, l'avaient omise.

Le présent projet de règlement illustre malheureusement le double langage inacceptable de la Commission sur les services d'intérêt général. Est-il sérieux de proclamer, dans une communication sur ces mêmes services, que « l'intérêt des citoyens est au cœur de la politique communautaire en matière de service d'intérêt général », alors que le projet de règlement vise à une libéralisation subreptice du transport par chemins de fer des voyageurs et au démantèlement des métros historiques ?

Ce sont de telles dérives que la délégation a souhaité prévenir en adoptant, le 14 juin dernier, la proposition de résolution présentée par Gérard Fuchs. Cette proposition est maintenant examinée par la commission des lois. J'espère que, comme celle-ci qui, après discussion en commission de la production, est débattue aujourd'hui en séance plénière, nous pourrons en discuter dès le début de la présidence belge.

En conclusion, je déplore très vivement que ce projet de règlement soit un mauvais coup porté aux transports publics de voyageurs, qui ne gagneront rien à cette poussée supplémentaire et inutile de déréglementation sauvage. Au bout du compte, la construction européenne elle-même risque d'y perdre son crédit, en étant assimilée systématiquement au règne du profit et à la domination des marchands. Pour ces raisons, et parce que l'Europe, pour nous, ce n'est pas du tout cela, il convient de rejeter ce projet de règlement.

Dans le même temps, il incombe aux Français de montrer qu'il importe d'emprunter et de promouvoir une autre voie – celle de l'économie mixte – qui, quoi qu'on dise, à notre pays et à d'autres de préserver des services publics performants, dans le contexte de la mondialisation. C'est un enjeu qui dépasse de loin le sujet que nous abordons aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, et du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président La parole est à M. Didier Boulaud, au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

M. Didier Boulaud, au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a presque deux ans, jour pour jour, le 16 juin 1999, en ma qualité de rapporteur de la délégation sur le paquet « infrastructures », je m'étais demandé à cette tribune s'il était politiquement incorrect de défendre l'idée même de service public. J'avais alors choisi, non par provocation mais par intime conviction, d'intituler mon rapport d'information « Pour un service public ferroviaire européen », estimant qu'à la logique libérale qui avait inspiré la démarche de la Commission, il importait d'opposer la défense du service public. J'étais très fortement convaincu que ce serait seulement autour de cette idée – d'ailleurs présente dès l'origine de la création du chemin de fer – que le rail aurait des chances réelles d'être revitalisé. Et comme l'a rappelé tout à l'heure le président Alain Barrau, l'Assemblée avait fait le bon choix en rejetant le paquet « infrastructures » : à l'initiative de la France, un dispositif beaucoup plus équilibré fut élaboré par la suite : c'est ce qu'on a appelé le « paquet rail ».

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, je persiste à affirmer dans le débat d'aujourd'hui qu'il n'est pas politiquement incorrect de défendre le service public, surtout avec un texte qui dérègle les transports publics de voyageurs. C'est précisément ce prurit de la dérégulation qui, à mes yeux, empêche la Commission de proposer une politique commune des transports digne de ce nom, dont l'Union européenne a pourtant besoin. Tels seront les deux points auxquels je consacrerai mon intervention.

Alors que la France était seule ou presque, à la veille du débat du conseil « transports » du 17 juin 1999, à s'opposer au paquet « infrastructures », ce projet de règlement présente la caractéristique de faire la quasi-unanimité en Europe contre ses deux dispositions essentielles : la généralisation de l'appel d'offres et la limitation à cinq ans de la durée des contrats.

Par la voix du rapporteur de sa commission des transports, M. Meijer, le Parlement européen se départissant de l'ultralibéralisme qu'il avait affiché lors de la discussion du paquet « infrastructures », adopta une attitude très critique, dont j'ai fait état dans mon rapport écrit. Certes, je ne saurais souscrire à la position de M. Meijer, qui consiste, au nom du principe de réciprocité – nullement consacré par le droit communautaire – à interdire à un opérateur bénéficiant d'un marché protégé de se porter candidat sur un marché ouvert à la concurrence. J'ai dit devant la délégation, et je le répète ici même avec force, que les Britanniques – pourtant avocats zélés du libéralisme – n'ont jamais opposé ce prétendu principe à la SNCF, qui a emporté des marchés en Grande-Bretagne. Il n'en reste pas moins que les critiques de M. Meijer sur les atteintes flagrantes portées, par le projet de règlement, au principe de subsidiarité sont très convaincantes ; elles traduisent l'exigence de bon sens selon laquelle les autorités compétentes des Etats membres doivent pouvoir définir les modalités de gestion de leurs transports.

L'avis du Comité économique et social en date du 30 mai dernier ne dit pas autre chose : « S'agissant de l'alternative entre l'appel d'offres et l'exception (celle prévue à l'article 7), chaque Etat membre devrait avoir la liberté de décider lui-même, s'agissant des services de transport qu'il considère comme des services d'intérêt

général, de l'opportunité d'adopter des dispositions supplémentaires relatives à la modification de sa législation pour l'amélioration de son système de transport. »

De même encore, le Conseil des communes et régions d'Europe, organe lié au Conseil de l'Europe, souligné dans une récente prise de position que « l'intégration des transports relève de la compétence des autorités publiques responsables devant les citoyens » et que « les collectivités territoriales doivent conserver la marge de manœuvre leur permettant de contrôler la qualité des services rendus et la possibilité de sanctions en cas de non-respect du contrat ».

Enfin, je n'oublie pas, bien sûr, la position, déjà évoquée par André Lajoie, de la Fédération européenne des travailleurs des transports qui, outre les critiques concernant la non-conformité au principe de subsidiarité et la durée couverte des contrats, a eu le mérite d'appeler l'attention sur l'insuffisance de la clause sociale. La proposition de résolution de la délégation – suivie en cela par la commission de la production – y a porté remède en reprenant un mécanisme inspiré de l'article L. 122-12 du code du travail, qui permet de garantir le maintien des contrats de travail en cas de changement d'opérateur.

Sur ce point, je regrette que la proposition de résolution adoptée récemment par la délégation, visant à instaurer une directive-cadre pour les services d'intérêt général – que je souhaite, comme le président Alain Barrau, voir discuter très rapidement –, n'ait pas repris cette disposition pourtant préconisée par Gérard Fuchs.

Il est clair que ce n'est pas par le truchement de textes analogues au projet de règlement que la Commission peut avoir l'ambition de proposer une vraie politique commune des transports.

A mon avis, deux obstacles dirimants s'y opposent.

Le premier tient à ce que Gérard Fuchs et le président Alain Barrau appellent « la conception dogmatique de la concurrence » à laquelle adhère la Commission et que je désignerai – ce qui revient au même – sous l'expression de « syndrome de la pensée unique ». Hors de la libéralisation à marche forcée, toute autre solution, qu'il s'agisse de la formule de la coopération entre réseaux ou des expériences locales de transports gratuits, serait *ab initio* frappée de discrédit. A l'évidence, la Commission ne peut ni ne veut voir que les transports sont la terre d'élection de la notion de service public et que s'ils doivent être ouverts à la concurrence – ce qui est le cas des transports locaux de voyageurs – c'est pour que la concurrence se traduise par l'efficacité accrue du service public et non pour accroître les profits des fonds de pension qui se dissimulent derrière certains groupes.

Au demeurant, comment la Commission pourrait-elle penser et agir autrement, dans la mesure où dès l'Acte unique, elle a vu dans l'expérience britannique de libéralisation une sorte de modèle d'inspiration, même si elle s'en est toujours défendue ? Or c'est peu dire que, malgré les échecs patents de cette expérience, dans le domaine du transport ferroviaire notamment, la Commission a fait preuve d'une réelle cécité. C'est pourquoi je crains, d'une part, que les bonnes résolutions prises par le Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin dernier en faveur de l'intermodalité ou de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux ne soient que des vœux pieux ; d'autre part, que le Livre blanc de la Commission des transports à l'horizon 2010, dont la publication serait imminente, ne reprenne les thèses libérales qui lui sont chères.

Deuxième obstacle : dans le domaine des transports comme dans les autres secteurs, non seulement la Commission procède avec précipitation, sans avoir pris soin d'effectuer une étude d'impact préalable de l'ouverture à la concurrence, mais, comme c'est le cas pour le projet de règlement, elle procède subrepticement à la libéralisation du transport de voyageurs par chemin de fer, sans tenir aucun compte de la décision du comité de conciliation du 22 novembre 2000 sur le « paquet » ferroviaire renvoyant en 2005 l'examen de l'opportunité de la libéralisation de ce secteur.

En outre, la Commission, du fait de son aveuglement, estime que les méthodes qui ont permis l'ouverture des télécommunications à la concurrence sont applicables à tous les autres secteurs, quelles que soient leurs particularités économiques et financières. C'est ainsi que le critère des 25 % prévu au second paragraphe de l'article 9 du projet de règlement est tiré de la réglementation applicable aux télécommunications. La délégation en a proposé l'abrogation, car elle y a vu une réelle discrimination à l'encontre des opérateurs historiques.

En conclusion, malgré les tentatives obstinées de la Commission de faire régner un ordre libéral implacable – que tempèrent parfois des déclarations à la sauvette sur l'Europe sociale –, je n'estime pas que le combat en faveur de la préservation du service public soit perdu d'avance. Le rejet, hier, du « paquet » infrastructures ou, plus récemment, celui de la directive concernant la poursuite de la libéralisation de la poste, et peut-être, aujourd'hui, celui du projet de règlement, confirment au contraire la vitalité de cette notion et fournissent de solides raisons d'espérer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Michel Marchand.

M. Jean-Michel Marchand. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est demandé aux autorités compétentes des Etats membres de fournir des services de transports qui contribuent réellement au développement de transports publics de voyageurs prenant en compte la qualité de la vie des citoyens et la protection de l'environnement. Il aurait fallu, me semble-t-il, y ajouter la notion de sécurité.

Le débat qui nous est ainsi proposé ne manque pas d'intérêt à plus d'un titre, mais la déréglementation envisagée ne laisse pas de nous inquiéter.

Il faut d'abord rappeler que le transport des personnes, s'il n'est pas organisé, reste du ressort de chacun, et est donc effectué par des véhicules individuels. Or, l'ensemble des transports individuels constitue la première source de pollution par émission de gaz à effet de serre...

M. Michel Bouvard. Avec les centrales thermiques !

M. Jean-Michel Marchand. ... et de particules dont la nocivité n'est plus à démontrer, avec les conséquences que l'on sait sur la santé des personnes et la qualité de l'environnement.

Qu'il soit nécessaire de proposer des solutions alternatives, c'est une évidence, mais elles relèvent de choix politiques qui ne sont pas sans conséquences.

Il y a d'abord le choix du mode de transport : chemin de fer, route ou voie navigable, et le choix énergétique qui en découle. Dans ce domaine, des progrès importants restent à faire en ce qui concerne aussi bien les véhicules que les énergies utilisées.

L'autre choix, c'est celui du service proposé : service public ou service au public confié au privé. Là, il nous faut bien constater que les accidents survenus sur le réseau ferré anglais ont pour origine des négligences graves dues à une gestion privée.

Il est demandé aux parlements des pays de l'Union d'adopter la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public. L'objet de cette proposition de règlement est clair : développer le principe de la concurrence régulée, ouvrir le secteur des transports à la concurrence et le libéraliser, fixer à cinq ans la durée des contrats de service public : en un mot, déréglementer.

Que devient, dans ces conditions, le service public ? Comment peut-on maintenir une offre de service public qui allie qualité du service et égalité de traitement des usagers ?

Comment les collectivités territoriales peuvent-elles assumer ce qui relève de leur responsabilité ? Le transport est une compétence obligatoire des communautés d'agglomération et nécessite, bien entendu, des investissements substantiels, alors que la durée prévue des contrats ne prend pas en compte l'amortissement des moyens mis en œuvre. Quels seront les pouvoirs des collectivités locales face à des grands groupes de dimension internationale ?

Si la proposition de règlement, en l'état actuel de sa rédaction, n'apporte pas les garanties que les citoyens sont en droit d'attendre, elle ne permet pas non plus aux autorités compétentes de choisir librement, et – pourquoi pas ? – en faisant des choix politiques volontaristes et forts, le mode d'organisation et de gestion de leurs transports publics le mieux adapté à la situation locale et, bien entendu, le plus efficace.

Puisque l'accord signé le 22 novembre 2000 renvoie à 2005 l'examen du dossier de la libéralisation du secteur ferré, faisons donc le pari du service public, élément majeur de l'aménagement du territoire, avec pour objectif le développement de l'offre de transports publics de voyageurs, de tous les modes de transport. Faisons le pari de la qualité et de la sécurité de ces services, dans le respect de l'environnement, par l'utilisation d'énergies renouvelables, par la diminution des émissions de gaz à effet de serre et par l'amélioration de la qualité de l'air pour tenir nos engagements de Kyoto.

La proposition de résolution se termine, monsieur le rapporteur, par une demande aux autorités françaises de s'opposer à l'adoption en l'état du règlement du Parlement européen. Nous soutiendrons bien évidemment cette demande. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Henri Plagnol.

M. Henri Plagnol. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, j'avoue être un peu surpris par la violence du réquisitoire de la majorité contre la proposition de règlement du Conseil sur l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs.

Ce réquisitoire repose sur trois refus. Un refus de l'Europe (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*) et de la compétence communautaire en matière de transports publics de voyageurs, particulièrement sensible dans les derniers propos de M. Marchand.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Il n'a jamais dit ça ! Il a même dit le contraire !

M. Henri Plagnol. Un refus *a priori* et dogmatique de la concurrence, qui par nature porterait atteinte au service public. Un refus de principe de l'appel d'offres, qui porterait atteinte à la libre administration des collectivités locales.

Or le règlement proposé par le Parlement européen et le Conseil n'a pas du tout pour objectif de s'inspirer du modèle britannique de déréglementation.

M. André Lajoinie, président de la commission Il vous gêne le modèle britannique ! C'est une épine dans le pied des libéraux !

M. Henri Plagnol. Nous pouvons d'ailleurs rendre hommage, à cet égard, au talent de négociateur du ministre.

Ce règlement a pour objectif d'instaurer un principe de concurrence régulée dans les services publics de transport de voyageurs, en l'asseyant sur des règles communautaires précises.

En application de ce principe – après le constat, que personne ne peut contester, que l'ouverture du marché communautaire des transports publics sur la base des législations nationales conduit aujourd'hui à des procédures extrêmement disparates qui créent des incertitudes juridiques pour les droits des opérateurs – on impartit aux autorités compétentes des États membres, que ce soient l'État, les collectivités locales ou les syndicats de transport, de passer par voie d'appel d'offres des contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, route et voie navigable.

D'abord, je ne comprends pas que l'on refuse à l'Europe communautaire une compétence en ce domaine. De toute évidence, si l'on veut aller vers un modèle européen d'aménagement du territoire de services publics respectueux de l'écologie, il est indispensable d'harmoniser les procédures. On ne peut pas, monsieur Marchand, dire d'un côté que l'on veut lutter contre l'effet de serre et toutes les formes de pollution, et s'opposer de l'autre à l'organisation au niveau européen des transports publics : c'est une contradiction évidente. Le développement du feroutage, pour prendre ce seul exemple, demande de toute évidence une coordination communautaire. Chacun le sait bien.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Et le souhaite !

M. Didier Boulaud. Nous sommes pour la coordination, monsieur Plagnol.

M. Henri Plagnol. Je vous en donne acte.

Ensuite, vous contestez le principe même de la concurrence qui, selon vous, mettrait en cause le service public. L'UDF pense exactement le contraire. Car s'il y a un modèle français qui a réussi et qui s'exporte dans le monde entier, c'est bien celui de la délégation de service public. Le droit français a toujours obéi à une approche pragmatique en ce qui concerne le choix de l'opérateur. Les exemples en sont multiples : qu'il s'agisse du traitement de l'eau, de celui des déchets, plus récemment des pompes funèbres, ou encore du transport de voyageurs, nous avons toujours refusé tout *a priori* dogmatique dans le choix entre opérateurs publics et opérateurs privés. C'est exactement ce que propose le règlement du Conseil.

De quoi s'agit-il ? D'abord, d'instaurer des normes de qualité élevées. Ensuite, d'affirmer la liberté d'établissement, c'est-à-dire le libre accès de tout opérateur communautaire au marché des transports publics d'un autre État. Vous savez bien que, dès aujourd'hui, des contentieux

menacent entre, par exemple, la SNCF et son équivalent allemand. La France a intérêt à ce que le principe de réciprocité soit reconnu. Si nous voulons défendre les atouts de la SNCF, si nous voulons qu'elle puisse exporter son savoir-faire, c'est absolument indispensable. Il en est de même pour EDF. Ce n'est pas le lieu de débattre de son avenir, mais chacun voit bien que son expansion internationale passe par l'acceptation du principe de réciprocité et l'ouverture à la concurrence. Nous avons, monsieur le ministre, des services publics qui sont parmi les plus performants au monde.

M. Didier Boulaud. Ah !

M. Henri Plagnol. N'ayons pas peur de les ouvrir à un minimum de concurrence ! A cet effet, il faut définir des procédures de base communes. C'est ce que fait la proposition de règlement.

Si l'on entre maintenant dans le détail des modalités, il y a là, en effet, matière à débat, sur plusieurs points qui auraient pu justifier non pas un refus dogmatique, mais des réserves. Je citerai les principales, en m'inspirant assez largement de la position – très modérée, j'y insiste – de l'Union des transporteurs publics. Ce syndicat vous invite, monsieur le ministre, vous et la majorité, à aller dans le sens de la proposition européenne d'une concurrence régulée, en soulignant qu'elle est un atout pour les transporteurs eux-mêmes, et bien entendu pour les usagers, mais il émet toutefois plusieurs réserves, que l'UDF partage.

La première porte sur ce qui est probablement le point le plus difficile, à savoir la durée des contrats. Il n'est pas raisonnable de la limiter à cinq ans et il vous appartient, monsieur le ministre, de négocier à Bruxelles les assouplissements nécessaires. Pourquoi ? Parce que, en matière de transports publics, la durée des investissements – et par conséquent des amortissements nécessaires en fonction du cahier des charges qu'impose une collectivité – peut être très supérieure à cinq ans.

La deuxième réserve concerne les réseaux intégrés. En matière de transports, il serait effectivement déraisonnable de considérer isolément les lignes rentables, par exemple la ligne Paris-Lyon...

M. Michel Bouvard. Elle sera bientôt saturée !

M. Henri Plagnol. ... qui pourrait sans difficulté être mise en concurrence, sans poser le problème de l'ensemble du réseau. Il en est de même, de toute évidence, pour les métros.

Mais je signale que, dans la proposition de règlement, des dérogations sont prévues au principe de libre concurrence et au principe de l'appel d'offres, notamment pour des raisons de sécurité et au nom de certains impératifs de service public. Je vous fais toute confiance, monsieur le ministre, pour obtenir de vos collègues l'élargissement de ces dérogations, mais sans remettre en cause le principe de l'appel à la concurrence, quand il est sain et qu'il apporte des avantages à la fois pour les consommateurs et pour les opérateurs.

Autre point sur lequel, jusqu'à maintenant, on n'a pas beaucoup insisté : il est à mon avis nécessaire d'opérer une claire distinction entre les indemnités versées à l'opérateur en compensation de tarifs spécifiques, l'exemple type étant la carte orange, et celles qui le sont en contrepartie des contraintes générales de service public au sens où l'entend la Communauté. Les compensations tarifaires sont des sujétions imposées à l'opérateur, en quelque sorte des aides à la personne, et doivent faire

l'objet d'une prise en compte spécifique. C'est une des inquiétudes majeures des opérateurs, que je me permets de vous transmettre.

J'en viens, pour terminer, à la question qui est au cœur du débat entre nous : est-ce que le choix de l'appel d'offres pour passer les contrats de service public est une atteinte à la libre administration des collectivités locales ? En aucun cas. D'ores et déjà, toutes les communes de France procèdent à des appels d'offres pour le choix du concessionnaire en matière de traitement de l'eau ou des déchets, en matière de télécommunications, etc.

A Saint-Maur, nous venons de décider d'ouvrir une navette municipale pour compléter l'offre de la RATP, en dérogation au monopole du syndicat des transports d'Ile-de-France. Il y a encore dix ans, le syndicat des transports d'Ile-de-France, alors syndicat des transports parisiens, s'opposait à ces initiatives. Ce n'est plus le cas. Mais il est très sain qu'en la matière, les communes passent un appel d'offres. C'est évidemment salubre pour les finances publiques.

Vous avez récemment fait voter une loi qui défend le principe de la transparence et de l'appel à la concurrence en matière de marchés publics. Alors, soyez cohérents, vous ne pouvez pas refuser l'appel d'offres pour ce qui concerne les transports publics de voyageurs. Cela ne menace absolument pas les régies, que la commune, le département ou la région peuvent parfaitement justifier au nom de leurs choix politiques, qui seront imposés au futur délégataire du service public. Là encore, notre droit offre toutes les souplesses nécessaires.

Enfin, je rappelle tout de même à la majorité que presque tous les Etats membres de l'Union ont ouvert à la concurrence une partie du marché du transport public de voyageurs et que les résultats sont là !

M. Didier Boulaud. Où sont-ils donc, ces résultats ?

M. André Lajoinie, président de la commission. Donnez-nous des exemples !

M. Henri Plagnol. Je ne parle pas du modèle de déréglementation anglais, mais bien de la concurrence régulée de service public.

M. Didier Boulaud. Parlez-nous de la Suède et des Pays Bas !

M. Henri Plagnol. Méfiez-vous du dogmatisme !

En outre, en dehors du cas très particulier du métro parisien, il y a bien longtemps que les transports par car et par bus de la France entière ont été ouverts à la concurrence. Cela a amélioré l'offre et réduit les prix, sans porter aucunement atteinte à la cohérence de l'ensemble.

Alors quel est le message de l'UDF ?

D'abord, nous voulons transmettre un message de foi dans l'Europe...

M. Didier Boulaud. La foi du charbonnier !

M. Henri Plagnol. ... et c'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas contre cette proposition de règlement. L'Europe est plus nécessaire encore en matière de transports publics que dans les autres domaines. Sans l'Europe, vous le savez, monsieur le ministre, le rail n'a pas d'avenir, impossible de le défendre, il est impossible d'exporter le modèle français de gestion déléguée.

L'UDF veut également faire passer un message d'équilibre entre la tradition française de service public et de délégation de service public, que nous défendons avec vous, et les avantages de la concurrence pour les citoyens consommateurs.

Permettez-moi de dire, et ce sera mon dernier mot, monsieur le ministre, qu'à la lumière de la grande grève encore présente dans toutes les mémoires,...

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Celle de 1995 ?...

M. Henri Plagnol. ... il serait peut-être temps de cesser de justifier l'injustifiable au nom du refus de l'Europe ! Saisissez l'occasion de cette proposition de règlement pour demander l'adoption d'une clause de service public minimum, au nom de la qualité ! Vous ne pouvez pas être l'avocat du service public et refuser les principes de continuité, d'adaptabilité et de disponibilité qui constituent son essence même.

Par conséquent, en raison de sa modération et de sa sagesse bien connues, le groupe UDF s'abstiendra.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Comme sur le traité de Nice ! Maintenant, dès qu'il est question d'Europe, l'UDF s'abstient !

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je dois donner acte, en préambule, de l'excellent travail réalisé par Didier Boulaud, au titre de la délégation européenne. Ce n'est pas la première fois, d'ailleurs, puisque notre collègue nous avait déjà proposé le rejet du « paquet ferroviaire ». Une fois de plus, le rapporteur, auquel s'est joint le non moins excellent Jean-Pierre Balduyck, pour la commission de la production et des échanges, nous demande de rejeter cette proposition de règlement communautaire relatif à l'attribution de contrats de service public pour les transports de voyageurs, avec obligation d'appels d'offres.

Cette position, je la fais mienne,...

M. Alain Barrau, président de la délégation. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul. ... car la proposition de règlement n'est pas acceptable, et l'Assemblée nationale serait en effet bien inspirée de la rejeter. C'est toute l'activité « voyageur » qui est en cause, tous les modes de transport. Les 40 milliards de francs de chiffre d'affaires de la SNCF, ce n'est pas rien, depuis le Thalys, qui nous relie à Bruxelles en une heure vingt-cinq, jusqu'au TER, qui dessert nos circonscriptions, mes chers collègues.

L'aménagement du territoire est aussi en cause, tout comme, bien entendu le service public. Nous n'avons pas voté plusieurs grandes lois ouvrant de nouvelles perspectives, au cours de cette législature, pour accepter aujourd'hui un règlement européen qui s'appliquerait sans autre procédure.

L'Union européenne ne veut surtout pas citer l'échec anglais en exemple, mais tous les textes qu'elle nous soumet s'en inspirent jusqu'à l'overdose.

Je ne ferai pas une analyse détaillée du texte, le rapporteur s'y est plié. Je vous indiquerai simplement les raisons qui doivent conduire à le rejeter en adoptant les conclusions de la proposition de résolution.

Bien entendu, monsieur le ministre, je ne manquerai pas de m'appuyer sur un bon document : l'avis motivé n° 4 du CSSPF du 15 novembre 2000.

M. Michel Bouvard. Excellente source !

M. Jean-Jacques Filleul. Celui-ci ne recommande rien de moins que d'exclure le transport ferroviaire du champ de ce règlement européen par trop dangereux.

Et nous ne sommes pas isolés. La semaine dernière, j'étais à Bruxelles au cabinet de Mme Durant, vice-première ministre belge, qui présidera le Conseil transports dès la fin du mois,...

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

M. Jean-Jacques Filleul. ... et on m'a assuré que la présidence belge ne ferait pas avancer le règlement OSP durant le deuxième semestre.

On a même évoqué, dans certains milieux européens, la possibilité de son rejet pur et simple par le Parlement européen, qui a droit de veto.

Dans ces conditions, l'avis de l'Assemblée nationale française pèsera lourd lors des débats de première lecture au Parlement européen, en septembre prochain.

Il faut d'ailleurs sortir du manichéisme politique consistant à considérer qu'on serait mauvais Européen quand on rejeterait une proposition de la Commission...

M. Alain Barrau, président de la délégation. Au contraire...

M. Jean-Jacques Filleul. ... même si l'on estime disposer d'arguments qui l'emportent sur ceux qui ont motivé la proposition.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez raison.

M. Jean-Jacques Filleul. Ici, il s'agit de l'intérêt des citoyens européens *versus* l'intérêt du marché des exploitants. Le rejet d'un texte est le signe d'une véritable démocratie européenne, qui doit être fondée sur le débat public, l'argumentation, le retour d'expérience, et non sur un processus juridique aveugle, voire idéologique.

J'en viens aux quatre arguments de fond qui doivent conduire au rejet par notre assemblée.

Premièrement, si la Commission confirme le rôle essentiel du service public là où le marché n'est pas en mesure d'assurer un niveau de service de transport suffisant et justifie les aides financières correspondantes, c'est une excellente chose. Mais elle prétend aussi régler en quelques mots le sort des services publics de transport de voyageurs. Ceux-ci méritent mieux, tant ils sont nécessaires à nos concitoyens, dans une perspective de développement durable, qui doit allier amélioration de notre environnement, réduction des congestions, solidarité entre les citoyens et leurs territoires, efficacité économique.

Cette prétention à réglementer en treize pages et dix-neuf articles la très grande variété de nos systèmes de transport, si différents entre les pays, les régions et les villes d'Europe, revient à vouloir faire entrer dans la même chaussure des pieds de tailles très différentes, sans ajustement possible, puisqu'il s'agit d'un texte applicable directement, partout en Europe, et non d'une directive transposable selon la situation de chaque pays.

D'ailleurs, la Commission européenne, dans sa communication en date du 20 septembre 2000 sur les services d'intérêt général en Europe, est elle-même en contradiction flagrante avec sa proposition de règlement OSP.

M. Michel Bouvard. C'est exact.

M. Jean-Jacques Filleul. Elle y affirme en effet qu'« il relève essentiellement de la responsabilité des pouvoirs publics au niveau approprié, local, régional ou national, de définir, dans la plus grande transparence, les missions des services d'intérêt général et la manière dont ils seront accomplis ».

Avec ce règlement OSP, on est loin de la nécessaire et légitime subsidiarité prévue par le traité. Nous nous trouvons, en réalité, face à une atteinte au principe de libre administration des collectivités territoriales d'Europe. De surcroît, pour ce qui concerne la France, il est contraire à l'article 72 de la Constitution.

Deuxièmement, j'attire solennellement votre attention sur l'absence de preuve de réussite du modèle qu'on nous propose sous le nom de « concurrence régulée », au moins en matière ferroviaire. Dans ce secteur, ce modèle est peu répandu, sauf en Grande-Bretagne, où il a été généralisé lors de la privatisation de 1994. Or le système ferroviaire britannique ne peut, vous le savez tous, servir de modèle.

Il y a un mois, à Londres, j'ai pu forger mon opinion directement, lors d'une rencontre avec sir Alastair Morton, nommé par le Gouvernement à la tête de l'autorité stratégique du rail pour tenter de redresser enfin le système ferroviaire anglais... Sa mission est sans espoir. (*Soupires.*) Le bilan est négatif sur tous les plans : les citoyens britanniques sont mécontents au point de souhaiter, à plus des deux tiers, une renationalisation ; l'argent public coule pourtant à flots pour redresser un secteur privé défaillant et, comble d'inefficacité de l'usage de ces fonds publics, pour maintenir des revenus à ses actionnaires !

M. Bernard Outin. Absolument !

M. Jean-Jacques Filleul. Voulons-nous cela en France ? Non. Nous avons voté, dans la loi SRU, la régionalisation des services ferroviaires régionaux, et nous pouvons constater, même si tout n'est pas fait, qu'une dynamique nouvelle accompagne ce modèle de partenariat public entre la SNCF et les conseils régionaux. L'Association des régions de France a clairement exclu le recours aux appels d'offre et attend, au contraire, beaucoup de la réforme du 1^{er} janvier 2002. Laissons cette expérience se développer et comparons les bilans à l'échelle européenne !

Troisièmement, et, là encore, l'expérience britannique doit nous détourner du modèle proposé par la Commission, il faut être vigilant quant au maintien de deux caractéristiques irremplaçables du système de service public : la sécurité et l'intégration des services et des tarifs. En Grande-Bretagne, on compte, pour les passagers du rail, plus de 90 catégories de tarifs, rien que cela, et l'information est très difficile à obtenir.

La notion de système intégré, que ce soit d'ailleurs pour le système ferroviaire français ou les systèmes de transports publics des grandes villes, doit être précieusement préservée. Je rappelle que nous avons voulu, dans la loi SRU, que la régionalisation se fasse « dans le respect de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire, dont l'Etat est le garant ».

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tout à fait.

M. Jean-Jacques Filleul. Je ferai d'ailleurs une proposition concernant la régionalisation : indépendamment du dispositif de suivi prévu par la loi SRU, je suggère sur le modèle des premiers états généraux du fret ferroviaire, que les états généraux de la régionalisation soient réunis fin 2002 pour tirer les premiers enseignements de cette importante réforme. Le Conseil supérieur du service public ferroviaire pourrait les organiser, de concert avec l'association des régions de France et votre ministère, monsieur Gayssot.

Mais revenons à la sécurité. Sur ce plan, M. Morton m'a indiqué textuellement que Railtrack, le gestionnaire d'infrastructure, avait placé « une barrière entre la roue et le rail ». C'est très grave ! Après l'accident de Hatfield du

17 octobre 2000, il a fallu admettre l'existence de plus de 1 000 points noirs sur le réseau anglais, avec ralentissement systématique des trains et désorganisation corrélative du trafic ; après huit mois de travaux urgents, il en reste encore environ 700.

Ne jouons pas avec la sécurité ; c'est à la fois une exigence et un des atouts du service public ferroviaire français.

Quatrièmement, la proposition de règlement fait fi de l'accord politique sur le « paquet ferroviaire », âprement négocié lors de la conciliation du 22 novembre 2000, qui écartait durablement les services voyageurs de tout processus de libéralisation.

Je suis favorable, monsieur le ministre, à un moratoire de cinq ans, avant toute nouvelle réforme, pour tirer un vrai bilan, contradictoire et démocratique, de la réforme ferroviaire européenne de 1991.

Lors des états généraux, vous avez d'ailleurs vous-même, devant vos collègues ministres européens, argué de l'intérêt d'une pause dans les directives et règlements, qui serait salutaire pour l'ensemble des pays et des opérateurs ferroviaires. La proposition de règlement en cause aujourd'hui rompt bien un accord politique et traduit la volonté d'avancer sans visibilité ni retour d'expérience ; c'est inacceptable.

Mais rassurez-vous, monsieur le ministre, mon discours ne sera pas seulement négatif, car je suis aussi un Européen convaincu. Je suis partisan d'un projet ambitieux pour le service public. A Bruxelles, on parle de « services d'intérêt général ». Or le traité de l'Union traite en un seul article, l'article 16, les préoccupations pourtant très fortes de nos concitoyens à cet égard. Je propose donc qu'un cadre juridique européen solide voie le jour, à l'occasion de la révision du traité, pour faire contrepoids à l'omnipotence du droit de la concurrence.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Ecoutez bien, monsieur Plagnol !

M. Jean-Jacques Filleul. L'article 16 du traité devrait faire l'objet d'un développement adéquat, à travers un titre spécialisé permettant l'élaboration de textes dérivés orientés vers l'établissement d'un service public de qualité. Les services de transports publics devraient en faire partie, y compris le fret ferroviaire, qui participe à l'aménagement du territoire, au désengorgement des axes routiers, à la sécurité des transports, à la protection de l'environnement, et, par là même, au développement durable.

Monsieur le ministre, permettez-moi enfin de profiter de cette tribune pour attirer votre attention sur la situation actuelle du fret ferroviaire français. Même s'il est complètement immergé dans une concurrence exacerbée, il remplit aussi, nous en avons souvent parlé, des missions d'intérêt général, en évitant congestions, accidents, pollution et émission de gaz à effet de serre.

M. Henri Plagnol. Bien sûr ! C'est pourquoi il faut l'Europe !

M. Jean-Jacques Filleul. Or le fret ferroviaire souffre aujourd'hui d'une pénurie de moyens. Nous attendons tous que la décision de commander les 300 locomotives fret modernes nécessaires à la SNCF soit enfin prise officiellement et non pas seulement annoncée. L'objectif du Gouvernement de rééquilibrer les transports de la route vers le rail, avec, au minimum, un doublement du trafic ferroviaire, à 100 milliards de tonnes-kilomètres en 2010, sera impossible à atteindre si les moyens de traction nécessaires ne sont pas commandés à temps, car deux ans au moins s'écoulent entre la commande d'une locomotive et sa mise en service.

On ne peut à la fois se battre pour le service d'intérêt général du transport public de voyageurs et laisser le transport public de fret sans moyens. Je compte sur vous, monsieur le ministre, car je sais que vous avez beaucoup travaillé sur ce sujet. Notre ambition pour le ferroviaire doit être accompagnée de moyens mis à sa disposition. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. Alain Barrau, président de la délégation. Très bien !

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à quelques heures de la fin de notre session et dans le cadre de l'ordre du jour complémentaire, la commission de la production a souhaité inscrire la proposition de résolution relative au service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable.

On pourrait s'interroger sur l'utilité d'une discussion dans l'hémicycle,...

M. Jean-Jacques Filleul. Cela ne fait pas de doute !

M. Michel Bouvard. ... dès lors que la résolution a fait l'objet d'un consensus assez large au sein de la délégation pour l'Union européenne.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Il faut conforter ce consensus !

M. Michel Bouvard. La séance de ce matin renforcera-t-elle vraiment le poids que nous souhaitons donner à cette position, ou bien constitue-t-elle uniquement une démarche à caractère de politique intérieure?... La question méritait d'être posée, mais je ne souhaite pas ouvrir une polémique, compte tenu de l'enjeu du sujet dont nous sommes saisis au fond, et indique dès maintenant que le groupe RPR votera le projet de résolution. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Alain Barrau, président de la délégation. Très bien !

M. Michel Bouvard. Une fois de plus, mes chers collègues, nous sommes en effet conduits à réaffirmer les prérogatives des Etats dans l'organisation des services publics sur leur territoire, face à la volonté de la Commission européenne, singulièrement dans le secteur des transports et notamment des transports de voyageurs.

Je rappellerai que Bernard Pons,...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il est natif de Béziers, comme moi !

M. Michel Bouvard. ... sous la précédente législature, alors qu'il était ministre chargé des transports, avait déjà eu l'occasion, pour cette même raison, de s'opposer, au nom de la France, au « paquet ferroviaire ».

Au cours de la présente législature, il y a deux ans, nous avons déjà adopté, sur ce même thème, une résolution concernant le secteur du transport ferroviaire, pour nous opposer à la volonté de déréglementation de la Commission.

Aujourd'hui, le champ couvert par la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 26 juillet couvre un domaine plus large mais, au fond, poursuit le même objectif. Le raisonnement de la Commission et du Parlement européen est simple : davantage de concurrence, davantage de déréglementation dans le secteur des transports ne peuvent se traduire que par une amélioration pour les usagers clients, tant en termes de service que de prix.

Nous avons une conviction opposée, et c'est la raison pour laquelle le groupe RPR approuve la proposition de résolution de la délégation pour l'Union européenne. Le secteur des transports – notamment le transport ferroviaire, mais aussi les transports urbains – se caractérise, nous le savons tous, par trois données essentielles qui justifient le maintien d'un cadre public, dans lequel la collectivité détermine les caractéristiques du réseau et son mode d'exploitation, exploitation directe en régie ou délégation de service public.

Il ne s'agit pas pour nous, je l'affirme haut et fort, de nier l'intérêt de la délégation de service public, mais il faut faire en sorte que les collectivités aient le choix entre l'exploitation directe et la mise en concurrence au travers de la délégation de service public.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Bien sûr ! Dommage que vous n'ayez pas réussi à convaincre M. Plagnol !

M. Michel Bouvard. Deuxième donnée : les investissements sont élevés, notamment ceux nécessaires à la réalisation des infrastructures, et ne peuvent trouver leur financement qu'en recourant, au moins pour partie, à l'argent public.

Ce secteur se caractérise également par un équilibre d'exploitation difficile qui justifie cette même contribution publique.

Troisième donnée, enfin, qui vaut aussi bien pour les transports urbains que pour le transport ferroviaire : cette activité a une incidence directe sur la vie quotidienne de nos concitoyens – tant sur leurs déplacements que sur la qualité de l'environnement. Les transports collectifs participent en effet efficacement à la protection de la qualité de l'air, même si certaines structures, comme la RATP, pour ce qui concerne son parc de véhicules de surface, ont souffert durant longtemps d'un retard en la matière.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il a été rattrapé.

M. Michel Bouvard. Pour ces raisons, nous sommes opposés à la volonté de la Commission d'accélérer la libéralisation de ce secteur.

De même, l'instauration d'un cadre communautaire pourrait être intéressant pour fixer les délégations de service public, mais pas dans les termes qui nous sont proposés aujourd'hui.

L'instauration d'un cadre communautaire unique et obligatoire qui supprimerait les disparités entre les législations nationales et instituerait des mécanismes destinés à permettre un accès équitable de tous les opérateurs au marché ne nous paraît pas souhaitable puisqu'il remettrait en cause la liberté de choix des collectivités locales ou de leurs groupements entre exploiter directement en régie, comme je l'indiquais il y a quelques instants, et attribuer l'exploitation dans le cadre de la délégation de service public pour les transports en commun.

Ce dispositif s'opposerait aussi à la gestion intégrée des réseaux, gage d'efficacité et de cohérence. Enfin, il poserait inévitablement le problème des services des transports régionaux de voyageurs par rail alors que nous venons de confier la compétence de l'organisation de ceux-ci aux régions, à la suite de l'expérimentation conduite avec succès dans le cadre de la réforme Pons-Idrac.

Ces activités relèvent bien, selon nous, du principe de subsidiarité – qui s'applique au bénéfice des États membres de l'Union – et je pense que la Commission, comme le Parlement européen, ne manque pas de sujets

d'intérêt véritablement communautaires sur lesquels exercer ses compétences en matière de transports comme celui de la sécurité du transport maritime.

Ce qu'il faut en priorité pour l'Europe, c'est déterminer les financements qui peuvent être apportés dans le cadre des réseaux de transport transeuropéens, plutôt que vouloir fixer l'organisation des services locaux de transport et leurs modes d'exploitation.

Cette position étant affirmée, monsieur le ministre, nous ne pouvons pas non plus considérer que tout va pour le mieux dans le fonctionnement des services publics de transport urbain. Nous le voyons avec la SNCF dans notre pays. Il nous appartient – collectivement, compte tenu des enjeux – de poursuivre l'évolution et les réformes afin d'améliorer le service offert à la population.

J'évoquerai brièvement deux problèmes : la continuité du service public et le financement des infrastructures.

La continuité du service public d'abord. La pratique du dialogue social est variable d'une entreprise à l'autre et le recours à la grève reste encore trop souvent un préalable à l'ouverture de discussions alors qu'il devrait être un moyen d'action ultime. C'est le cas à la SNCF, malgré l'amélioration des relations entre syndicats et direction engagée depuis quelques années et dans plusieurs autres réseaux de transports en commun. Les grèves à répétition, comme les grèves prolongées, suscitent des réactions de plus en plus vives chez nos concitoyens. Elles pénalisent ceux qui n'ont pas d'autres moyens de déplacement. Les jeunes, les personnes âgées et les personnes disposant de revenus modestes.

Dès lors, il convient, non seulement – comme cela a été fait à la RATP – de favoriser des mécanismes d'alerte sociale, mais aussi – ainsi que le Président de la République a eu l'occasion de le rappeler à Avignon il y a quelques jours, lors de l'inauguration du TGV Méditerranée – de réfléchir avec les syndicats à la mise en œuvre d'un service minimum permettant la continuité du service public.

M. Didier Boulaud. Le service minimum, c'est Chirac à l'Elysée !

M. Michel Bouvard. Second point, sur lequel je veux intervenir : le financement des infrastructures, qu'il s'agisse des infrastructures lourdes dans les réseaux urbains – tramway, métro – ou de celles réalisées dans les secteurs ferroviaires.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur l'insuffisance du financement des infrastructures dans notre pays et la faiblesse des budgets d'investissements civils de l'État : ils sont inférieurs aujourd'hui à 80 milliards de francs alors que le coût des 35 heures représente 110 milliards pour le budget de la nation. La difficulté de mobiliser des financements à long terme entraîne des retards importants qui fragilisent l'avenir. Le groupement des autorités responsables de transports, le GART, a évalué les besoins d'investissements pour la prochaine décennie et l'argent attendu de votre ministère : le niveau de financement actuel ne permet, à l'évidence, pas de les honorer dans la durée.

La Caisse des dépôts et consignations a proposé d'intervenir dans le financement des infrastructures mais il semble, à ce jour, qu'elle n'ait reçu aucune proposition. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir récemment avec le directeur général de la Caisse, M. Lebègue, qui d'ailleurs parle en ce moment même devant la commission des finances.

J'appelle enfin votre attention sur le problème, récurrent, de la dette de Réseau ferré de France. Il est absolument nécessaire d'apurer cette dette pour pouvoir répondre aux besoins d'infrastructures et améliorer les services de transport quotidiens de voyageurs dans de nombreuses régions. Les besoins en ce domaine sont nombreux dans la région Rhône-Alpes, comme dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Mathieu-Obadia en parlera tout à l'heure. Cela fait dix ans que nous attendons l'électrification d'une ligne entre Montmélan et Grenoble, si bien que le massif alpin est le seul secteur à ne pas avoir bénéficié d'une amélioration des délais de transport après la mise en service du TGV Méditerranée. Les relations entre le massif alpin et le littoral méditerranéen n'ont pas pu être améliorées par manque de financement pour réaliser les infrastructures. C'est une illustration, parmi beaucoup d'autres, de la nécessité de procéder rapidement au désendettement de Réseau ferré de France.

Telle est, monsieur le ministre, mes chers collègues, la position du groupe RPR sur cette proposition de résolution : nous la soutenons mais nous demandons, pour une meilleure efficacité du service public dans notre pays, la poursuite des réformes dans les deux domaines que je viens d'évoquer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 26 juillet dernier, relative à l'ouverture à la concurrence des transports publics de voyageurs, est composée de vingt et un articles.

Ces articles visent tout d'abord à garantir aux opérateurs qui usent de leur droit d'établissement des possibilités réelles d'accès au marché par la mise en place de procédures d'octroi d'indemnités financières et de droits exclusifs équitables, transparents et non discriminatoires. Ils tendent ensuite à harmoniser les principaux aspects des procédures d'adjudication existant dans les différents Etats membres. Enfin, ils ont pour objet de renforcer la sécurité juridique des opérateurs et des autorités vis-à-vis du droit communautaire relatif aux aides d'Etats et aux droits exclusifs dans le secteur des transports.

La proposition de résolution de Didier Boulaud, rapporteur de la délégation pour l'Union européenne, qui est soumise à notre vote aujourd'hui, demande aux autorités françaises de s'opposer à l'adoption de la proposition de règlement en l'état.

Ce projet de réforme est inacceptable pour deux raisons essentielles : premièrement, il impose aux Etats membres une libéralisation du transport de voyageurs alors qu'aucun consensus démocratique ne s'est dégagé en ce sens ; deuxièmement, il signifie la fin de la gestion directe des services publics locaux et constitue une atteinte au principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales, ce que n'ont pas manqué de relever plusieurs des intervenants qui m'ont précédé.

La proposition de règlement de la Commission vise en fait à ouvrir à la concurrence les transports publics de voyageurs. Une fois de plus, c'est le service public qui est la cible de l'Europe libérale.

Alors qu'ils sont pourtant une composante essentielle de la qualité de vie des citoyens, les services publics ont été ces dernières années mis à rude épreuve en Europe, et sensiblement affaiblis dans de nombreux pays.

La logique est claire : il s'agit de faire entrer les services publics dans le droit commun de la concurrence et leurs activités rentables dans le domaine du droit privé. Méprisante à l'égard des services publics, la Commission propose, par la voie d'un règlement – ce qui n'est pas anodin –, d'imposer sa logique aux Etats membres, avec précipitation et de manière la plus anti-démocratique qui soit.

Les services publics des transports méritent plus d'égards. Il aurait été plus conforme au droit européen de recourir à une directive. Ainsi, par le recours au règlement, la Commission enfreint la règle de proportionnalité et viole purement et simplement le principe de subsidiarité. Le domaine du service public de transport relève, en effet, des politiques publiques nationales et prévoit l'intervention des acteurs locaux, au titre de leur compétence de droit et de leur légitimité de fait en la matière.

En vérité, la Commission dessaisit tout bonnement les parlements nationaux de leurs prérogatives d'organisation des pouvoirs locaux. Elle porte atteinte, sans complexe, à l'article 72 de la Constitution qui énonce le principe de libre administration des collectivités territoriales.

Selon ce principe, les collectivités territoriales ont le droit de gérer elles-mêmes leurs services publics et la faculté de modifier leurs choix à l'échéance d'un contrat ou par le recours à des clauses de révision ou de résiliation.

Or, dans la proposition de règlement, la Commission, derrière l'expression technocratique bruxelloise de « concurrence régulée », œuvre pour le démantèlement des réseaux ferroviaires et des réseaux de métro, tout en privant les autorités compétentes de la possibilité de définir leur propre politique de transport.

Ainsi, pour les réseaux ferroviaires, la Commission tente sans ambiguïté de procéder à la libéralisation des transports de voyageurs par chemin de fer. Est-il nécessaire de rappeler que, le 22 novembre dernier, le comité de conciliation Conseil européen-Parlement européen sur le « paquet ferroviaire » a décidé le report en 2005 de l'examen du dossier de la libéralisation de ce secteur ?

Je ne reviendrai pas sur la méthode utilisée qui est à la fois méprisante à l'égard des décisions prises, mais aussi intellectuellement incohérente, notre président de la commission de la production et des échanges, André Lajoinie, ayant très justement souligné que Bruxelles fixait, une fois de plus, des normes sans produire aucun bilan, ni aucune analyse.

En outre, le passage en force que tente la Commission européenne par le biais de cette proposition remet également en cause la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Eh oui !

M. Claude Billard. Cette loi SRU, adoptée le 21 novembre 2000, prévoit, dans son titre III relatif aux déplacements et à la généralisation de la régionalisation ferroviaire, la généralisation de la contractualisation avec les régions à compter du 1^{er} janvier 2002.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai !

M. Claude Billard. Pourtant, cette politique de contractualisation entre la SNCF et les conseils régionaux a fait la preuve de son efficacité puisque les recettes et les trafics ont progressé de 12 % en trois ans dans les régions expérimentales.

C'est donc fort justement que la SNCF et la RATP, également dans le collimateur de la commission, fustigent les risques de démantèlement des opérateurs intégrés : celui-ci est en effet contraire aux objectifs de développement du transport public et d'amélioration de la qualité du service.

Il doit cependant être reconnu à la proposition de règlement de la Commission une qualité certaine : celle de la clarté. Elle ne laisse aucune place au doute quant à ses objectifs et quant aux conséquences qui en découleront inévitablement.

La « concurrence régulée », comme elle se plaît à la nommer, favorisera l'abandon par les opérateurs privés des lignes les moins rentables aux opérateurs historiques. Aussi, pour continuer dans la voie de la péréquation entre les lignes rentables et celles qui le sont moins – seules à même de remplir les exigences de développement durable –, un financement public supérieur à celui fourni aujourd'hui par la collectivité sera nécessaire et la SNCF se retrouvera ainsi fournisseur d'un service minimum. Une fois de plus, ce sera la logique de la socialisation des pertes et de la privatisation des profits qui dominera. La proposition de résolution que nous examinons aujourd'hui tend à exclure du champ d'application de la proposition de règlement le transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport gérés directement par les autorités compétentes. Parce que nous sommes profondément déterminés à sauvegarder les services publics des transports, nous y souscrivons pleinement.

Les députés communistes et apparentés déplorent que l'objectif de la Commission ne soit pas celui de l'amélioration des services offerts aux usagers des transports collectifs. Au contraire, alors que la fracture sociale se creuse de plus en plus en Europe, la Commission œuvre pour la disparition de ces services publics.

Or le simple bon sens et le respect des citoyens voudraient que les services publics soient développés pour plus de solidarité en faveur des personnes les plus défavorisées.

Le capital privé, motivé uniquement par une augmentation toujours plus grande de ses marges bénéficiaires, sera incapable, nous le savons, d'assurer seul un fonctionnement satisfaisant pour les usagers. La modernisation, l'entretien, l'usage des réseaux de transports collectifs induisent des investissements particulièrement lourds. Les retours sur investissements sont trop faibles et trop lents pour le marché privé. L'exemple de la Grande-Bretagne est, à cet égard, plein d'enseignement. Le Gouvernement n'a-t-il pas été obligé d'apporter une aide financière aux opérateurs privés après la libéralisation du secteur ferroviaire ? Jusqu'à ce jour, ceux-ci n'ont pas su faire la preuve de leur efficacité ni de leur capacité à offrir un service de qualité.

A ce titre, la proposition de la Commission européenne de fixer la durée des contrats à cinq ans pose la question de la durée d'amortissement qui sera, selon toute vraisemblance, dans la grande majorité des cas, nécessairement plus longue.

Une Europe plus juste et plus sociale, comme celle que nous appelons de nos vœux, doit donc veiller à soustraire certaines activités au règne du marché, et ce d'autant plus quand, comme en matière de transports collectifs, il y va de la sécurité des usagers.

Dans cette optique, la proposition de résolution énonce également la nécessité d'inscrire dans la proposition de règlement la garantie du maintien des droits sociaux des salariés en cas de changement d'opérateur.

L'article 9-3 de la proposition de règlement prévoit, soi-disant, le maintien des droits sociaux du personnel en précisant que les autorités compétentes ont la possibilité – je mets l'accent sur ce mot – de l'imposer au nouvel opérateur.

Il n'est pas acceptable que les salariés soient soumis au bon vouloir de ces autorités. Il faut donc que la France fasse valoir qu'il doit s'agir là d'une obligation – je mets également l'accent sur ce mot – pour les opérateurs futurs. D'autant que la proposition de résolution ne fait référence qu'aux contrats de travail, et non aux statuts particuliers des salariés des entreprises concernées. Au-delà, c'est la prise en compte de ces statuts qui doit être affirmée.

Du reste, l'article 4 de la proposition de règlement de la Commission dresse une « liste » de critères dits de qualité qui doivent servir à évaluer les offres de fournitures de services. Celle-ci reste beaucoup trop restrictive, même si la proposition de résolution propose de mentionner le sérieux des candidats. Plusieurs critères d'ordre social et environnemental devraient également y être ajoutés.

Enfin, les députés communistes ont d'autres attentes que des règles contraignantes et inadaptées en matière de transports collectifs. Comme l'a très justement souligné le président de la commission de la production et des échanges, il importe aujourd'hui de mettre fin à l'hégémonie du routier et à la mise en concurrence toujours plus effrénée et d'ouvrir le champ à d'autres coopérations par le biais de financements adaptés à une plus grande efficacité des transports collectifs.

Pour toutes ces raisons, nous vous proposerons d'amender cette proposition de résolution, afin de la parfaire et de la compléter.

Pour conclure, j'ajouterai que nous soutenons la demande faite par le président André Lajoinie que la proposition de résolution, issue de nos débats et de notre vote d'aujourd'hui soit transmise à l'ensemble des députés européens, avant l'examen de la proposition de règlement par le Parlement européen qui doit avoir lieu, en principe, très prochainement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est relativement rare qu'une proposition de résolution déposée dans le cadre de l'article 88-4, soit discutée en séance. C'est pourtant ce qui nous vaut d'être réunis ici ce matin.

M. Didier Boulaud. C'est une bonne chose.

M. Gilbert Gantier. Cette situation peu habituelle sur le plan de la procédure, nous la devons à la vigilance des parlementaires de la majorité plurielle qui, en entendant parler d'ouverture à la concurrence, ont aussitôt prononcé, comme à leur habitude, par une sorte de réflexe pavlovien, une fin de non-recevoir. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Didier Boulaud. Et c'est par ce même réflexe pavlovien que vous êtes là ! (*Rires.*)

M. André Lajoinie, président de la commission. Gantier des pétroles !

M. Gilbert Gantier. Quelqu'un souhaite-t-il m'interrompre ?

M. le président. Poursuivez, monsieur Gantier.

M. Gilbert Gantier. La proposition de règlement communautaire initiée par la Commission européenne peut-elle justifier à elle seule une telle défiance ? Tel n'est pas mon avis, et plusieurs arguments devraient pouvoir vous en convaincre.

Tout d'abord, la proposition communautaire ne s'inscrit pas dans une approche ultralibérale – c'est le mot que l'on emploie en ces occasions – qui soumettrait le transport de voyageurs à une libéralisation sauvage. Le principe qui me semble guider l'action de la Commission se révèle, au contraire, assez mesuré dans la mesure où celle-ci préconise l'application d'une concurrence régulée s'exerçant par le biais d'appels d'offres afin d'attribuer des contrats de service public. La volonté exprimée par la Commission ne fait donc que reprendre les conclusions développées par une étude réalisée dès 1997.

Selon celle-ci, l'ouverture du marché de transport de voyageurs, pour imparfaite qu'elle ait été, s'est accompagnée de conséquences globalement positives. Ainsi, dans les six États membres, parmi lesquels l'Allemagne et la Suède, qui ont d'ores et déjà soumis une part importante de leur marché des transports par autobus ou par autocar à la concurrence régulée, une augmentation de la fréquentation de l'ordre de 5 % a déjà été enregistrée. De manière générale, la Commission constate que par rapport au système de concurrence régulée, les services déréglementés sont meilleur marché, mais nettement moins performants.

M. Didier Boulaud. Ah ?

M. Gilbert Gantier. Les marchés protégés, pour leur part, peuvent certes offrir des services tout aussi attrayants, mais à un prix plus élevé.

On ne peut donc en vouloir à la Commission d'avoir préconisé la concurrence régulée qui apparaît comme le meilleur mécanisme pour concilier développement de la concurrence et exigence de service public.

Deuxième constat : en 2000, au moins neuf entreprises publiques et privées ont fourni des services de transport public dans plus d'un État membre. La proposition de règlement communautaire ne fait donc qu'entériner une situation de fait tout en harmonisant les dispositions nationales.

Cette harmonisation est essentielle. Des conditions équitables doivent être offertes à chaque opérateur souhaitant fournir des services de transport dans un autre État membre que le sien. De ce fait, il est indispensable que la passation des contrats de service public s'effectue dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Troisième point : à mon avis, l'argument avancé dans la proposition de résolution d'une non-application du principe de subsidiarité ne tient pas. Le règlement communautaire ne remet pas en cause ce principe. Il est en effet réaffirmé qu'il s'applique « dans les conditions prévues par la loi ».

Enfin, je voudrais ajouter un dernier argument de bon sens. La SNCF a pu pénétrer les marchés anglais, allemand ou encore italien. Comment dès lors justifier le refus français d'une mise en concurrence, même limitée, de son marché de transport ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est la démonstration de l'efficacité du secteur public !

M. Gilbert Gantier. Si tel devait être le cas, le Gouvernement courrait le risque d'excéder un peu plus encore des partenaires européens déjà échaudés, rappelons-le, par

les conditions dans lesquelles s'est opérée la libéralisation du marché de l'électricité dont EDF bénéficie, on le sait, dans beaucoup d'États membres, alors même que l'ouverture française à la concurrence reste extrêmement limitée.

M. Didier Boulaud. Berlusconi est en train de faire des petits !

M. Gilbert Gantier. Il me reste à mentionner deux réserves.

La première porte sur les réseaux intégrés de transport. Leur spécificité même requiert à l'évidence une libéralisation prudente.

La seconde concerne le choix de la Commission de recourir au règlement et non à la directive. Au regard d'un objectif d'harmonisation des différentes dispositions nationales en vigueur, le recours à une directive aurait été, me semble-t-il, un moyen beaucoup plus approprié que le recours à un règlement.

Pour toutes ces raisons, le groupe Démocratie libérale et Indépendants ne souhaite pas, vous l'aurez compris, se prononcer en faveur de la proposition de la résolution qui nous est présentée.

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

M. Christian Bataille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons entendu au cours de ce débat beaucoup de choses intéressantes. Je regrette que notre éminent et distingué collègue Plagnol soit parti...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Peut-être vous écoute-t-il de l'extérieur !

M. Christian Bataille. J'aurais pu me réjouir de la conversion de l'UDF au blairisme – il faut bien qu'il ait des adeptes en France et ce n'est pas nous. *(Sourires.)*

Sans chercher à dresser un réquisitoire, force est de relever les inquiétudes suscitées par une évolution vers la libéralisation intégrale des services publics, que l'Europe, dans sa maligned, qualifie cette fois de « concurrence régulée ».

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La régulation, il y en a beaucoup qui en parlent !

M. Christian Bataille. C'est là une façon de nous servir des plats auxquels il est difficile de trouver du goût. Les services publics ne sont plus que des services d'intérêt général fonctionnant dans le cadre de la concurrence régulée... On ne pouvait trouver plus fade pour qualifier des évolutions aussi graves pour notre société.

La proposition de résolution de la délégation européenne qui est soumise ce matin à notre discussion peut sembler d'une grande technicité : elle porte en effet sur une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au service public dans le domaine des transports de voyageurs.

En fait, comme le révèle un examen rapide, sa portée est le plan des principes, derrière cet habillage technique, est beaucoup plus vaste. De quoi s'agit-il en effet ?

Soucieuse de ne pas être absente du terrain des « services publics », la Communauté européenne avait pris, dans les années 1960, un règlement. Celui-ci créait un instrument dit « contrat de service public » se surajoutant aux relations prévues dans chaque pays entre l'autorité organisatrice de transports publics de voyageurs et le ou les opérateurs prestataires. L'objectif était d'assurer la fourniture d'un service « satisfaisant », au sens particulier

de ce mot dans la terminologie communautaire. C'est dans cette ligne qu'un règlement plus tardif, en date du 20 juin 1991, a donné une valeur plus normative à ce « contrat ».

De 1969 à aujourd'hui, ce « contrat de service public » a connu un succès assez faible. Aussi la Commission a-t-elle tenté, au détour de ce début de décennie, de lui redonner un lustre et surtout une emprise, une forme d'obligation, qui n'est pas sans soulever des questions. Je ne reviendrai pas sur cet aspect dans le détail : les deux rapporteurs, Didier Boulaud et Jean-Pierre Balduyck, l'ont bien exposé.

Deux questions principales se posent.

En premier lieu, les contrats de service public sont des engagements quinquennaux. On peut légitimement se demander si ce rythme est compatible avec le délai d'amortissement des installations nécessaires et avec la durée des concessions, beaucoup plus longue dans notre système.

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

M. Christian Bataille. On observe que le libéralisme choisit généralement le court terme par opposition à la planification et au long terme qui ont marqué les politiques des périodes antérieures. C'est du reste cette prédilection pour le court terme qui le plus souvent caractérise les choix libéraux.

En second lieu, les « contrats de service public » viennent se poser en « dernier étage » de constructions juridiques déjà élaborées, ce qui peut susciter quelques doutes. On peut d'abord relever le risque de « phagocytation » de l'ensemble de l'édifice par ce dernier étage ; mais on peut également mettre en avant une donnée de fond dont l'expérience française nous autorise à parler.

Il est probablement en effet de mauvaise méthode de faire apparaître la dimension de service public d'une prestation comme une strate au sommet d'un édifice. Pour que cette dimension soit réelle, il faut au contraire qu'elle soit présente, de façon diffuse, à tous les étages et peut-être même dès les fondations.

Autant de raisons pour lesquelles les réserves et objections soulevées dans la proposition de résolution me paraissent plus que justifiées.

Mais, au-delà du transport public de voyageurs, on me permettra plusieurs observations sur la façon dont l'Europe, assez inégalement et parfois malhabilement, tente de poser ses marques dans ce domaine du service public. C'est ce que vient de faire mon collègue Gantier ; je vais m'y essayer à mon tour, mais sans partager, vous vous en doutez, son point de vue.

L'ouverture à la concurrence que l'on veut nous servir est en fait une privatisation des entreprises publiques – une vente à l'encan, pourrait-on dire. Du reste, personne ne s'y trompe : les amis politiques de M. Gantier, le RPR, par la bouche de M. Sarkozy et de Mme Alliot-Marie, n'ont-ils pas fait état ces dernières semaines de leur intention de « vendre » – aussi trivial soit-il, c'était bien, me semble-t-il, le mot employé – EDF pour financer des politiques nouvelles ?

Ainsi, derrière les mots « ouverture à la concurrence » il faut comprendre, dans la réalité, « vente ». Et je veux en profiter pour m'étonner de la supposée timidité de la France en ce qui concerne l'ouverture du marché de l'électricité, aux environs de 30 % aujourd'hui. C'est pourtant bien ce que le Parlement a voté, en totale conformité avec la directive européenne. On nous

demande de nous aligner. Nulle part on ne nous impose d'aller plus loin, en d'autres termes de tout privatiser. La question à laquelle le Parlement a répondu est bien celle-là : celle d'une ouverture prudente à la concurrence. Je fais d'ailleurs observer que les Communautés n'ont jusqu'à présent fait aucune remarque à la France sur la façon dont elle a transposé la directive. C'est tout simplement que la France n'est pas un champion du libéralisme, en tout cas pas pour l'instant. Peut-être y viendra-t-elle demain, ce que je ne souhaite pas. Quoi qu'il en soit, la France a une attitude différente, c'est vrai, des Anglais, des Allemands, qui libéralisent à 100 %. Nous sommes de bons élèves européens, ni plus ni moins. Nous avons la moyenne, nous ne cherchons pas à dépasser la barre de la moyenne que les règlements nous imposent et à obtenir un 19 sur 20 en matière de libéralisme européen.

A la notion solidaire et républicaine des services publics que défend la France, la Commission cherche à substituer celle de « service d'intérêt général » qui ne serait plus, je l'ai dit lors des questions la semaine dernière, qu'un complément non rentable, voire déficitaire, du système marchand.

Les services publics sont au cœur de notre modèle de société. Ils concourent à la cohésion nationale. Leur qualité n'a plus à être démontrée et l'attachement de nos concitoyens à leur égard en témoigne avec éloquence. Ce constat, hier encore jugé archaïque par les partisans du marché, est aujourd'hui partagé par un nombre croissant de Français. Il est clair désormais que l'heure n'est plus à la libéralisation forcenée.

Du reste, le bilan des expériences conduites en ce sens au niveau européen reste à être établi de manière systématique et pays par pays. Sans doute est-il plus facile de rédiger des directives de libéralisation à partir d'*a priori* idéologiques que de dresser des constats objectifs de leur application et d'être ainsi amené à pointer ses propres errements.

Où a en effet conduit la libéralisation ? Je n'évoquerai pas le cas fort connu des chemins de fer britanniques, avec des trains qui ne sont plus à l'heure et qui déraillent, on l'a déjà évoqué à cette tribune et on pourrait développer... Je n'irai pas non plus chercher des exemples hors d'Europe et parler de la pénurie d'électricité et les coupures de courant en Californie, au pays de la Silicon Valley.

M. Didier Boulaud. Absolument !

M. Christian Bataille. Il est évident que ce sont là de mauvais exemples, comme nous l'expliquent les défenseurs du libéralisme : à les entendre, les trains anglais ou l'électricité californienne, ce sont des cas à part, des cas isolés.

M. Didier Boulaud. Evidemment !

M. Christian Bataille. Il se pourrait bien toutefois que, les années passant, les exemple isolés se multiplient.

Aussi ai-je choisi un autre exemple : celui de la libéralisation des services postaux en Suède, où l'ouverture à la concurrence a réussi simultanément à réduire le nombre d'emplois, à augmenter les prix, à fermer des bureaux de postes et à diminuer la qualité du service... On peut difficilement faire mieux ! Et si l'on prend celui des télécommunications, on ne peut que s'étonner de voir mis au crédit de la libéralisation des résultats permis par les avancées technologiques issues d'une recherche au demeurant souvent publique !

Il est temps de changer de logique. La Commission européenne, à l'initiative de la France et du Conseil européen de Nice, semble amorcer cette démarche, mais sans beaucoup de conviction.

M. Gérard Fuchs. Allons !

M. Christian Bataille. Sur ce point, l'infléchissement de la construction européenne, quoique réel, reste insuffisant et doit être confirmé.

Depuis 1996 et le traité d'Amsterdam instituant l'Union européenne, on reconnaît la place qu'occupent les « services d'intérêt économique général » au sein des valeurs communes de l'Union. Cette formulation n'est nullement satisfaisante. Les services d'intérêt économique général ne correspondent pas à notre définition du service public. Ils ne traduisent pas l'exception française.

Notre service public, irréductible à la seule perspective économique, procède, à l'inverse, d'une philosophie qui est également politique et sociale. A son cœur, on ne trouve pas le consommateur, mais le citoyen. La distinction n'est pas seulement terminologique, car le citoyen, s'il est également un consommateur, a des préoccupations plus larges que la seule satisfaction de ses besoins économiques. Lui importent également la cohésion sociale, l'indépendance nationale et l'aménagement du territoire.

Cette différence est fondamentale, et c'est pourquoi nous ne pouvons nous satisfaire de la reconnaissance des « services d'intérêt économique général ». C'est pour la défense et le développement du service public, notion républicaine et notion de gauche, qu'il nous faut continuer à combattre en soutenant les luttes politiques et sociales dans les domaines de la poste, des télécommunications, de l'électricité, du gaz et des transports ferroviaires.

C'est pourquoi nous nous félicitons du rejet par notre assemblée d'une proposition de règlement derrière laquelle, personne ne s'y trompera, il faut voir un ensemble de raisons clairement politiques. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Mathieu-Obadia.

Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. Il nous est proposé aujourd'hui de nous prononcer sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine du transport de voyageurs. Nous ne sommes ni anti-libéraux, ni anti-européens. Et pourtant, nous éprouvons nous aussi quelques réserves, qu'il s'agisse du respect du principe de subsidiarité, des risques de démantèlement des réseaux ferroviaires ou encore des clauses sociales. Notre position rejoindra donc celle qu'adoptera certainement une large majorité de cette assemblée.

Nous reconnaissons que la SNCF a souvent des insuffisances, qu'elle ne maîtrise pas bien son développement – voyez l'exemple des transports régionaux ou celui du fret – et qu'elle manque de souplesse. De ce point de vue, on peut considérer que la proposition de règlement comporte une ouverture que l'on ne peut totalement négliger.

Il est en outre permis d'être quelque peu surpris de la précipitation avec laquelle cette proposition a été inscrite, mon collègue Bouvard l'a relevé tout à l'heure, à l'ordre du jour complémentaire de notre assemblée, à la veille des vacances parlementaires.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Lors de la conférence des présidents, tous les groupes ont été d'accord !

Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. Je profiterai donc de ce débat comme d'une occasion opportune pour évoquer des problèmes que l'élu que je suis connaît dans son département des Alpes-Maritimes.

Nous venons de vivre l'arrivée du TGV Méditerranée dans notre région. C'est une magnifique prouesse technologique qui relie, en trois heures, Paris à Marseille, et qui permet, par dix-sept allers et retours quotidiens, d'offrir aux voyageurs un confort et une souplesse de déplacements inégalés.

Pourtant, ce progrès indéniable pour la région PACA favorise une partie de celle-ci au détriment de l'autre. J'alerte, à cet égard, les pouvoirs publics sur les risques qui se font jour, à la veille de l'application de la loi « solidarité et renouvellement urbains » – SRU – et sur les problèmes qui sont les nôtres.

En janvier 2002, la loi SRU sera appliquée. Elle généralisera la décentralisation ferroviaire dans les régions. L'arrivée du TGV Méditerranée impose que soient recomposées les dessertes ferroviaires, afin que soient assurées continuité et complémentarité dans les liaisons régionales. L'Etat doit donc impérativement revoir et pérenniser sa dotation, sans laquelle ce sera à la région de choisir entre pallier la carence de l'Etat ou supprimer certaines dessertes.

Mais nous avons d'autres préoccupations.

En premier lieu, il est nécessaire d'augmenter la capacité des infrastructures pour satisfaire les besoins ; il faut donc accélérer les procédures.

En deuxième lieu, nous craignons que l'arrivée du TGV Méditerranée n'entraîne la saturation des plateaux techniques à l'arrivée à Marseille, et ne crée des goulets d'étranglement. Il faut à tout prix éviter que le TGV ne freine le développement des transports express régionaux, les TER.

En troisième lieu, l'augmentation importante du fret prévue à court terme – doublement en dix ans – risque d'avoir des répercussions sur le trafic : il convient que les infrastructures suivent. Or ce n'est pas le cas actuellement.

Enfin, nous rencontrons des problèmes d'accueil, de sécurité et de personnel, et ce ne sont pas les moindres. Il y a lieu d'intensifier le dispositif d'accueil-filtrage, qui constitue un élément de prévention de l'insécurité sur nos lignes. Pour le moment, il ne concerne que la moitié des TGV. Il faut l'étendre à tous, ainsi qu'aux transports régionaux.

Par ailleurs, il faut accorder une attention particulière à notre région qui, essentiellement touristique, connaît des pics impressionnants pendant certains mois de l'année. Le recrutement et la formation d'agents sont donc indispensables. J'ajoute que notre inquiétude à cet égard est grande pour l'été 2001 lui-même.

En conclusion, il ne faudrait pas que la grande réussite que représente la mise en circulation du TGV Méditerranée fasse naître des frustrations chez les voyageurs – surtout dans notre département de l'extrême Sud-Est – qui pourraient se sentir délaissés. Ne peuvent-ils, en effet, légitimement, penser qu'il y a inégalité de traitement entre Marseille, qui pourra jouir d'une liaison directe avec Paris en trois heures, et Nice qui sera éloignée de Marseille de deux heures trente et de Paris de près de six heures ?

Il faut agir. Des réformes sont nécessaires et urgentes, dans l'intérêt même de la SNCF que nous défendons. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)*

M. le président. La discussion générale est close.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures cinq, est reprise à onze heures vingt-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

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

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, monsieur le président de la commission de la production et des échanges, monsieur le président de la délégation pour l'Union européenne, mesdames et messieurs les députés, je tiens tout d'abord à vous remercier d'avoir travaillé sur cette proposition de la Commission européenne et d'avoir fait en sorte que cette proposition de résolution de votre assemblée vienne en discussion ce matin, à la veille du Conseil des ministres des transports européens.

Elle sera pour moi d'une indiscutable utilité, car elle permettra de faire mieux valoir l'avis de la France auprès de la Commission et du Conseil européens. Je crois, en effet, qu'il est essentiel pour notre démocratie que la représentation nationale puisse s'exprimer sur les textes communautaires les plus importants au cours de leur élaboration.

Je tiens à féliciter l'ensemble des orateurs qui viennent d'intervenir, et vos rapporteurs, M. Boulaud et M. Balduyck, pour la qualité de leurs interventions.

Le président Lajoinie, qui a évoqué à juste titre les engagements internationaux de Rio, Kyoto et La Haye, a eu raison de dire que les difficultés causées par l'accroissement de la mobilité quotidienne ne sauraient être surmontées en se retranchant derrière des présupposés idéologiques.

M. Alain Barrau a fort justement insisté sur le caractère exceptionnel d'une résolution s'opposant vivement à une démarche de la Commission, qui tourne le dos à la volonté de répondre à l'intérêt général.

Ce débat montre qu'il existe aujourd'hui en France un relatif consensus – même si M. Gantier votera contre – sur la nécessité de développer les transports en commun dans notre pays, et le cadre juridique de ce développement, qui vient d'être renforcé dans le cadre de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Ce cadre juridique est l'un des plus complets en Europe, comme cela a par ailleurs été souligné par le Conseil économique et social. Qui plus est, nous avons des entreprises, qu'elles soient publiques ou privées, qui sont reconnues parmi les plus performantes au monde.

M. François Goulard. Sauf les jours de grève !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. M. Filleul, qui a étudié de près la situation des transports chez nos voisins britanniques, nous a rappelé l'importance qu'il convenait d'accorder à la réussite de la régionalisation des services ferroviaires de voyageurs, dans le respect de l'unicité et la cohérence du système ferroviaire dont l'Etat est le garant.

Il est désormais certain que la société n'accepte plus la multiplication des encombrements réguliers et à heures fixes, au cœur et aux portes des villes et des agglomérations de notre pays, avec leur cortège de congestions, de pollutions, de stress et de temps inutilement perdu. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de développer les transports collectifs urbains, ainsi que l'a souligné M. Marchand.

A juste titre, M. Bouvard a posé la question du financement des infrastructures, sur lequel le président Lajoinie a produit l'an dernier un excellent rapport. Je vous confirme que les crédits sont en augmentation, avec notamment un milliard de francs supplémentaire pour les transports urbains. Afin de définir les modes d'affectation de ces crédits, je vous informe qu'une nouvelle circulaire sera publiée dans les tout prochains jours. Je voudrais préciser à M. Bouvard que les investissements ont progressé depuis quatre ans mais aussi que les collectivités territoriales peuvent recourir aux fonds d'épargne pour financer leurs subventions d'équilibre. Je rappelle aussi la réforme autoroutière et l'accord de financement conclu avec les collectivités territoriales pour la réalisation du TGV Est européen.

Je suis favorable à ce que ces questions soient débattues dans le cadre le plus large et le plus ouvert. Les états généraux du fret ferroviaire de l'automne 2000 avaient à cet égard rencontré un grand succès. Comme le proposait M. Filleul, une même démarche serait souhaitable en matière de transports régionaux de voyageurs, après la mise en œuvre effective de la régionalisation qui doit intervenir le 1^{er} janvier 2002. A cet égard, je voudrais rassurer Mme Mathieu-Obadia, la régionalisation se fera sans charges financières nouvelles pour les régions.

Il nous faut trouver les solutions alternatives aux déplacements routiers en ville et bâtir les politiques réalistes, efficaces, économes en énergie et en consommation d'espace que nos concitoyens sont en droit d'attendre en ce début du XXI^e siècle, comme le soulignait M. Marchand. Je ne vois pas en quoi la généralisation d'une concurrence régulée serait le seul moyen pour répondre à ces objectifs.

Mesdames et messieurs les députés, par vos interventions et la résolution que, je le souhaite, vous voterez tout à l'heure, vous adresserez aussi un message clair à vos collègues du Parlement européen, qui examineront ce texte dans la première quinzaine de juillet, au sein de leur commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avant qu'il ne vienne en séance plénière à Strasbourg en septembre ou octobre.

La proposition de règlement européen élaborée par la commission de Bruxelles suscite de nombreux débats dans toute l'Europe, et l'on peut même dire que les dispositions qu'elles contiennent sont très controversées jusqu'au cœur des institutions européennes. C'est d'ailleurs ce que laissent supposer l'ampleur des débats au sein du comité des représentants permanents, le COREPER, et les 500 ou 550 amendements déposés en commission au Parlement européen.

Les débats qui ont eu lieu au sein du Conseil des ministres des transports sur la proposition de règlement sur les exigences et les contrats de service public de transport de voyageurs adoptée par la Commission européenne le 26 juillet 2000 ont mis en évidence la complexité de ce texte et les fortes divergences entre les positions des Etats membres.

Cette proposition de règlement nous interpelle en premier lieu sur la méthode employée, et vous avez raison de

vous offusquer, monsieur Billard. Ce texte intervient, en effet, alors qu'un accord vient à peine d'être conclu sur les textes du « paquet ferroviaire », qu'une directive sur les marchés publics est encore en discussion, et que le Livre blanc sur l'organisation des transports en Europe pour les dix prochaines années n'a toujours pas été présenté par la Commission.

M. Michel Bouvard. C'est Gribouille !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il aurait pourtant été plus logique, comme le soulignait M. le président Lajoinie, de préciser les objectifs à atteindre, et les enjeux sont considérables, avant de préciser les modalités de réalisation.

Comme l'ont fait remarquer MM. Jean-Jacques Filleul et Alain Barrau, cette proposition de règlement nous ramène au débat que nous avons eu dans cet hémicycle le 16 juin 1999 à propos du « paquet ferroviaire ».

Par une proposition de résolution semblable à celle d'aujourd'hui, vous aviez à l'époque, et de manière quasi unanime, – seul, je crois, le groupe DL avait voté contre –...

M. Alain Barrau, président de la délégation. C'est l'UDF qui évolue, en passant à l'abstention !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous aviez en tout cas de manière quasi unanime apporté votre soutien à la démarche du Gouvernement qui consistait à refuser la libéralisation des chemins de fer.

Comme vous le savez, les discussions entre la Commission, le Conseil et le Parlement ont été intenses, et parfois dures pour finir par un bon compromis qui se traduit par la prochaine mise en service d'un réseau trans-européen de fret ferroviaire.

Ce RTEFF permettra de réorienter, à terme, vers le rail d'importants flux de transport de marchandises. Cela soulagera d'autant le réseau routier, favorisera la complémentarité entre les différents modes de transport et contribuera à réduire encombrements, pollutions et facture énergétique. Je confirme à M. Filleul que les besoins en locomotives de fret seront pris en compte. A terme, ce sont bien 600 locomotives pour le fret qui seront commandées, selon un rythme à définir avec M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. *(Exclamations.)*

M. André Lajoinie, président de la commission. C'est là le hic !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le rythme doit être suffisant pour répondre aux besoins de ce transport ferroviaire de marchandises. C'est mon point de vue et je le défendrai.

M. Michel Bouvard. C'est un problème d'investissements !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Lors de la conciliation portant sur le « paquet ferroviaire », nous avons également décidé, et nous l'avons fait d'un commun accord, de ne pas réformer la réglementation européenne relative au transport ferroviaire de voyageurs mais d'encourager la coopération entre les réseaux, pour faire progresser l'interopérabilité et développer les liaisons internationales.

M. Jean-Jacques Filleul. Exact !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Un échéancier a même été fixé pour réexaminer dans quelques années l'opportunité de nouvelles réformes

ferroviaires en fonction des résultats obtenus sur le fret et des besoins s'exprimant en matière de transport de voyageurs. Il doit être respecté.

La volonté de la Commission de soumettre coûte que coûte les chemins de fer à la concurrence est encore plus évidente dans la rédaction des clauses de dérogation pour des motifs de sécurité. Effectivement, une lecture attentive de ces clauses montre que leur application est pratiquement impossible, contrairement à ce que disait tout à l'heure M. Plagnol. J'ajoute que l'interprétation des autorités des transports, que je partage, concernant les risques encourus par les régies, est également différente de la sienne, mais j'ai bien noté son souci de reconnaître le principe de nécessaires dérogations pour des raisons d'efficacité, de sécurité et de libre administration des collectivités territoriales. Soyez assurés, mesdames et messieurs les députés, que je m'emploierai à intervenir dans ce sens.

Rejeter ce projet de règlement ne signifie pas être contre l'Europe, mais au contraire être pour une Europe au service des citoyens. Contrairement à ce qu'a dit M. Plagnol, ce projet fixe un cadre unique et donc dogmatique en matière de délais et de types de contrats. Nous prônons la liberté de choix, ce qui devrait convenir à M. Bouvard et à son groupe : gestion directe et publique ou délégation de service public, avec, dans ce cas, une mise en concurrence prévue par la loi Sapin.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Est-il bien raisonnable, en effet, de vouloir traiter de manière uniforme et sans tenir compte de leurs spécificités propres le transport ferroviaire, les réseaux de transport en commun urbains, notamment par autobus, et les navettes fluviales ?

Sauf à solliciter, sous des conditions aussi draconiennes que multiples, des autorisations directement dispensées par la Commission de Bruxelles, les services ferroviaires de voyageurs seraient ainsi, à l'image de ce qui se passe en Grande-Bretagne, presque obligatoirement soumis à des appels d'offres, et donc à la concurrence, dans les pays de l'Union, ce qui multiplierait le nombre d'opérateurs exerçant dans chaque pays.

Vous avez rappelé les conséquences en matière de sécurité que générerait une telle situation. La concurrence prendrait ainsi définitivement le pas sur le nécessaire et fructueux développement des coopérations entre opérateurs ferroviaires qui connaît aujourd'hui des résultats spectaculaires avec Thalys et Eurostar, ainsi que dans le domaine du fret, avec le corridor « Belifret » mis au point entre la SNCF et ses homologues belges et luxembourgeois.

Je constate donc avec satisfaction que la plupart des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune proposent d'exclure le transport ferroviaire de voyageurs du champ de la proposition de règlement de la Commission. Soyez certains que je défendrai au Conseil cette position au nom de la France.

Les ministres de plusieurs pays membres se sont déjà prononcés en ce sens, tout comme plusieurs députés européens, par le dépôt d'amendements. Je crois, comme M. Claude Billard, qu'il convient de respecter l'accord conclu lors de la procédure de conciliation portant sur le paquet ferroviaire qui doit entrer en vigueur, sans pour autant retarder la mise en œuvre des dispositions qui pourraient être utiles pour les autres modes de transport.

Avec cette proposition de règlement de la Commission, nous nous trouvons à nouveau devant un choix fondamental en ce qui concerne la construction européenne.

La voie du règlement choisie par la Commission ôte toute possibilité d'adaptation et de contrôle de constitutionnalité qu'offrirait la voie de la directive.

Plusieurs d'entre vous, et particulièrement le président Lajoinie, ont souligné que ce texte contrevenait au principe de subsidiarité pourtant reconnu comme un des principes fondamentaux du traité instituant l'Union européenne, et qu'il mettait en cause notre principe constitutionnel de liberté d'administration des collectivités locales. A cet égard, M. Alain Barrau a souligné à juste titre que ce règlement, qui serait d'application immédiate dans notre droit interne, s'imposerait sans que le Conseil constitutionnel ne puisse s'en saisir.

Les autorités organisatrices de transports qui émanent des collectivités locales puisent en effet leur légitimité dans le suffrage universel et la volonté populaire exprimée dans les urnes. Elles sont donc directement responsables de la politique qu'elles mènent notamment en matière de transports de personnes.

Aussi, comme l'a fort justement rappelé M. Boulaud, les autorités compétentes en matière de transport doivent-elles pouvoir pleinement exercer leurs compétences par les moyens qui leur semblent les mieux appropriés.

Depuis des décennies, les autorités organisatrices de transport de personnes ont pour cela, dans notre pays, le libre choix entre la régie et la constitution d'un établissement public à cet effet, ou le recours aux appels d'offres avec la gestion déléguée.

M. Michel Bouvard. Pourvu que ça dure !

M. le ministre de l'environnement, des transports et du logement. Dans plus des trois quarts des cas, les autorités organisatrices ou compétentes choisissent, en France, le recours à la gestion déléguée par une entreprise sélectionnée par appel d'offres, entreprise privée le plus souvent.

L'opérateur qui emporte le marché doit naturellement respecter un cahier des charges précis et satisfaire aux grands principes du service public établis, ce n'est pas nouveau, par la jurisprudence du Conseil d'Etat à la fin du XIX^e siècle et au début du siècle dernier : la neutralité, l'adaptabilité et la continuité en cas de grève, à laquelle M. Bouvard faisait d'ailleurs allusion en évoquant le service minimum - pour le coup, vous ne changez pas, vous êtes toujours fidèle à votre démarche, mais, ce n'est pas à bon escient. La grève est en effet pour les salariés un droit de valeur constitutionnelle et il est en quelque sorte, pour les transporteurs, un cas de force majeure, sauf à engager et mener à bien les négociations propres à résoudre le conflit en profitant du temps de préavis.

M. Michel Bouvard. Il faut commencer par ça.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En tout état de cause, le respect par les dirigeants de leurs interlocuteurs et la volonté d'aboutir rapidement à un compromis sont toujours déterminants dans le résultat final.

De nombreux orateurs ont montré, notamment votre rapporteur, dans une intervention très forte, que rien ne prouve que la concurrence régulée telle qu'elle est proposée soit vraiment, en toutes circonstances, apte à résoudre la totalité des problèmes de développement que peuvent poser les transports collectifs.

M. Gantier a contesté le caractère ultralibéral de cette proposition de règlement en s'appuyant sur le seul fait que le texte préconise une concurrence régulée. M. Bataille, au contraire a montré, de manière assez

convaincante, que les deux expressions, « intérêt général » et « concurrence régulée », n'étaient pas très assorties et suffisamment volontaristes pour répondre aux besoins qui augmentent jour après jour. Au-delà des mots, monsieur Gantier, il faut savoir de quoi on parle, prendre la mesure des réalités et avoir une vision claire de ce que recouvre le mot « régulée ». Nous ne contestons pas qu'il soit nécessaire d'établir des règles claires et précises pour les appels d'offres eux-mêmes. Par contre, vouloir imposer coûte que coûte des appels d'offres, c'est bien une démarche ultralibérale contraire à une approche pragmatique et profondément différente de ce qui se passe depuis longtemps dans de nombreux pays d'Europe.

M. François Goulard. Oh !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est UDL que vous devriez vous appeler : Ultradémocratie libérale ! (*Rires.*)

M. François Goulard. Venant de vous, c'est savoureux !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous m'avez obligé à réagir parce que vous m'avez interpellé.

Rien dans le traité ne semble prévoir qu'une discrimination puisse être faite à l'encontre d'une entreprise candidate à un marché sur la base de la composition de son capital ou de son statut juridique. D'ailleurs, le traité de Rome ne prévoit pas que l'Union européenne intervienne sur le statut juridique des entreprises. Lorsqu'ils sont ouverts, les marchés publics de transports ne sauraient l'être que pour les entreprises privées. Les entreprises publiques doivent pouvoir diffuser également leur savoir-faire dans l'intérêt des usagers. On me dit, lorsque des appels d'offres sont lancés, que les filiales de la RATP, de la SNCF ou même EDF sont choisies. Justement, c'est bien la preuve que les entreprises publiques peuvent apporter la meilleure réponse aux besoins des pays et des usagers.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Elles sont compétitives !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pourquoi empêcherait-on d'autres agglomérations des pays de l'Union de bénéficier du savoir-faire des entreprises publiques françaises pour répondre à leurs problèmes ?

M. Alain Barrau, président de la délégation. Voilà !

M. Gilbert Gantier. On peut étendre le savoir-faire français au monde entier !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La Grande-Bretagne, par exemple, attend certainement beaucoup de filiales d'entreprises publiques comme la SNCF pour sortir le rail des difficultés graves dans lesquelles il s'est enfoncé en recourant aux recettes de l'ultralibéralisme et à la privatisation.

M. Alain Barrau, président de la délégation. Ce que voudrait faire M. Gantier !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'émulation entre opérateurs publics et privés est, au bout du compte, toujours un plus en termes de qualité de service, comme en termes de coûts pour les autorités organisatrices. Menée dans des conditions d'équité et de transparence, cette concurrence ne peut donc se traduire que par un bénéfice pour les citoyens. Je ne vois donc pas pourquoi, monsieur Gantier, des filiales indépendantes d'entreprises publiques devraient se voir interdire de répondre à des appels d'offres en dehors du périmètre de leur société publique mère.

D'autres solutions originales alliant intérêts publics et privés dans un objectif d'efficacité économique sont utilisées dans d'autres pays, comme en Allemagne. Pourquoi vouloir les remettre en cause au profit d'une uniformisation qui ne se traduira pas forcément, ici ou là, par de meilleurs résultats? L'uniformisation, à mon avis, n'est pas la bonne chose parce qu'elle renvoie à la pensée unique. Je préfère l'harmonisation, avec des approches qui autorisent justement le libre choix dont nous avons parlé à l'instant.

En définitive, une question se pose : la mise en concurrence doit-elle être l'objectif supérieur à rechercher en toutes choses, ou est-ce un des moyens à mettre en œuvre lorsque c'est utile à la réalisation de l'intérêt général? En tout état de cause, elle ne semble au Gouvernement qu'un moyen parmi d'autres et certainement pas une fin en soi, une sorte de sésame qui serait la clé de toute efficacité économique et sociale. De nombreux exemples sont là pour nous le rappeler : on a parlé des transports en Grande-Bretagne, mais je pourrais vous parler également des compagnies électriques en Californie. On a vu à cette occasion ce que pouvait donner le libéralisme à tout crin : parfois l'insécurité et la rupture de l'exécution du service public, souvent, pour ne pas dire toujours, la diminution du nombre et de la qualité des dessertes.

À l'évidence, cette proposition de règlement devrait avoir comme objectif prioritaire d'offrir à l'usager un meilleur service aux conditions maximales d'accessibilité, de qualité, de sécurité et d'efficacité, et d'envisager les différentes solutions possibles pour parvenir à ce résultat.

Comme M. Balduyck, le Gouvernement regrette que certaines des dispositions de cette proposition de règlement mettent en péril la pérennité d'organisations institutionnelles ou de réseaux intégrés très performants. Il est indispensable que le règlement respecte pleinement la liberté de choix des collectivités locales entre gestion directe, indirecte ou déléguée.

La forme organisationnelle à travers laquelle une collectivité a choisi d'exercer ses compétences en matière de services publics de transport ne saurait être remise en cause par la proposition de règlement sans que cela constitue une atteinte au principe de subsidiarité.

En outre, le Gouvernement estime qu'il est nécessaire à une gestion efficace des services publics de permettre aux autorités compétentes de choisir, selon le cas, entre diverses modalités d'attribution des contrats, à l'instar de ce qui est prévu dans d'autres textes communautaires. J'ai bien noté l'attachement de M. Bouvard et de son groupe à ce sujet, notamment à la possibilité de recourir à la gestion directe et à la solution de l'établissement public.

En particulier, il est souhaitable d'offrir à la procédure par appel d'offres ouvert des compléments et des alternatives comme les appels d'offres restreints ou une procédure intégrant une ou plusieurs phases de négociation.

L'expérience a montré que les services multimodaux intégrés permettent de garantir une offre réellement complète et coordonnée, tant au niveau de l'unicité que de l'information des usagers et de tirer le meilleur parti de la complémentarité des différents modes de transport dans une totale transparence pour l'utilisateur et pour la collectivité. Le nouveau règlement proposé par la Commission devrait permettre aux autorités compétentes de garantir aux usagers la pérennité de ces services performants et non pas les remettre en cause.

Au même titre que les services d'intérêt général que sont les services publics de transport, le niveau de protection sociale et les conditions de travail constituent l'un des fondements du modèle de société européen.

M. Billard soulignait l'insuffisance de la proposition de la Commission sur ce point. Je serai particulièrement attentif à la prise en compte des aspects sociaux dans les critères d'attribution des contrats de service public. Il ne serait pas acceptable que la mise en concurrence des opérateurs pour la production de services publics de transport de qualité ait pour conséquence une détérioration des conditions sociales et de travail de ceux-là mêmes qui seraient chargés de les produire.

Les services publics de transport de qualité produits actuellement ont nécessité, de la part des autorités compétentes comme de la part des opérateurs, des investissements importants, non seulement en matériel roulant ou en infrastructures, mais également dans les systèmes d'information et de commercialisation, tout comme dans l'étude des marchés et l'élaboration de services adaptés aux besoins des usagers.

Il est à mon avis essentiel de garantir à ceux qui ont fait ces efforts au bénéfice de la collectivité un juste retour sur les investissements réalisés et les études entreprises. C'est pourquoi la durée de la période transitoire, comme la durée des futurs contrats, devra tenir compte des efforts réalisés par les parties concernées.

Les différentes instances du Conseil ont permis à la France, rejointe par d'autres Etats membres, d'affirmer à plusieurs reprises ces positions. D'autres Etats ont exprimé des positions différentes, et parfois opposées aux nôtres. Mais certains points sont assez largement partagés, comme les périodes transitoires, la protection des travailleurs ou encore la durée des contrats, sur laquelle bon nombre d'entre vous, et notamment M. Bataille, ont particulièrement insisté. Il est vrai que l'uniformisation à cinq ans de la durée de tous les contrats de service public de transport de personnes n'est pas crédible. Personne ne peut l'accepter. Je ne souhaitais pas quant à moi qu'un débat s'instaure pour décider le meilleur délai, cinq ou six ans, car je considère que cet aspect totalement inacceptable doit être intégré dans une démarche plus large qui nous permette de mieux définir nos choix.

Nous pouvons aujourd'hui nous appuyer sur le nouvel article 16 du traité, confirmé par le traité de Nice, qui renforce la base juridique sur laquelle reposent les services d'intérêt général, exception au principe de la liberté de la concurrence.

Il est essentiel que les valeurs républicaines d'égalité, de solidarité – fondatrices du service public – soient, à ces occasions, rappelées et défendues avec opiniâtreté et constance. Vous pouvez compter sur moi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et socialiste.*)

M. le président. J'appelle maintenant dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement l'article unique de la proposition de résolution dans le texte de la commission.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* – L'Assemblée nationale,

« Vu l'article 88-4 de la Constitution,

« Vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 5 et 16,

« Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable (COM [2000] 7 final du 26 juillet 2000/E 1587),

« Considérant que la proposition de règlement susvisée a pour objet de développer la « concurrence régulée » dans le domaine de la fourniture de transports publics au moyen de la conclusion de contrats de service public d'une durée de cinq ans ;

« Considérant que, à cette fin, cette même proposition prévoit d'harmoniser les principaux aspects des procédures d'adjudication existant dans les différents Etats membres, d'une part, et, d'autre part, de renforcer la sécurité juridique des opérateurs et des autorités en ce qui concerne les aides d'Etat et les droits exclusifs dans le secteur des transports ;

« Considérant que l'obligation impartie aux autorités compétentes de fournir des services de transports mérite d'être approuvée ; que, dans cette perspective, les autorités des Etats membres doivent veiller très étroitement à ce que, dans un domaine se rapportant à l'exécution de services d'intérêt général visés à l'article 16 du traité instituant la Communauté européenne et dont la déclaration du Conseil européen de Nice des 7-9 décembre 2000 a rappelé le rôle irremplaçable, l'application du principe de « concurrence régulée » contribue réellement au développement des transports publics de voyageurs, notamment en ce qui concerne la qualité de la vie des citoyens et la protection de l'environnement ;

« Considérant toutefois que l'obligation imposée aux autorités compétentes des Etats membres de soumettre les transports publics de voyageurs à la procédure de l'appel d'offres ne tient pas compte de l'existence de conceptions extrêmement variées en ce qui concerne le développement souhaitable de ce marché ; que ces autorités risquent de se voir retirer la possibilité de fixer les modalités selon lesquelles leurs transports peuvent être gérés ; que, dès lors, une telle obligation risque de porter atteinte au principe de la libre administration des collectivités territoriales des Etats membres consacré, en ce qui concerne la France, à l'article 72 de la Constitution ;

« Considérant que l'inclusion, à l'article 1^{er} du transport de voyageurs par chemin de fer dans le champ d'application de la proposition de règlement susvisée a pour effet de l'ouvrir subrepticement à la concurrence, alors que le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen ont, d'un commun accord, décidé de renvoyer en 2005 l'examen du dossier de la libéralisation de ce secteur, lors de la réunion, le 22 novembre 2000, du comité de conciliation sur le paquet ferroviaire ;

« Considérant que le projet de règlement recèle le risque d'un démantèlement des réseaux intégrés de métro des grandes métropoles, lequel est contraire aux objectifs de développement du transport public et de l'amélioration de la qualité de service de ce dernier ;

« Considérant que la fixation à cinq ans de la durée des contrats de service public par l'article 6 de la proposition de règlement limite le pouvoir de décision des autorités compétentes et ne permet ni d'amortir les investissements ni de développer les réseaux ;

« Considérant que, s'il convient d'éviter que le pouvoir des autorités compétentes ne soit encadré étroitement par une liste exhaustive de critères de qualité, il est toutefois utile de compléter, de façon limitée, celle fixée à l'article 4 de la proposition de règlement ;

« Considérant que la disposition prévue à l'article 9, paragraphe 2, autorisant une autorité compétente à ne pas attribuer de contrat de service public à un opérateur si cela amène ce dernier à détenir plus du quart du marché considéré de services de transports publics de voyageurs, risque d'avoir pour effet d'exclure les opérateurs historiques sur la base de critères, au surplus, imprécis ;

« Considérant enfin que la disposition prévue à l'article 9, paragraphe 3, de la proposition de règlement n'offre pas de réelle garantie du maintien des droits sociaux des travailleurs en cas de changement de l'opérateur ;

« 1. Constate que la proposition de règlement susvisée n'est pas conforme au principe de subsidiarité tel qu'il est défini à l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne ; que, en conséquence, il importe de consacrer très clairement non seulement le droit des autorités compétentes à choisir elles-mêmes le mode d'organisation et de gestion de leurs transports publics le mieux adapté à la situation locale et le plus efficace, d'une part, et, d'autre part, celui de pouvoir modifier leurs choix à l'expiration du contrat ;

« 2. Estime que l'ouverture du transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence, telle qu'elle résulte de l'article 1^{er} de la proposition de règlement, est contraire aux décisions du comité de conciliation du 22 novembre 2000 sur le paquet ferroviaire aux termes desquelles le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen ont renvoyé en 2005 l'examen de l'opportunité de la libéralisation de ce secteur ; que, dès lors, le champ d'application de la proposition de règlement doit être revu ;

« 3. Estime également nécessaire de supprimer la mention des réseaux intégrés de métro à l'article 7 ;

« 4. Juge nécessaire que les contrats de service public soient conclus dans l'objectif d'une qualité de service optimale, avec une tarification abordable pour tous les usagers, pour une durée qui ne soit plus fixée à cinq ans, mais par l'autorité compétente, en fonction des prestations demandées à l'opérateur ; que, lorsque les installations sont à la charge de ce dernier, il soit tenu compte de la nature et du montant de l'investissement à réaliser sans que, dans ce cas, la durée puisse dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre ;

« 5. Estime opportune la mention, dans la liste des critères de qualité prévue à l'article 4, de celui tiré du sérieux des candidats ;

« 6. Juge nécessaire l'abrogation de la disposition prévue par l'article 9, paragraphe 2 ;

« 7. Juge indispensable que l'article 9, paragraphe 3, soit remplacé par une disposition, aux termes de laquelle s'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel opérateur et le personnel de l'entreprise ;

« 8. Demande, en conséquence, aux autorités françaises de s'opposer à l'adoption de la proposition de règlement susvisée en l'état actuel de sa rédaction. »

M. Billard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Après le sixième alinéa de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Considérant toutefois que le texte n'apporte pas la preuve que l'ouverture systématique à la concurrence soit le seul moyen efficace pour développer les services publics de transports collectifs et répondre ainsi aux enjeux sociaux et environnementaux posés par l'usage excessif de l'automobile ; ».

La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Nous avons été nombreux, dans la discussion générale, à souligner que la proposition de règlement de la Commission impose de manière arbitraire aux Etats membres une libéralisation du transport de voyageurs, je n'y reviendrai pas. Elle entraîne également la fin de la gestion directe des services publics locaux. Elle constitue, de ce fait, une atteinte au principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales. Or elle n'apporte pas la preuve que l'ouverture systématique à la concurrence soit le moyen le plus pertinent de développer les services publics de transport collectif et le moyen le plus efficace de répondre aux différents enjeux posés par l'usage excessif de l'automobile, je pense notamment aux enjeux sociaux et environnementaux.

Avec l'amendement n° 1, nous proposons d'introduire un considérant supplémentaire dans la proposition de résolution pour souligner ce fait.

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

M. Jean-Pierre Balduyck, *rapporteur*. La commission a donné un avis 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. La parole est à M. François Goulard.

M. François Goulard. Notre collègue Billard aurait pu faire l'économie de cet amendement. En effet, il souligne involontairement une carence extrêmement grave de notre service public, avec toutes les conséquences que cela peut induire sur l'environnement, dans l'objectif de substituer au moins partiellement le rail à la route : je veux parler de l'absence totale de performance de la SNCF en matière de fret. L'entreprise publique française est en retard par rapport à ce qui se fait chez nos voisins.

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

M. Didier Boulaud. C'est faux !

M. Bernard Outin. Il ne faut pas exagérer ! C'est n'importe quoi !

M. François Goulard. Pour quiconque est soucieux de l'environnement, un tel retard est scandaleux. Les vitesses de transport du fret, l'absence de souplesse, l'incapacité à s'adapter aux entreprises qui ont de plus en plus besoin de rapidité et de souplesse, est tout à fait caractéristique de ce que peut donner un service public quand il n'est pas stimulé. Ce n'est sans doute pas votre sentiment, mes chers collègues, mais je suis, quant à moi, persuadé, et je ne suis pas le seul – d'autres en Europe qui partagent vos idéaux émettent également cette opinion – qu'une introduction de la concurrence sur le fret serait de nature à réveiller l'entreprise publique. Elle permettrait de disposer d'une offre compétitive dans ce domaine. Ainsi pourrait être réduite la part du transport routier, qui ne s'est développé qu'en raison de l'incapacité de la SNCF de répondre à un réel besoin.

M. Gilbert Gantier. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Maxime Gremetz.

M. Maxime Gremetz. Contrairement à ce que vous dites, monsieur Goulard, je trouve l'amendement déposé par M. Billard parfaitement justifié. En effet, vous n'ignorez pas que dans le domaine des transports en particulier, la déréglementation fait rage. Pour une fois que nous pouvons nous y opposer, vous devriez appuyer cette démarche. Vous parlez du fret mais j'ai rencontré – le fret s'est développé à Longueau dans la commune d'Amiens – les salariés du SERNAM à plusieurs reprises, y compris au ministère. Cette entreprise était un service public.

M. François Goulard. Ce n'est pas évident !

M. Maxime Gremetz. Mais si, le SERNAM faisait partie intégrante de la SNCF ! Aujourd'hui, monsieur Goulard, le SERNAM fait partie d'un groupe privé – vous devriez être content, c'est la preuve que vos idées progressent. Eh bien, cela n'a amélioré ni le fret ni le service aux clients.

C'est pourquoi je trouve que l'amendement de M. Billard est tout à fait justifié et qu'il en faudrait beaucoup d'autres comme cela.

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, je souhaite donner la position globale de notre groupe sur l'ensemble des amendements.

Nous nous abstiendrons sur l'amendement de M. Billard, non qu'il ne soit pas intéressant, mais parce que je ne suis pas sûr qu'il apporte quelque chose par rapport au texte de la résolution.

Par contre, je tiens à dire notre total accord sur les différents amendements proposés par M. Boulaud, au nom de la délégation, et par M. Balduyck, qui ont le mérite d'apporter des précisions notamment sur la gestion directe.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (*L'amendement est adopté.*)

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

« Au début du septième alinéa de l'article unique, après les mots : "des services de transports", insérer le mot : "suffisants". »

La parole est à M. Jean-Pierre Balduyck.

M. Jean-Pierre Balduyck, *rapporteur*. Cet amendement vise simplement à corriger 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° 3. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Balduyck a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Après le quinzième alinéa (1) de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« 2. Estime que la gestion directe des transports publics de voyageurs par les autorités compétentes doit être reconnue comme une des modalités de gestion des services publics et figurer explicitement au deuxième considérant de la proposition de règle-

ment ; que lorsque les transports publics sont exploités sous la forme de gestion directe, le recours à la procédure d'appel d'offres, définie à l'article 6 de la proposition de règlement, ne doit pas être appliqué ; ».

Sur cet amendement, M. Boulaud a présenté un sous-amendement, n° 7, ainsi libellé :

« Après les mots : “forme de gestion directe”, rédiger ainsi la fin de l'amendement n° 4 : “il n'est pas fait usage de la procédure d'appel d'offres définie à l'article 6 de la proposition de règlement”. »

La parole est à M. Jean-Pierre Balduyck, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur. La commission a approuvé cet amendement, qui vise à souligner que les États membres et les collectivités locales sont libres de gérer directement sous la forme de régies leurs réseaux de transports publics, la gestion déléguée ne devant pas être *a priori* considérée comme plus efficace que la gestion directe.

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

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

M. le président. La parole est à M. Didier Boulaud, pour soutenir le sous-amendement n° 7.

M. Didier Boulaud. Il s'agit d'un sous-amendement rédactionnel.

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

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement auquel, à titre personnel, je suis favorable dans la mesure où il vise à clarifier et à préciser le texte en le renforçant.

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. Gérard Fuchs.

M. Gérard Fuchs. Cet amendement et ce sous-amendement revêtent une grande importance dans la perspective du débat que nous aurons avec les institutions de Bruxelles au cours des mois prochains. Reconnaître concrètement le principe de subsidiarité dans un exemple précis correspondant à la tradition historique de nombre de nos communes et de nos grandes agglomérations, mais qui n'est d'aucune importance au niveau de l'Union européenne, contribue à enrichir et à préciser un débat qui ne fait que s'ouvrir. En outre, notre position est susceptible d'être relayée dans d'autres pays de l'Union européenne. Elle est de nature à clarifier les responsabilités respectives de l'Union, des institutions nationales et de nos collectivités territoriales.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 7.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, modifié par le sous-amendement n° 7.

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

M. le président. M. Balduyck a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Après les mots : “que, dès lors,” rédiger ainsi la fin du seizième alinéa (2) de l'article unique : “doit être supprimée à l'article 1^{er} de la proposition de

règlement l'expression : “par chemin de fer” afin d'exclure explicitement du champ d'application de ce texte le transport ferroviaire de voyageurs ;”.

La parole est à M. Jean-Pierre Balduyck.

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur. Approuvé lui aussi par la commission, cet amendement vise à renforcer notre texte en supprimant l'expression « par chemin de fer » à l'article 1^{er} de la proposition de règlement qui définit son champ d'application.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis favorable. Cet amendement est en effet conforme à ce qui a été convenu lors de la commission de conciliation pour le développement du réseau ferroviaire européen de transport marchand.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Balduyck a présenté un amendement, n° 6, ainsi libellé :

« Substituer au dix-septième alinéa (3) de l'article unique les deux alinéas suivants :

« 3. Estime indispensable que soit reconnue la spécificité des réseaux intégrés de transports dans les grandes métropoles en raison de la densité du réseau et de la multiplicité des pôles d'échanges rendant les lignes de transports publics à la fois complémentaires et interdépendantes ;

« Demande en conséquence que l'article 7-4 de la proposition de règlement reconnaisse aux autorités compétentes la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public pour des ensembles cohérents soit de lignes de métro, soit de lignes de métro et de lignes d'autobus afin de bénéficier pleinement des avantages de l'intégration des réseaux et de la maîtrise des coûts ; ».

La parole est à M. Jean-Pierre Balduyck.

M. Jean-Pierre Balduyck, rapporteur. Dans le même esprit que le précédent, cet amendement vise à modifier l'article 7-4 de la proposition de règlement pour que la qualité de service offert par les réseaux intégrés de transports publics associant réseaux de métro, d'autobus, correspondances ferroviaires, justifie le maintien hors concurrence des réseaux de transports intégrés.

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° 6. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Billard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Compléter le dix-neuvième alinéa de l'article unique par les mots : “qui doivent être en mesure de remplir les missions de service public fondées sur les principes de continuité, d'égalité de traitement et d'adaptabilité et de garantie d'accès aux services”. »

La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Il convient d'inscrire dans la liste des critères de qualité fixée à l'article 4 de la proposition de règlement les principes de continuité, d'égalité de traitement, d'adaptabilité et de garantie d'accès aux services.

En effet, il nous semble important que soit inscrit noir sur blanc, dans la proposition, le fait que les opérateurs qui se portent candidats doivent être en mesure de remplir les missions de service public qui, comme chacun le sait ici, sont fondées sur ces principes.

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

M. Jean-Pierre Balduyck, *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. La parole est à M. François Goulard.

M. François Goulard. Monsieur le président, je voudrais proposer un sous-amendement oral pour supprimer le terme « continuité ». En effet, les grands principes énoncés dans l'amendement résultent d'une jurisprudence ancienne que connaît parfaitement M. le ministre, mais je trouve que la notion de continuité ne colle plus vraiment avec la réalité d'une entreprise qui, à elle seule, totalise 25 % des heures de grève de tous les salariés français. La continuité pour les usagers des transports en commun, dans les grandes villes notamment, est une notion qui ne correspond pas à grand-chose.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'était surtout le cas en 1995 !

M. le président. La parole est à M. Gérard Fuchs.

M. Gérard Fuchs. Je suis un peu déçu, monsieur Goulard, car j'attendais de vous un éloge du service minimum ! Vous êtes en dessous de vos moyens et de la façon dont vous vous exprimez habituellement. Lorsqu'il vous arrive d'être au gouvernement...

M. François Goulard. Personnellement, cela ne m'est jamais arrivé !

M. Gérard Fuchs. ... vous n'êtes pourtant pas plus pressés que nous de légiférer sur cette notion de continuité. Mais c'est là un vieux débat dans lequel nous resterons chacun sur nos positions. Adoptons donc l'amendement en l'état et nous continuerons cette discussion en d'autres temps et en d'autres lieux.

M. le président. Si j'ai bien compris, monsieur Goulard, votre sous-amendement, c'était de l'humour !

M. François Goulard. Oui, monsieur le président !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article unique de la proposition de résolution, modifié par les amendements adoptés.

M. Gilbert Gantier. Le groupe Démocratie libérale et Indépendants vote contre.

(*L'article unique de la proposition de résolution, ainsi modifié, est adopté.*)

2

LOI D'ORIENTATION SUR LA FORÊT

Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre soumettant à l'approbation de l'Assemblée le texte de la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation sur la forêt.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 3169).

La parole est à M. le rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. François Brottes, *rapporteur de la commission mixte paritaire*. Après le vote unanimement positif du Sénat, hier après-midi, nous voilà arrivés au bout d'un chemin forestier long et sinueux, mais qui a su conserver sa trajectoire initiale. Les débats dans les deux assemblées ont permis d'améliorer le projet de loi pour qu'il s'écrive au plus près des besoins du terrain.

Les contributions issues du travail parlementaire, auquel je n'ai pas manqué de prendre ma part, notamment avec la création du DEFI-forêt – dispositif d'encouragement fiscal à l'investissement en forêt –, ont pu s'intégrer avec d'autant plus de pertinence et d'efficacité que vous avez vous-même, monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, cher Jean Glavany, été très à l'écoute. Vous avez été « au soutien », pour utiliser un terme sportif. Et croyez bien que tous ceux qui se sont impliqués dans l'élaboration de ce texte, sur tous les bancs, vous en sont reconnaissants.

Nous voilà donc au bout de l'épisode législatif de la « LOF-Story ». (*Sourires.*)

M. Jean Glavany, *ministre de l'agriculture et de la pêche*. Quel bon mot !

M. François Brottes, *rapporteur*. LOF comme loi d'orientation sur la forêt, et « Story » comme une loi historique dont je ne doute pas qu'elle fera date, car c'est un texte fondateur du code forestier. Mais c'est surtout une loi porteuse d'avenir, car elle contient les mesures structurantes que la forêt et la filière bois attendaient.

Ce n'est pas un hasard si la commission mixte paritaire a abouti après neuf heures de discussion. C'est le fruit d'un accord solide sur un texte dense, où chaque disposition a fait l'objet d'une mise en perspective la plus ajustée possible, sans bousculer l'équilibre général du texte.

A propos de mise en perspective, je veux dire ici que le texte de loi dans sa version définitive est tout à fait digne de l'esprit et de la lettre du rapport Bianco, qui avait fait à l'époque l'unanimité. C'est un nouvel hommage que je rends à Jean-Louis Bianco, en confirmant que le travail parlementaire a permis d'aller même parfois au-delà des préconisations de son rapport.

S'agissant de l'équilibre général du texte, je crois que nous pouvons collectivement être fiers, et nous pourrions les uns et les autres revendiquer les valeurs écologiques, économiques et sociales de cette loi.

Valeurs écologiques, parce que c'est la « respiration » fondamentale de ce texte qui instaure comme règle de conduite la gestion durable des forêts avec des

dispositions réglementaires adaptées à chaque type de forêt et de propriété forestière, avec des financements pour l'accompagnement de la sylviculture vertueuse et avec des mesures fiscales nouvelles qui encouragent la régénération naturelle et la futaie irrégulière. La dimension environnementale de ce texte s'inspire directement des accords d'Helsinki et s'inscrit totalement dans la reconnaissance des missions d'intérêt général que remplissent toutes les forêts pour le mieux-être de l'humanité.

Valeurs économiques, parce que, d'amont en aval, ce texte opère la restructuration de toute une filière. Avec le DEFI-forêt et plusieurs mesures techniques, il facilite le regroupement, la restructuration et la gestion en commun des territoires forestiers. Je pense à l'exonération des droits de mutation pour les échanges de parcelles, à l'exonération des droits fixes sur les apports en nature pour les groupements et aux dispositions favorisant les organismes de gestion en commun comme les coopératives, qui font un travail considérable.

Valeurs économiques encore :

Avec des moyens nouveaux pour mieux valoriser les ressources forestières – écocertification, possibilité pour la forêt de disposer d'appellations d'origine contrôlée – ;

Avec des moyens plus adaptés pour concilier les exigences de l'approvisionnement de l'industrie et les variations des récoltes – je pense à la réforme des modes de vente de l'Office national des forêts, ou encore au Fonds d'épargne pour les communes forestières – ;

Avec l'opportunité désormais disponible de créer une « interprofession » puissante qui respectera tous les métiers ;

Avec des mesures sectorielles auxquelles nous veillerons pour qu'elles ne soient pas remises en cause, concernant par exemple le transport de grumes, l'encouragement à l'investissement et à l'innovation dans les scieries, ou encore la diminution des charges supportées par le mail- lon le plus fragile que sont les entreprises de travaux forestiers.

Valeurs sociales, au sens de la dignité et de la sécurité de ceux qui travaillent en forêt. Je pense à la perspective d'un prochain accord sur la retraite à cinquante-cinq ans pour les ouvriers forestiers, à l'amélioration du respect des qualifications des hommes, à la sécurisation des chantiers, à la possibilité de constituer des groupements d'employeurs ou – disposition très originale –, pour limiter la précarisation, à la possibilité d'avoir un contrat à durée indéterminée dans une petite commune, même si la personne travaille en plus chez des employeurs privés pour que cela fasse un plein temps. Toutes ces mesures d'amélioration des conditions d'emploi étaient attendues.

Valeurs sociales enfin, au sens de la prise en compte de la demande sociale concernant la fréquentation des forêts par le public, avec ce nouveau moyen d'action que seront les chartes forestières de territoire qui serviront de cadre à la contractualisation, pour que la forêt privée ou la forêt publique ne soit plus seule à assumer ce que l'on appelle les « fonctions non marchandes » de la forêt. En effet, ce n'est plus le prix du bois qui doit payer la cueillette des champignons ou les balades en VTT. Ce ne sont plus les propriétaires seuls qui doivent assumer la sécurité et la responsabilité des promeneurs. Désormais, la loi clarifie les rôles et propose plusieurs formules d'organisation des partenariats nécessaires.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais solennellement dire au futur Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois qu'il a le devoir d'occuper à vos côtés tout l'espace que lui accorde la loi.

Enfin, je voudrais très chaleureusement remercier particulièrement mes collègues Ducout, qui a brillamment présidé la commission mixte paritaire, Jacquot, Micaux, Charroppin, Sauvadet, Proriol, Leyzour, Vannson, Honde et tous ceux que je n'ai pas le temps de citer, sans oublier ni le président Lajoinie ni les administrateurs de la commission qu'il préside et qui, comme vos collaborateurs, monsieur le ministre, nous ont aidé à faire œuvre utile, au service de la forêt et de la filière bois.

Je souhaite que notre assemblée exprime un vote largement positif, car ce texte n'est ni conjoncturel ni polémique. Il nous invite à poser les bases d'une gestion durable de la forêt au profit des générations futures. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste. – M. Pierre Micaux applaudit également.)*

Discussion générale

M. le président. Mes chers collègues, je vous invite à être concis, si nous voulons avoir terminé l'examen de ce texte avant le déjeuner.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Charroppin.

M. Jean Charroppin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'Assemblée nationale et le Sénat sont donc parvenus à un accord en commission mixte paritaire, le 19 juin dernier. Je m'en félicite évidemment au nom du groupe RPR, d'autant que cette loi d'orientation était très attendue par tous les professionnels du secteur.

Nous aurons néanmoins mis pas moins de huit heures pour peaufiner les derniers articles restant en discussion après deux examens dans chacune des assemblées, huit heures de débat et de négociation serrée pour aplanir les derniers différents qui subsistaient. Néanmoins, nous avons abouti, et c'est une bonne chose.

Le texte qui nous est soumis ce matin a beaucoup évolué depuis la présentation du projet de loi initial, que, pour ma part, je trouvais à l'époque – et je n'étais pas le seul sur ces bancs – largement insuffisant et en retrait par rapport au rapport Bianco.

Les navettes parlementaires ont pleinement rempli leur rôle en améliorant substantiellement, au fil des lectures, la teneur du projet de loi, pour aboutir en définitive à un texte qui répond globalement aux quatre objectifs qu'il s'était fixés :

Inscrire la gestion des forêts dans le cadre international de la gestion durable ;

Tenir compte des nouvelles attentes de la société vis-à-vis des forêts par une affirmation de leur vocation multifonctionnelle – économique, environnementale et sociale ;

Conforter l'importance économique de la filière – j'y reviendrai ;

Enfin, engager les acteurs des secteurs à structurer ou à réorganiser dans le cadre du développement et de la gestion des territoires.

Voilà pour l'esprit général. J'ajouterai seulement quelques mots sur le volet tendant à favoriser le développement et la compétitivité de la filière forêt-bois. Ce fameux titre II du projet de loi a donc trouvé son point d'équilibre.

S'agissant du paragraphe II de l'article 5 B, la commission s'est ralliée à la rédaction du Sénat, étendant le bénéfice du dispositif tant aux acquisitions qu'aux souscriptions de parts de groupements forestiers et de parts de sociétés d'épargne forestière. Nous avons également retenu la rédaction sénatoriale pour le deuxième alinéa du 2 de cet article, en ramenant toutefois à trois ans le délai dans lequel le contribuable doit faire agréer un plan simple de gestion ou doit reboiser les terrains acquis nus. Pour le 3 du même article, la CMP a retenu une rédaction prévoyant que les acquisitions de parts ou les souscriptions au capital d'épargne forestière ouvraient droit à réduction d'impôt.

Je me réjouis également que nous ayons institué un encouragement au remembrement dans un cadre communal ou intercommunal, sur la base du volontariat. Je regrette seulement que le texte ne tienne pas davantage compte des préoccupations des entrepreneurs de travaux forestiers, comme l'avait d'ailleurs déploré Jean Auclair.

Un mot encore à propos de la chasse. Je souscris à l'objectif de régénération des peuplements forestiers dans des conditions économiques satisfaisantes, aussi bien pour les chasseurs que pour les propriétaires. La dispense du respect du jour de non-chasse – à savoir le mercredi, six heures, au jeudi, six heures – au profit des chasseurs de nuit de gibiers d'eau n'aura donc pas « survécu », au compromis échafaudé par la commission mixte paritaire.

Le rapporteur de l'Assemblée nationale a estimé, pour sa part, que des dispositions relatives à la chasse de nuit le mercredi pour le gibier d'eau, à la chasse au tir des cervidés et du sanglier à l'affût depuis un poste fixe ou mirador, contenues dans la version du projet de loi qui nous revenait du Sénat, devraient être traitées globalement. Il a donc proposé de supprimer les articles 3 *ter* et 3 *quater*. Nous avons bien compris que la réussite ou l'échec de la commission mixte paritaire en dépendait étroitement.

L'adoption de cette mesure rectificative en seconde lecture a prouvé une fois de plus le déséquilibre et l'inadaptation de la loi « chasse » du 27 juillet 2000, qui n'a pas, hélas ! loin s'en faut, mis fin aux nombreux contentieux ni réconcilié les divers usagers de la nature.

M. Patrice Martin-Lalande. Tout à fait !

M. Jean Charroppin. Je m'étonne donc un peu, sans vouloir polémiquer, que Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement soit allée jusqu'à revendiquer, à quelques jours de son départ programmé du Gouvernement, sa « fierté » à propos de cette loi mal ficelée !

Plus généralement, je regrette que les chasseurs soient ainsi sacrifiés et que le Gouvernement et sa majorité s'arrêtent « au milieu du gué ».

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. C'est bien de la forêt qu'il est question ?

M. Jean Charroppin. C'est vrai, monsieur le ministre ! Revenons-en à notre loi d'orientation...

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Ah !

M. Jean Charroppin. En première lecture, parce qu'il déplorait ses nombreuses insuffisances – sous-estimation de la fonction socio-économique de la forêt, oubli des effets « tempête », oubli des propriétaires privés, etc. –, le groupe RPR avait voté contre ce texte.

En seconde lecture, compte tenu de l'évolution importante du texte et de la qualité du travail effectué par le Sénat, nous avons choisi de nous abstenir malgré l'approche encore trop frileuse du Gouvernement sur le volet fiscal.

Eh bien, il me semble que nous avons atteint ce matin, comme le prouve d'ailleurs l'aboutissement de la CMP, un certain équilibre acceptable par tous les intervenants de la filière. Aussi le groupe RPR, monsieur le ministre, votera-t-il cette loi d'orientation. (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. Patrice Martin-Lalande. Malgré l'absence du volet cynégétique !

M. Jean Charroppin. Cependant, ayant découvert l'amendement n° 2 présenté par le Gouvernement concernant la modification de l'article 5, je sollicite de la part de M. le rapporteur une explication loyale sur le plafonnement annuel d'application de l'avantage fiscal et la non-retention de ce principe lors d'une éventuelle loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendant.*)

M. le président. La parole est à M. Félix Leyzour.

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici donc arrivés au terme de la discussion du projet de loi d'orientation sur la forêt. La commission mixte paritaire, qui s'est réunie il y a une semaine, a manifesté sa volonté de retrouver un terrain d'entente et d'aboutir sur un texte qui a été maintenu dans ses principales orientations et enrichi grâce aux analyses, aux propositions et aux apports des uns et des autres.

Nous nous sommes inscrits dans ce débat avec le souci de parvenir à un texte où se rejoignent l'économique et le social, un texte équilibré, reposant sur quelques grands piliers comme le développement de la gestion durable et multifonctionnelle de la forêt, la fiscalité et la prise en compte de la situation des hommes qui travaillent dans la forêt.

Je ne vais pas revenir sur les différents aspects du projet, qui ont retenu notre attention pendant tout le débat, ni sur tous les points sur lesquels nous sommes intervenus. Je centrerai mon propos sur ce qu'a été notre apport principal à l'enrichissement du texte, à savoir les questions qui touchent à l'emploi, à la sécurité et à la pénibilité particulière des métiers de la forêt.

Je me réjouis que, sur ces différents points, les amendements que nous avons présentés et défendus et qui, adoptés ici en seconde lecture mais « écornés » ou remis en cause au Sénat, se trouvent réintégrés dans la version finale qui nous est proposée aujourd'hui. C'est le cas de ceux tendant à favoriser la qualification et la pérennisation des emplois ; à améliorer les conditions d'hygiène et de sécurité dans l'aménagement des chantiers et l'organisation des travaux ; à abaisser l'âge de la retraite à cinquante-cinq ans pour tenir compte de la pénibilité du travail forestier ; enfin, à donner aux salariés une place au sein du CRCF, en rapport à celle qu'ils occupent dans les secteurs économiques concernés par la forêt.

Ce texte permettra une nouvelle approche, une nouvelle politique, une nouvelle stratégie à l'égard de la forêt et de toute la filière bois, politique inspirée, comme on l'a déjà dit au cours de cette discussion, par le rapport de notre collègue Jean-Louis-Bianco.

En conclusion, le groupe communiste votera ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

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

M. Pierre Micaux. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis la parution du rapport de Jean-Louis Bianco, il y a plus d'un an, ce projet était attendu par tous, à commencer par les professionnels de toute la filière bois. Des mesures concrètes s'imposaient pour garantir une gestion durable de la forêt, la pérennité de notre patrimoine environnemental et favoriser la compétitivité de la filière sylvicole. Chacun est soulagé, surtout quand il se souvient des dégâts qui ont meurtri la forêt.

Mais, à quelque chose malheur est bon, car l'origine de ce texte tient peut-être à ces dégâts. Quoi qu'il en soit, il eût été regrettable de tarder davantage avant de prendre des mesures structurelles à même de relancer l'exploitation forestière.

Le travail parlementaire a permis d'accomplir des progrès considérables. Le Gouvernement y a contribué, il faut le reconnaître. Nous avons donc lieu d'être satisfaits.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous rappeler notre déception devant le texte initial que vous nous avez proposé ; mais notre séance d'aujourd'hui est la preuve que vous avez fait des progrès substantiels depuis un an !

Les moyens financiers étaient insuffisants et aucune philosophie forestière ne se dégageait de ce texte. Je me rejouis donc que les navettes parlementaires aient permis par un travail méticuleux, précis et constructif, des avancées significatives.

Je rends hommage au travail de nos collègues sénateurs, ce qui ne retire rien à la qualité de celui du rapporteur ainsi que des membres de la commission de la production.

De la deuxième lecture de ce texte, je retiendrai deux améliorations essentielles.

En premier lieu, l'amendement, que j'ai présenté avec le rapporteur et que vous avez bien voulu adopter, qui permettra de favoriser la restructuration du foncier forestier.

En second lieu, l'accord auquel nous sommes parvenus sur le dispositif d'encouragement à l'investissement forestier.

Je regrette seulement que la commission mixte paritaire n'ait pas souhaité conserver les dispositions qui levaient l'interdiction de la chasse de nuit au gibier d'eau un jour par semaine. Mais la forêt devait l'emporter !

M. François Brottes, rapporteur. Très bien !

M. Pierre Micaux. Si le tableau final est satisfaisant, nous ne devons pas, monsieur le ministre, nous arrêter en si bon chemin.

D'une part, la gestion des forêts est, par nature, celle du long terme. Une fois le texte voté, nous devons veiller chaque année à l'accompagnement financier effectif des mesures prises.

D'autre part, nous devons rester vigilants s'agissant des décrets d'application. Ils sont nombreux – plus de quarante – et, à ce jour, nous n'en connaissons ni le contenu ni les délais de parution. Or ils conditionnent à bien des égards l'entrée en vigueur des mesures que nous avons votées.

J'ai souligné, au début de cette intervention, le rôle économique et social irremplaçable que joue la forêt française. Je ne voudrais pas oublier son rôle environnemental je pense notamment à l'effet de serre. En matière d'écologie, la forêt est importante. Or je note, à ma grande satisfaction, qu'il n'y a pas le moindre député Vert dans cet

hémicycle ? (*Sourires.*) La politique des Verts s'oriente peut-être ailleurs que dans la nature ? Tout cela m'échappe ...

Nous avons évité de tomber dans la politique politicienne – je tiens à le faire remarquer – et j'ai apprécié la qualité de nos débats. C'est que ce texte est important et permettez-moi, monsieur le rapporteur, un mauvais jeu de mots : il ne s'agit en aucune façon d'une « brottille », mais d'un texte destiné à durer.

M. François Brottes, rapporteur. Très bien ! (*Sourires.*)

M. Pierre Micaux. J'observe aussi, à ma stupéfaction – et probablement pas qu'à la mienne – le manque d'écho de ce texte dans les médias. La forêt est une marchandise qui se vend mal dans la presse, à la télévision.

M. Félix Leyzour. Il faut pourtant du bois pour faire du papier !

M. Pierre Micaux. Je laisse à nos enfants le soin d'apprécier.

En tout état de cause, je vous remercie pour ce projet que l'UDF votera assez facilement, en faisant la même réserve que Jean Charropin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la Démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

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

M. Pierre Ducout. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, pour avoir présidé la commission paritaire, je me félicite du travail constructif que tous les membres, députés et sénateurs, sur tous les bancs, ont réalisé mercredi dernier. Nous avons abouti à un texte équilibré et dynamique pour l'ensemble des intervenants de la filière forêt-bois qui doit constituer un atout important pour notre pays.

Dans le cadre de cette dernière lecture, j'insisterai sur quelques points.

Premièrement, le texte rappelle clairement le triple objectif économique, environnemental et social de la forêt.

Deuxièmement, c'est un texte national, qui tient malgré tout bien compte de la diversité de nos massifs forestiers, de leur rôle dominant, des forêts cultivées jusqu'à ce qui peut encore être considéré comme la forêt primaire.

Troisièmement, la filière forêt-bois pourra développer les emplois comme notre collègue Bianco le relève dans son rapport ; le bilan annuel économique et social de la filière présenté par le conseil supérieur devrait le souligner : 100 000 emplois potentiels supplémentaires !

Quatrièmement, les orientations régionales et forestières, comme les chartes forestières des territoires, ont permis la concertation et le partenariat entre tous les acteurs et la juste prise en compte des intérêts économiques des sylviculteurs. La place des sylviculteurs privés comme de la forêt publique et le rôle de l'ONF ont été rappelés. Pourtant, monsieur le ministre, la spécificité de la gestion directe des communes forestières dans le Sud-Ouest n'est pas encore reconnue.

Le volet financier et fiscal a été correctement « calibré » pour préparer l'avenir, donner confiance et inciter tous les intervenants de la filière à investir : sylviculteurs, groupements forestiers, sociétés d'épargne forestière. Cela était indispensable, en particulier dans les zones ravagées par l'ouragan de décembre 1999.

Nous avons œuvré, aux côtés de notre excellent rapporteur, pour qu'à la suite du rapport Bianco, le dispositif soit le plus complet possible. Le défi « forêt » sera ainsi relevé et gagné.

Le chapitre sur la défense des forêts contre l'incendie rappelle les obligations de chacun et détermine d'une manière forte les sanctions en cas de non-respect des obligations de débroussaillage, en tenant compte des spécificités de chaque massif.

Je regrette que nous n'ayons pas pu donner un coup de chapeau au travail remarquable réalisé par les sylviculteurs du massif des landes de Gascogne en matière de prévention, en rendant déductible des impôts la cotisation des FCI, bien que je reconnaisse l'effort financier – un peu « arraché » – de Bercy.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de plaider encore et encore pour davantage de solidarité nationale en faveur des sinistrés de l'ouragan qui ont tout perdu et qui ont des revenus très faibles – je pense en particulier aux retraités agricoles.

La possibilité d'une retraite à cinquante-cinq ans pour les travailleurs en forêt, comme les dispositifs en faveur des entrepreneurs de travaux forestiers sont des mesures de justice tenant compte de la pénibilité et des risques de leur travail.

En matière de recherche, l'implication des différents ministères concernés est importante. Je suis également très satisfait que, sur ma proposition, ait été retenu un dispositif, que je crois efficace et pragmatique, d'incitation fiscale et opérationnelle au regroupement des parcelles forestières. Leur émiettement est l'un des principaux handicaps à une gestion durable de nos forêts. Le rôle des coopératives comme la nécessité d'aller plus loin en matière d'interprofession sont bien pris en compte.

Enfin, la rédaction adoptée sur ma proposition en matière d'équilibre sylvocynégétique – à l'article 21 *quater* – permettra de poursuivre le dialogue constructif entre les sylviculteurs et les chasseurs, partenaires respectueux de la forêt et de son triple aspect : économique, environnemental et social. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Jean Proriol. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je me félicite à mon tour de la réussite de la commission mixte paritaire. Elle va permettre d'accélérer l'adoption de la loi d'orientation, particulièrement attendue, rédigée à partir du rapport de M. Bianco – que je salue – qui mettait en valeur l'urgence d'une politique forestière à la hauteur des enjeux. Ce rapport datait déjà de deux ans et les tempêtes de décembre 1999 avaient un peu plus encore déprimé un secteur d'activités mis à mal.

Les modifications apportées au texte en première et deuxième lectures ont sensiblement amélioré le projet gouvernemental et rendu possible la formation d'un consensus. C'est l'aboutissement d'un travail constructif. Des progrès certains ont donc été réalisés.

Les nombreuses lacunes dénoncées en première lecture – absence d'une politique d'emploi, que recommandait le rapport Bianco ; insuffisance des financements publics ; absence d'un véritable plan d'épargne forestier ; absence d'un statut de l'exploitant ; absence de dispositions spécifiques en matière de massifs montagneux – ont été comblées.

Le dispositif d'encouragement à l'investissement, initié par le Sénat et développé par notre assemblée, se révèle tout à fait essentiel et constitue la disposition novatrice du texte. Il explique en grande partie le choix fait par mon groupe parlementaire Démocratie libérale et Indépendants de ne pas voter contre la loi d'orientation sur la forêt.

Trois axes ont emporté en effet notre conviction.

Premièrement : des réductions d'impôt sur le revenu à l'égard des particuliers et des entreprises ; c'est assez rare pour être signalé.

Deuxièmement : des sociétés d'épargne forestière, dont l'objet principal est l'acquisition et la gestion d'un patrimoine forestier.

Troisièmement : un fonds d'épargne forestière a été créé, destiné aux collectivités locales.

L'ensemble, combiné, devrait permettre de drainer les capitaux nécessaires à une restructuration, à une gestion efficace des forêts et des terrains à boiser, et, par conséquent, de favoriser le développement économique.

J'éprouve quelque malice à souligner que le Gouvernement n'a pas, de lui-même, pensé à instaurer ce dispositif.

M. François Brottes, *rapporteur*. Mais si !

M. Jean Proriol. Mais je dois lui reconnaître le mérite de la raison : il a accepté de suivre la voie tracée par les parlementaires. C'est que nous avons de bons arguments...

Des réserves persistent. On ne peut pas en dire autant de l'amendement sur la chasse nocturne aux gibiers d'eau, adoptée en deuxième lecture par l'Assemblée et retiré en CMP.

M. Pierre Ducout. Non !

M. Jean Proriol. C'est sans doute le cadeau des amis « pluriels » de Mme Voynet avant son départ, même si notre rapporteur a argué que les dispositions sur la chasse nécessitaient un traitement global. Mais alors, qu'on explique pourquoi d'autres mesures sur la chasse ont été introduites dans la loi : article 1^{er}, « équilibre sylvocynégétique », article 21 *quater*, « exécution du plan de chasse », article 21 *quinquies*, « dégâts de gibier » et, bien sûr, le droit de chasse en Alsace-Moselle. Il me faudra sans doute acheter un petit manuel explicatif.

Plus sérieusement, ce dernier rebondissement illustre encore une fois les incohérences d'une loi chasse inapplicable sur le terrain ! La majorité ne pourra pas rester longtemps sans prendre les mesures rectificatives qui s'imposent.

Enfin, je redoute la lourdeur réglementaire engendrée par la loi, les trente-sept articles du projet renvoyant à plus d'une quarantaine de décrets dont le contenu et la date de parution ne sont pas toujours précisés. J'en veux pour exemple un article que je connais bien, l'article 34 relatif au Conseil national des experts, la publication du décret étant la condition *sine qua non* de la création de cette instance. La question de la mise en œuvre de ces mesures reste donc entière, alors même qu'elles sont très attendues sur le terrain.

Avant de conclure, permettez-moi, monsieur le ministre, un ultime regret. Nous venons de découvrir votre amendement n° 2, qui revient sur un accord de la commission mixte paritaire. Nous ne pourrions pas le voter car, en réduisant l'avantage fiscal, il ne favorise pas les souscriptions ou acquisitions en numéraire de parts de sociétés forestières auxquelles nous voulions, comme l'a très bien dit M. Ducout, donner un plus.

Cette loi d'orientation représente une avancée pour les forêts françaises et pour les professionnels de la filière, notamment au niveau de la couverture sociale et des retraites. Nous nous en réjouissons. En raison des améliorations apportées au texte et malgré les réserves qu'il maintient, le groupe Démocratie libérale ne s'opposera

plus à cette loi et transformera même son abstention attentive en un vote positif et vigilant. (« *Très bien !* » sur les bancs du groupe socialiste.)

M. André Lajoinie. Prodigieux !

M. le président. La parole est à M. Claude Jacquot.

M. Claude Jacquot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici arrivés au terme de la réflexion approfondie qui s'est développée au cours des deux lectures de ce projet de loi d'orientation sur la forêt dans les deux assemblées et dont la synthèse est opérée dans le texte issu des débats fructueux de la commission mixte paritaire.

Grâce à ce texte, dont je constate qu'il sera voté à une large majorité, pour ne pas dire à l'unanimité, la France sera armée pour entrer dans le troisième millénaire avec une loi d'orientation forestière conforme aux grands enjeux de notre temps, économiques, environnementaux et sociaux.

Car la forêt a cette particularité de devoir assurer un équilibre entre les trois fonctions essentielles de notre cadre de vie, en conformité avec les recommandations des conférences internationales en matière de gestion durable de l'environnement, avec les impératifs d'un aménagement du territoire cohérent en matière de gestion de l'espace, avec les besoins de gestion partagée et équilibrée des espaces naturels.

La forêt est un centre d'intérêt grandissant. Un récent sondage montre que les Français sont de plus en plus nombreux - 57 % aujourd'hui - à être préoccupés par l'avenir de leurs forêts.

En se dotant d'une nouvelle loi d'orientation quinze ans après la loi Souchon de 1985, la France fixe les objectifs à atteindre pour sa politique forestière ; elle indique les voies pour mettre en œuvre une gestion durable de son domaine forestier en donnant aux professionnels des moyens pour réussir la modernisation nécessaire de la filière forêt-bois.

Le rapport de Jean-Louis Bianco *La forêt : une chance pour la France* avait tracé les axes de la réflexion, en plaçant la barre assez haut. Ses recommandations ont été globalement suivies par le texte qui nous est soumis aujourd'hui ; en tout cas l'esprit en a été complètement respecté.

La ligne de force de ce projet de loi réside dans la reconnaissance de la multifonctionnalité de la forêt dans le respect du développement durable. Outre l'aspect pédagogique incontestable lié à l'inscription de la multifonctionnalité dans la loi, cette reconnaissance assure le passage à une forêt gérée de façon moderne, tournée vers les préoccupations actuelles et ancrée dans le XXI^e siècle.

La loi se caractérise d'abord par un volet économique fort. Le rapport de Jean-Louis Bianco préconisait l'exploitation d'un million de mètres cubes supplémentaires chaque année. Le texte qui nous est présenté devrait favoriser la réalisation de cet objectif puisqu'il organise la production et donne aux acteurs économiques de la filière des moyens pour gagner ce pari. Il crée le cadre nécessaire à une exploitation plus rationnelle et donc plus compétitive en incitant aux groupements de propriétaires, aux groupements d'employeurs et à l'organisation de l'interprofession.

Le constat unanime d'un manque de compétitivité lié au morcellement des parcelles forestières nous a amenés à proposer des solutions pour encourager les opérations de restructuration foncière, notamment des mesures fiscales incitatives adaptées.

La modernisation du système de vente des bois créera les conditions pour faciliter l'approvisionnement des industries de la transformation du bois en assouplissant les pratiques commerciales et en développant les contrats d'approvisionnement.

La certification des bois, preuve de bonne gestion des forêts, répond à des préoccupations économiques liées à l'origine des produits forestiers, à leur qualité et à l'adaptation à la demande actuelle. Elle contribuera à une meilleure compétitivité de notre industrie du bois.

Enfin, la mesure phare proposée par notre rapporteur est le DEFI-forêt, encadrement fiscal à l'investissement qui intéresse l'ensemble des acteurs de la filière forêt-bois. Le dispositif financier d'attente proposé en première lecture, qui avait justifié, pour l'essentiel, l'abstention de l'opposition, a donc pris forme et a suscité l'approbation de la commission mixte paritaire.

Pour en venir à la deuxième fonction de la forêt, sa vocation environnementale, il convient de souligner que la France va, pour la première fois, se doter d'une loi proposant un développement forestier durable.

Le bois participe à l'équilibre environnemental de la planète : l'exploitation rationnelle, l'entretien régulier et la régénération des forêts contribuent à la lutte contre l'effet de serre. L'utilisation du bois comme énergie renouvelable y participe également.

Enfin le bois-matériau est insuffisamment exploité et le prochain décret, très attendu, de la loi sur l'air devrait inciter à son utilisation.

Les besoins que va faire naître le développement de ces deux débouchés du bois seront satisfaits grâce à la gestion améliorée des forêts que ce texte encourage.

Soucieux de préserver un avenir harmonieux des générations futures, en assurant le maintien des écosystèmes et de la biodiversité, le projet de loi renforce le rôle écologique de la forêt.

La troisième fonction de la forêt que ce texte consacre est son rôle social. Le chapitre concernant l'accueil du public répond à l'attachement de nos concitoyens à la forêt : il permet et encadre notamment l'organisation des activités physiques et sportives.

Des chartes de territoire pourront conforter le rôle social de la forêt. Cette innovation, qui permet de rendre compatibles les différentes fonctions de la forêt, constitue un formidable outil de contractualisation et de concertation. En intégrant complètement la forêt dans une gestion moderne et durable de notre cadre de vie, il favorisera la réalisation d'objectifs variés.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais vous remercier et vous féliciter pour l'aboutissement de ce projet de loi très attendu dans les territoires forestiers. Il fera date, j'en suis persuadé, dans la longue histoire de la forêt française, où il apparaîtra comme une mutation essentielle en raison des choix décisifs qu'il opère. Je voudrais associer à ce succès les services de votre ministère, ainsi que l'ensemble des parlementaires, et tout particulièrement notre rapporteur, qui a fourni un gros travail d'écoute et de synthèse.

C'est un véritable projet politique qui exprime la volonté du Gouvernement de donner à la filière bois le rôle qui lui revient dans un monde moderne à la recherche d'un développement durable.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, le groupe socialiste votera votre projet de loi d'orientation sur la forêt avec enthousiasme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Texte de la commission mixte paritaire

M. le président. Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire.

TITRE I^{er}

**DÉVELOPPER UNE POLITIQUE
DE GESTION DURABLE
ET MULTIFONCTIONNELLE**

CHAPITRE I^{er}

Les objectifs et les moyens de la politique forestière

« Art. 1^{er} – Avant le livre 1^{er} du code forestier, il est créé un livre préliminaire intitulé : « Principes fondamentaux de la politique forestière », comprenant les articles L. 1^{er} à L. 14 ainsi rédigés :

« Art L. 1^{er}. – La mise en valeur et la protection des forêts sont reconnues d'intérêt général. La politique forestière prend en compte les fonctions économique, environnementale et sociale des forêts et participe à l'aménagement du territoire, en vue d'un développement durable. Elle a pour objet d'assurer la gestion durable des forêts et de leurs ressources naturelles, de développer la qualification des emplois en vue de leur pérennisation, de renforcer la compétitivité de la filière de production forestière, de récolte et de valorisation du bois et des autres produits forestiers et de satisfaire les demandes sociales relatives à la forêt.

« La gestion durable des forêts garantit leur diversité biologique, leur productivité, leur capacité de régénération, leur vitalité et leur capacité à satisfaire, actuellement et pour l'avenir, les fonctions économique, écologique et sociale pertinentes, aux niveaux local, national et international, sans causer de préjudices à d'autres écosystèmes.

« Le développement durable des forêts implique un équilibre sylvo-cynégétique harmonieux permettant la régénération des peuplements forestiers dans des conditions économiques satisfaisantes pour le propriétaire. Cet équilibre est atteint notamment par l'application du plan de chasse défini aux articles L. 425-1 à L. 425-4 du code de l'environnement, complété, le cas échéant, par le recours aux dispositions des articles L. 427-4 à L. 427-7 dudit code.

« La politique forestière participe à l'élaboration et à la mise en œuvre d'autres politiques en matière notamment de développement rural, de défense et de promotion de l'emploi, de lutte contre l'effet de serre, de préservation de la diversité biologique, de protection des sols et des eaux et de prévention des risques naturels. Elle prend en considération les modifications et phénomènes climatiques.

« Elle prend en considération les spécificités respectives de la forêt relevant du régime forestier, notamment domaniale et communale, et de la forêt privée. Elle développe activement les conditions favorables au regroupement technique et économique des propriétaires forestiers et encourage l'organisation interprofessionnelle.

« Sa mise en œuvre peut être adaptée au niveau régional ou local, en accordant une importance différente aux trois fonctions susmentionnées selon les enjeux identifiés au niveau régional ou local et les objectifs prioritaires des propriétaires. Elle tient compte notamment des spécifici-

tés ou des contraintes naturelles d'exploitation des forêts montagnardes, méditerranéennes et tropicales et des forêts soumises à une forte fréquentation du public.

« Ses orientations, ses financements, ses investissements et ses institutions s'inscrivent dans le long terme.

« Elle privilégie les mesures incitatives et contractuelles, notamment par la recherche de justes contreparties pour les services rendus par la forêt et les forestiers en assurant les fonctions environnementale et sociale lorsque cela conduit à des contraintes ou à des surcoûts d'investissement et de gestion.

« Les forêts publiques satisfont de manière spécifique à des besoins d'intérêt général, soit par l'accomplissement d'obligations particulières dans le cadre du régime forestier, soit par une promotion des activités telles que l'accueil du public, la conservation des milieux, la prise en compte de la biodiversité et la recherche scientifique.

« Art. L. 1^{er} bis. – *Supprimé.*

« Art. L. 2. – La politique forestière relève de la compétence de l'Etat qui en assure la cohérence nationale. Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent passer des contrats avec l'Etat, notamment dans le cadre des chartes forestières de territoire, en vue de concourir à la mise en œuvre de cette politique.

« Art. L. 3. – Le Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois participe à la définition, à la coordination, à la mise en œuvre et à l'évaluation de la politique forestière et de ses modulations régionales. A cette fin, il concourt à l'élaboration de la stratégie de recherche en matière de forêts et de produits forestiers ainsi qu'à l'évaluation du rôle économique, social et environnemental des activités liées à la forêt et à l'exploitation et à la transformation des produits forestiers. Il est associé au suivi du financement de la politique forestière et notamment des actions du Fonds forestier national.

« Il est composé de membres du Parlement, de représentants des ministères intéressés, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des établissements publics intéressés, des organisations professionnelles représentatives, des organisations syndicales de salariés représentatives ainsi que des intérêts associés à la forêt.

« Il remet au Gouvernement, qui le dépose sur le bureau des assemblées, un rapport annuel sur le bilan économique et social de la filière de la production forestière, du bois et des produits forestiers.

« Un comité de politique forestière, composé de vingt membres au plus désignés parmi les membres du conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois, conseille le ministre chargé des forêts, conformément aux délibérations dudit conseil, dans le suivi de la mise en œuvre de la stratégie forestière française ainsi que dans la mise en œuvre des textes législatifs et réglementaires et du budget de la forêt dans des conditions fixées par décret en conseil d'Etat.

« Art. L. 4. – Des orientations régionales forestières tra-
duisant les objectifs définis à l'article L. 1^{er} sont élaborées par les commissions régionales de la forêt et des produits forestiers et arrêtées par le ministre chargé des forêts, après avis des conseils régionaux et consultation des conseils généraux.

« Dans le cadre ainsi défini, le ministre chargé des forêts approuve, après avis de la commission régionale de la forêt et des produits forestiers, les directives régionales d'aménagement des forêts domaniales, les schémas régionaux d'aménagement des forêts relevant du 2^o de l'article

L. 111-1 et les schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées. Pour ces derniers, l'avis du Centre national professionnel de la propriété forestière mentionné à l'article L. 221-8 est également requis.

« Les documents de gestion des forêts sont les suivants :

- « a) Les documents d'aménagement ;
- « b) Les plans simples de gestion ;
- « c) Les règlements types de gestion ;
- « d) Les codes des bonnes pratiques sylvicoles.

« Ils sont établis conformément, selon les cas, aux directives ou schémas régionaux dont ils relèvent.

« Les orientations régionales forestières, les directives et les schémas visés au deuxième alinéa ainsi que les documents d'aménagement, pour leur partie technique, sont consultables par le public.

« Art. L. 5. - Tout propriétaire exerce sur ses bois, forêts et terrains à boisier tous les droits résultant de la propriété dans les limites spécifiées par le présent code et par la loi, afin de contribuer, par une gestion durable, à l'équilibre biologique du pays et à la satisfaction des besoins en bois et autres produits forestiers.

« Il doit en réaliser le boisement, l'aménagement et l'entretien conformément à une sage gestion économique.

« Art. L. 6. - I. - Doivent être gérées conformément à un document d'aménagement arrêté les forêts mentionnées à l'article L. 111-1.

« Doivent être gérées conformément à un plan simple de gestion agréé :

« 1^o Les forêts privées d'une superficie d'un seul tenant supérieure ou égale à un seuil fixé par département entre dix et vingt-cinq hectares par le ministre chargé des forêts, sur proposition du centre régional de la propriété forestière et après avis du Centre national professionnel de la propriété forestière mentionné à l'article L. 221-8, en tenant compte des potentialités de production, de l'intérêt écologique et social identifié par les orientations régionales forestières dont relèvent les forêts dont il s'agit, et de la structure foncière et forestière du département ;

« 2^o Les forêts privées de plus de dix hectares d'un seul tenant, lorsqu'elles bénéficient d'une aide publique.

« Un décret en conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'obligation d'établir et de présenter un document d'aménagement ou un plan simple de gestion peut être levée ou adaptée pour certaines catégories de forêts offrant de faibles potentialités économiques et ne présentant pas d'intérêt écologique important.

« II. - A la demande du ou des propriétaires ou de son ou de leurs mandataires, un document d'aménagement ou un plan simple de gestion peut également être arrêté ou agréé s'il concerne un ensemble de parcelles forestières d'une surface totale d'au moins dix hectares situées sur le territoire d'une même commune ou de communes limitrophes, et susceptibles d'une gestion coordonnée. Dans ce cas le document de gestion engage chaque propriétaire pour les parcelles qui lui appartiennent.

« Art. L. 7. - Le bénéfice des aides publiques destinées à la mise en valeur et à la protection des bois et forêts est réservé aux demandeurs qui présentent une des garanties ou présomptions de gestion durable décrites à l'article L. 8 et qui souscrivent l'engagement de ne pas démembrer pendant quinze ans en deçà d'un seuil minimal fixé par décret, les unités élémentaires de gestion concernées par les travaux ayant donné lieu à ces aides. L'engagement de ne pas démembrer peut être levé par l'autorité

administrative dans les conditions fixées par un des décrets prévus à l'article L. 14. Le bénéfice des aides publiques concernant la desserte forestière de plusieurs propriétés est réservé aux projets qui satisfont à des conditions fixées par voie réglementaire.

« Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux aides dont la finalité est l'élaboration du premier plan simple de gestion ou la prévention des risques naturels et d'incendie.

« L'attribution des aides publiques tient compte des difficultés particulières de mise en valeur ou de conservation des bois et forêts, notamment en montagne et en forêt méditerranéenne, et de l'intérêt économique, environnemental ou social que présentent la conservation et la gestion durable des bois et forêts considérés. Elle encourage, par des dispositifs spécifiques, les opérations concourant au regroupement de l'investissement et de la gestion par l'adhésion des propriétaires à un organisme de gestion et d'exploitation forestière en commun.

« Un décret en conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles les aides publiques sont modulées en fonction des dispositions de l'alinéa précédent.

« Art. L. 8. - I. - Sont considérées comme présentant des garanties de gestion durable :

« 1^o Les forêts gérées conformément à un document d'aménagement établi dans les conditions prévues par les articles L. 133-1 et L. 143-1 ;

« 2^o Les forêts gérées conformément à un plan simple de gestion agréé dans les conditions prévues par les articles L. 222-1 à L. 222-4.

« II. - Sont également considérés comme présentant des garanties de gestion durable :

« 1^o Les bois et forêts régis par le livre II, qui sont gérés conformément à un règlement type de gestion approuvé dans les conditions prévues par l'article L. 222-6 et dont le propriétaire est adhérent à un organisme agréé comme organisme de gestion et d'exploitation en commun des forêts ou recourt, par contrat d'une durée d'au moins dix ans, aux conseils en gestion d'un expert forestier agréé ou de l'Office national des forêts pour les forêts gérées par cet établissement en application de l'article L. 224-6 ;

« 2^o Les bois et forêts relevant de l'article L. 111-1, bénéficiant des dispositions du dernier alinéa du I de l'article L. 6 et gérés par l'Office national des forêts conformément à un règlement type de gestion approuvé ;

« 3^o Les bois et forêts des collectivités publiques ne relevant pas de l'article L. 111-1 et gérés par l'Office national des forêts conformément à un règlement type de gestion agréé, si le propriétaire s'est engagé par contrat avec l'Office national des forêts à appliquer à sa forêt les dispositions de ce règlement pour une durée d'au moins dix ans ;

« 4^o Les bois et forêts inclus dans la zone centrale d'un parc national ou dans une réserve naturelle ou classés comme forêt de protection en application de l'article L. 411-1 ou gérés principalement en vue de la préservation d'espèces ou de milieux forestiers, s'ils font l'objet d'un document de gestion arrêté, agréé ou approuvé.

« III. - Sont en outre présumés présenter des garanties de gestion durable les bois et forêts dont le propriétaire respecte, pendant une durée d'au moins dix ans, le code des bonnes pratiques sylvicoles localement applicable auquel il a adhéré.

« IV. - Les forêts situées en totalité ou pour partie dans un site Natura 2000 sont considérées comme présentant des garanties ou des présomptions de gestion

durable lorsqu'elles sont gérées conformément à un document de gestion arrêté, agréé ou approuvé et que leur propriétaire a conclu un contrat Natura 2000 ou que ce document de gestion a été établi conformément aux dispositions de l'article L. 11.

« V. – Les manquements aux garanties ou aux engagements prévus au présent article ainsi qu'à l'engagement de ne pas démembrer prévu à l'article L. 7 ne peuvent être retenus contre le propriétaire lorsque ces manquements résultent d'éléments qui ne sont pas de son fait.

« Art. L. 9. – Dans tout massif d'une étendue supérieure à un seuil arrêté par la représentant de l'Etat dans le département après avis du centre régional de la propriété forestière et de l'Office national des forêts, après toute coupe rase d'une surface supérieure à un seuil arrêté par la représentant de l'Etat dans le département dans les mêmes conditions, la personne pour le compte de laquelle la coupe a été réalisée, ou, à défaut, le propriétaire du sol, est tenu, en l'absence d'une régénération ou reconstitution naturelle satisfaisante, de prendre, dans un délai de cinq ans à compter de la date de début de la coupe définitive prévue, le cas échéant, par le document de gestion, les mesures nécessaires au renouvellement de peuplements forestiers. Ces mesures doivent être conformes soit aux dispositions en la matière d'un des documents de gestion mentionnés au *a*, *b*, *c* ou *d* de l'article L. 4, soit à l'autorisation de coupe délivrée pour la propriété ou la parcelle concernée en application du présent code ou d'autres législations, soit aux prescriptions imposées par l'administration ou une décision judiciaire à l'occasion d'une autorisation administrative ou par suite d'une infraction.

« Les coupes nécessitées par un défrichement autorisé ou imposées par une décision administrative ne sont pas soumises à cette obligation de renouvellement.

« Art. L. 10. – Dans les forêts ne présentant pas l'une des garanties de gestion durable mentionnées à l'article L. 8, les coupes d'un seul tenant supérieures ou égales à un seuil fixé par la représentant de l'Etat dans le département après avis du centre régional de la propriété forestière et de l'Office national des forêts, à l'exception de celles effectuées dans les peupleraies, enlevant plus de la moitié du volume des arbres de futaie et n'ayant pas été autorisées au titre d'une autre disposition du présent code ou de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme, ne peuvent être réalisées que sur autorisation du représentant de l'Etat dans le département, après avis du centre régional de la propriété forestière pour les forêts privées.

« L'autorisation, éventuellement assortie de conditions particulières de réalisation de la coupe et de travaux complémentaires, est délivrée conformément aux directives ou schémas régionaux dont les forêts relèvent en application du deuxième alinéa de l'article L. 4.

« Art. L. 11. – Lorsque l'autorité administrative chargée des forêts et l'autorité compétente au titre de l'une des législations énumérées ci-après ont, pour les forêts soumises à cette législation, arrêté conjointement des dispositions spécifiques qui sont portées en annexe des directives ou schémas régionaux mentionnés à l'article L. 4, et que les documents de gestion de ces forêts mentionnés au *a*, *b*, ou *c* de l'article L. 4 ont été déclarés conformes à ces dispositions spécifiques par les autorités qui les approuvent, les propriétaires peuvent, sans être astreints aux formalités prévues par cette législation, effectuer les opérations d'exploitation et les travaux prévus dans ces documents de gestion.

« Bénéficient de la même dispense les propriétaires dont le document de gestion a recueilli, avant son approbation ou son agrément, l'accord explicite de l'autorité compétente au titre de l'une des législations énumérées ci-après.

« Les procédures prévues aux alinéas précédents peuvent être mises en œuvre pour l'application des dispositions suivantes :

« *a*) Articles L. 411-1 et suivants du présent code ;

« *b*) Articles L. 411-1, L. 411-2, L. 331-2, L. 331-3, L. 331-4 et suivants et L. 332-1 et suivants du code de l'environnement ;

« *c*) Loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques ;

« *d*) Articles L. 341-1 à L. 341-10 et L. 341-12 à L. 341-22 du code de l'environnement ;

« *e*) Articles 70 et 71 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ;

« *f*) Article L. 350-1 du code de l'environnement ;

« *g*) Article L. 414-4 du code de l'environnement.

« Chaque année, le représentant de l'Etat dans la région porte à la connaissance de l'Office national des forêts et du centre régional de la propriété forestière la liste élaborée par la commission régionale de la forêt et des produits forestiers recensant, dans les espaces boisés, les habitats d'espèces de la faune ou de la flore ainsi que les périmètres, monuments, sites ou zones concernés par les dispositions mentionnées aux alinéas précédents et par toute autre législation de protection et de classement.

« Art. L. 12. – Sur un territoire pertinent au regard des objectifs poursuivis, une charte forestière de territoire peut être établie afin de mener un programme d'actions pluriannuel intégrant, le cas échéant, la multifonctionnalité des forêts locales et visant :

« – soit à garantir la satisfaction de demandes environnementales ou sociales particulières concernant la gestion des forêts et des espaces naturels qui leur sont connexes ;

« – soit à contribuer à l'emploi et à l'aménagement rural, notamment par le renforcement des liens entre les agglomérations et les massifs forestiers ;

« – soit à favoriser le regroupement technique et économique des propriétaires forestiers, la restructuration foncière ou la gestion groupée à l'échelle d'un massif forestier ;

« – soit à renforcer la compétitivité de la filière de production, de récolte, de transformation et de valorisation des produits forestiers.

« La charte peut être élaborée à l'initiative d'élus des collectivités concernées.

« Cette charte donne lieu à des conventions conclues entre, d'une part, un ou des propriétaires forestiers, leurs mandataires ou leurs organisations représentatives et, d'autre part, des opérateurs économiques ou leurs organisations représentatives, des établissements publics, des associations d'usagers de la forêt ou de protection de l'environnement, des collectivités territoriales ou l'Etat. Ces conventions, sous réserve du respect des dispositions du présent code, peuvent donner lieu à des aides publiques en contrepartie des services économiques, environnementaux et sociaux rendus par la forêt lorsqu'ils induisent des contraintes particulières ou des surcoûts d'investissement et de gestion.

« *Art. L. 13.* - La politique conduite dans le but de promouvoir la qualité des produits forestiers et de garantir leur origine doit répondre de façon globale et équilibrée aux objectifs suivants :

« 1^o Promouvoir la diversité des produits et l'identification de leurs caractéristiques, ainsi que les garanties de gestion durable des forêts, pour renforcer l'information du consommateur et satisfaire ses attentes ;

« 2^o Renforcer le développement de la filière de production, de récolte, de transformation et de commercialisation des produits forestiers et accroître l'adaptation des produits à la demande ;

« 3^o Fixer sur le territoire les capacités de transformation des produits forestiers et assurer le maintien de l'activité économique, notamment en zone rurale défavorisée ;

« 4^o *Supprimé.*

« Les procédures de certification qui sont effectuées en conformité avec les articles L. 115-27 et suivants du code de la consommation concourent aux objectifs de la politique forestière.

« Les produits forestiers fabriqués à partir de bois récoltés dans le cadre de l'un des documents de gestion visés aux *a, b, c* et *d* de l'article L. 4 peuvent prétendre à bénéficier d'une certification de conformité environnementale ou écocertification.

« *Art. L. 14.* - Des décrets en Conseil d'Etat définissent les modalités d'application du présent livre. »

CHAPITRE II

Les documents de gestion durable des forêts

« *Art. 2.* - I. - Le premier alinéa de l'article L. 133-1 du code forestier est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Les bois et les forêts du domaine de l'Etat sont gérés sur la base d'un document d'aménagement arrêté par le ministre chargé des forêts.

« Ce document prend en compte les orientations de gestion du territoire où se situe la forêt et les objectifs de gestion durable, notamment la contribution actuelle et potentielle de la forêt à l'équilibre des fonctions écologique, économique et sociale de ce territoire, ainsi que les caractéristiques des bassins d'approvisionnement des industries du bois. Dans les forêts soumises à une forte fréquentation du public, la préservation et l'amélioration du cadre de vie des populations sont prioritaires, dans le respect des objectifs de la gestion durable.

« La commune où se trouve la forêt est consultée lors de l'élaboration du document d'aménagement. L'avis d'autres collectivités territoriales peut être recueilli dans les conditions fixées par décret.

« Le document d'aménagement, s'il est commun à une forêt domaniale et à une ou plusieurs autres forêts relevant des dispositions du 2^o de l'article L. 111-1, est arrêté dans les conditions prévues au premier alinéa.

« Pour les bois et forêts bénéficiant du régime dérogatoire prévu au dernier alinéa du I de l'article L. 6, un règlement type de gestion est approuvé, sur proposition de l'Office national des forêts, par le ministre chargé des forêts.

« II. - Le premier alinéa de l'article L. 143-1 du même code est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les aménagements des bois et forêts visés à l'article L. 141-1 sont réglés par un ou des arrêtés conjoints du ou des représentants de l'Etat dans la ou les régions intéressées, après accord de la collectivité ou de la personne morale concernée.

« Le document d'aménagement prend en compte les orientations de gestion du territoire où se situe la forêt et les objectifs de gestion durable dans les conditions fixées à l'article L. 4.

« Pour les bois et forêts bénéficiant du régime dérogatoire prévu au dernier alinéa du I de l'article L. 6, un règlement type de gestion est approuvé, sur proposition de l'Office national des forêts, par le représentant de l'Etat dans la région. Ce règlement type est applicable aux bois et forêts visés à l'article L. 141-1 après accord de la collectivité ou de la personne morale concernée. »

« III. - 1. Le premier alinéa de l'article L. 222-1 du même code est ainsi rédigé :

« Le ou les propriétaires d'une forêt mentionnée à l'article L. 6 présentent à l'agrément du centre régional de la propriété forestière un plan simple de gestion. Ce plan comprend, outre une brève analyse des enjeux économiques, environnementaux et sociaux de la forêt et, en cas de renouvellement, de l'application du plan précédent, un programme d'exploitation des coupes et un programme des travaux de reconstitution des parcelles parcourues par les coupes et, le cas échéant, des travaux d'amélioration. Il précise aussi la stratégie de gestion des populations de gibier faisant l'objet d'un plan de chasse en application de l'article L. 425-2 du code de l'environnement, proposée par le propriétaire en conformité avec ses choix de gestion sylvicole. En cas de refus d'agrément, l'autorité administrative compétente, après avis du Centre national professionnel de la propriété forestière, statue sur le recours formé par le propriétaire. »

« 2. Les deux derniers alinéas du même article sont supprimés.

« IV. - 1. Il est inséré, au chapitre II du titre II du livre II du même code, après l'article L. 222-5, une section 4 intitulée : "Règlements types de gestion et codes des bonnes pratiques sylvicoles", comprenant les articles L. 222-6 et L. 222-7.

« 2. L'article L. 222-6 devient l'article L. 222-7.

« 3. L'article L. 222-6 est ainsi rétabli :

« *Art. L. 222-6.* - I. - Le règlement type de gestion prévu au II de l'article L. 8 a pour objet de définir des modalités d'exploitation de la forêt, adaptées aux grands types de peuplements forestiers identifiés régionalement. Ce document est élaboré par un organisme de gestion en commun agréé, un expert forestier agréé ou l'Office national des forêts et soumis à l'approbation du centre régional de la propriété forestière selon les modalités prévues pour les plans simples de gestion. Un règlement type de gestion peut être élaboré et présenté à l'approbation par plusieurs organismes de gestion en commun ou par plusieurs experts forestiers agréés.

« II. - Le code des bonnes pratiques sylvicoles prévu au III de l'article L. 8 comprend, par région naturelle ou groupe de régions naturelles, des recommandations essentielles conformes à une gestion durable en prenant en compte les usages locaux et portant tant sur la conduite des grands types de peuplements que sur les conditions que doit remplir une parcelle forestière pour que sa gestion durable soit possible. Ce document est élaboré par chaque centre régional de la propriété forestière et

approuvé par le représentant de l'Etat dans la région après avis de la commission régionale de la forêt et des produits forestiers. »

CHAPITRE III

L'accueil du public en forêt

« Art. 3. – I. – Le livre III du forestier est complété par un titre VIII intitulé : "Accueil du public en forêt" et comprenant un article L. 380-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 380-1. – Dans les forêts relevant du régime forestier et en particulier dans celles appartenant au domaine privé de l'Etat et gérées par l'Office national des forêts en application de l'article L. 121-2, l'ouverture des forêts au public doit être recherchée le plus largement possible. Celle-ci implique des mesures permettant la protection des forêts et des milieux naturels, notamment pour garantir la conservation des sites les plus fragiles ainsi que des mesures nécessaires à la sécurité du public.

« Dans les espaces boisés et forestiers ouverts au public, le document d'aménagement arrêté dans les conditions prévues aux articles L. 133-1 ou L. 143-1 intègre les objectifs d'accueil du public. Le plan simple de gestion agréé en application de l'article L. 222-1 intègre ces mêmes objectifs lorsqu'il concerne des espaces boisés ouverts du public en vertu d'une convention signée avec une collectivité publique, notamment en application de l'article L. 130-5 du code de l'urbanisme.

« Le plan départemental des espaces, sites, itinéraires de sports de nature ne peut inscrire des terrains situés dans les forêts dotées d'un des documents de gestion visés à l'article L. 4 du présent code qu'avec l'accord exprès du propriétaire ou de son mandataire autorisé, et après avis de l'Office national des forêts pour les forêts visées à l'article L. 141-1 du présent code ou du centre régional de la propriété forestière pour les forêts des particuliers.

« Toute modification sensible du milieu naturel forestier due à des causes naturelles ou extérieures au propriétaire, à ses mandataires ou ayants droit, notamment à la suite d'un incendie ou de toute autre catastrophe naturelle, impliquant des efforts particuliers de reconstitution de la forêt ou compromettant la conservation du milieu ou la sécurité du public, permet au propriétaire de demander, après avis de la commission départementale des espaces, sites, itinéraires relatifs aux sports de nature, prévue à l'article 50-2 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, le retrait du plan départemental des espaces, sites et itinéraires de sports de nature des terrains forestiers qui y avaient été inscrits dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, sans pouvoir imposer au propriétaire la charge financière et matérielle de mesures compensatoires. »

« II. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

« 1° Au sixième alinéa de l'article L. 142-2, les mots : "appartenant aux collectivités locales" sont remplacés par les mots : "appartenant aux collectivités publiques" ;

« 2° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 130-5 est remplacée par trois phrases ainsi rédigées :

« Les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent passer avec les propriétaires de bois, parcs et espaces naturels des conventions tendant à l'ouverture au public de ces bois, parcs et espaces naturels. Dans le cas où les bois, parcs et espaces naturels sont situés dans des territoires excédant les limites territoriales de la collecti-

vité contractante ou du groupement, le projet est soumis pour avis à la ou aux collectivités intéressées ou à leur groupement. Cet avis est réputé favorable si un refus n'est pas intervenu dans un délai de trois mois. » ;

« 3° La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 130-5 est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« Dans ce cadre, ces collectivités peuvent prendre en charge tout ou partie du financement des dépenses d'aménagement, d'entretien, de réparation et des coûts d'assurances nécessités par l'ouverture au public de ces espaces. Les conventions peuvent également prévoir le versement au propriétaire d'une rémunération pour service rendu. »

« 4° Après le premier alinéa de l'article L. 130-5, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent passer, dans les mêmes conditions, des conventions pour l'exercice des sports de nature, notamment en application du titre III de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives. »

« III. – Le premier alinéa de l'article 1716 *bis* du code général des impôts est complété par les mots : "ou d'immeubles en nature de bois, forêts ou espaces naturels pouvant être incorporés au domaine forestier de l'Etat".

« IV. – Tout bail portant sur l'utilisation par le public de bois et forêts peut prévoir que le preneur est responsable de l'entretien de ceux-ci. »

« Art. 3 *ter*. – *Supprimé.* »

« Art. 3 *quater*. – *Supprimé.* »

CHAPITRE IV

Les régénérations naturelles et les futaies jardinées

« Art. 4. – I. – Après la première phrase du 1° de l'article 1395 du code général des impôts, il est inséré une phrase ainsi rédigée : "A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n° du d'orientation sur la forêt, cette période d'exonération est ramenée à dix ans pour les peupleraies et portée à cinquante ans pour les feuillus et les bois autres que les bois résineux."

« I *bis*. – *Supprimé.*

« II. – Dans le même article, il est inséré un 1° *bis* ainsi rédigé :

« 1° *bis* A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n° du d'orientation sur la forêt, les terrains boisés en nature de futaies et de taillis sous futaie, autres que des peupleraies, qui ont fait l'objet d'une régénération naturelle. Cette exonération est applicable à compter de la réussite de la régénération, constatée selon les modalités prévues ci-après, pendant trente ans pour les bois résineux et pendant cinquante ans pour les bois feuillus et autre bois.

« Le propriétaire ou l'Office national des forêts pour les forêts domaniales adresse, avant le 1^{er} janvier de la première année au titre de laquelle l'application de l'exonération est demandée, une déclaration à l'administration indiquant la liste des parcelles concernées, accompagnée d'un certificat établi au niveau départemental par l'administration chargée des forêts ou par un agent assermenté de l'Office national des forêts constatant la réussite de l'opération de régénération naturelle ; cette constatation

ne peut intervenir avant le début de la troisième année, ni après la fin de la dixième année suivant celle de l'achèvement de la coupe définitive.

« Lorsque la déclaration est souscrite après l'expiration de ce délai, l'exonération s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant celle du dépôt de la déclaration, pour les périodes définies au premier alinéa, diminuée du nombre d'années qui sépare celle du dépôt de la déclaration de la dixième année suivant celle de l'achèvement de la coupe définitive.

« Le contenu du certificat et les conditions de constatation de la réussite de l'opération de régénération naturelle sont fixés par un décret qui comporte des dispositions particulières en cas de dégradations naturelles exceptionnelles ; ».

« II *bis*. – *Supprimé*.

« III. – Dans le même article, il est inséré un 1^o *ter* ainsi rédigé :

« 1^o *ter* A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n^o du d'orientation sur la forêt, à concurrence de 25 % du montant de la taxe, les terrains boisés présentant un état de futaie irrégulière en équilibre de régénération pendant les quinze années suivant la constatation de cet état. Cette exonération est renouvelable.

« Le propriétaire ou l'Office national des forêts pour les forêts domaniales adresse, avant le 1^{er} janvier de la première année au titre de laquelle l'application ou le renouvellement de celle-ci est demandé, une déclaration à l'administration indiquant la liste des parcelles concernées accompagnée d'un certificat datant de moins d'un an établi au niveau départemental par l'administration chargée des forêts ou par un agent assermenté de l'Office national des forêts constatant l'état d'équilibre de régénération.

« Le contenu du certificat et les conditions de constatation de l'état d'équilibre sont fixés par un décret qui comporte des dispositions particulières en cas de dégradations naturelles exceptionnelles ; ».

« IV. – A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n^o du d'orientation sur la forêt, l'Etat, dans les conditions prévues en loi de finances, compense les pertes de recettes supportées, l'année précédente, par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale en raison de l'exonération de taxe foncière sur les propriétés non bâties accordée en application des 1^o, 1^o *bis* et 1^o *ter* de l'article 1395 du code général des impôts.

« Cette compensation est égale au produit obtenu en multipliant, chaque année, et pour chaque commune ou établissement public de coopération intercommunale, le montant des bases d'imposition exonérées de l'année précédente par le taux de la taxe foncière sur les propriétés non bâties de la même année.

« V. – L'article 76 du code général des impôts est ainsi modifié :

« 1^o Au *a* du 3, après les mots : " aux semis, plantations ou replantations en bois ", sont insérés les mots : " ainsi qu'aux terrains boisés en nature de futaies ou de taillis sous futaie qui ont fait l'objet d'une régénération naturelle » ;

« 2^o Après le *b* du 3, il est inséré un *b bis* ainsi rédigé :

« *b bis* A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n^o du d'orientation sur la forêt, ce régime est applicable pendant dix ans pour les peupleraies, pendant trente ans pour les bois résineux et pendant cinquante ans pour les bois feuillus et

autres bois, à compter de l'exécution des travaux de plantation, de replantation ou de semis, ou à compter de la constatation de la réussite de l'opération de régénération naturelle effectuée dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas du 1^o *bis* de l'article 1395 ; ».

« 3^o Il est ajouté un 4 ainsi rédigé :

« 4. A compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la promulgation de la loi n^o du d'orientation sur la forêt, le bénéfice agricole afférent aux terrains boisés présentant un état de futaie irrégulière en équilibre de régénération est diminué d'un quart pendant les quinze années suivant la constatation de cet état. Cette réduction est renouvelable.

« Le deuxième alinéa du 1^o *ter* de l'article 1395 est applicable au régime prévu par le précédent alinéa. »

« V *bis*. – *Supprimé*.

« VI. – Les dispositions des *a* et *b* du 3 de l'article 76 et de la première phrase du 1^o de l'article 1395 du code général des impôts continuent à s'appliquer aux semis, plantations ou replantations réalisés avant la publication de la présente loi.

« VII et VIII. – *Supprimés*. »

TITRE II

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ET LA COMPÉTITIVITÉ DE LA FILIÈRE FORÊT-BOIS

CHAPITRE I^{er}

Dispositions tendant à favoriser le développement économique de la filière forêt-bois

« Art. 5 A. – I. – La gestion dynamique des forêts et l'utilisation massive du bois dans la construction, l'ameublement et le chauffage bois-énergie contribuant efficacement à la lutte contre l'effet de serre, l'Etat et les collectivités locales encourageant les initiatives concourant à l'accroissement de la production et de l'utilisation rationnelle du bois :

« – par la mise en œuvre d'une politique du bois-énergie englobant tous les types d'installation de chauffage ;

« – par des incitations financières en faveur de la gestion durable des forêts et de l'utilisation du bois, notamment dans les bâtiments bénéficiant de financements publics.

« En outre, le Gouvernement remettra au Parlement, d'ici septembre 2003, un rapport sur les obstacles fiscaux et réglementaires à l'utilisation du bois comme matière première ou source d'énergie.

« II. – La perte de recettes résultant pour l'Etat des incitations financières en faveur de la gestion durable des forêts visées au I est compensée, à due concurrence, par une augmentation du montant de la taxe fixée par l'article 266 *nonies* du code des douanes. »

« Art. 5 B. – I. – Sont créés deux dispositifs financiers destinés à favoriser l'investissement forestier.

« II. – Ouvrent droit à une réduction de l'impôt sur le revenu au titre du dispositif d'encouragement fiscal à l'investissement en forêt dans les conditions définies au III :

« – l'acquisition de terrains en nature de bois ou de terrains nus à boiser ;

« – l'acquisition ou la souscription de parts d'intérêts de groupements forestiers ;

« – l'acquisition ou la souscription de parts de sociétés d'épargne forestière.

« III. – Après l'article 199 *decies* G du code général des impôts, il est inséré un article 199 *decies* H ainsi rédigé :

« Art. 199 *decies* H. – 1. A compter de l'imposition des revenus de 2001, il est institué une réduction d'impôt sur le revenu pour les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4 B qui, jusqu'au 31 décembre 2010, réalisent des investissements forestiers ;

« 2. La réduction d'impôt s'applique :

« a) Au prix d'acquisition de terrains en nature de bois et forêts ou de terrains nus à boiser lorsque cette acquisition, qui ne doit pas excéder 25 hectares, permet de constituer une unité de gestion d'au moins 10 hectares d'un seul tenant ou d'agrandir une unité de gestion pour porter sa superficie à plus de 10 hectares. Lorsque les terrains sont acquis en nature de bois et forêts, le contribuable doit prendre l'engagement de les conserver pendant quinze ans et d'appliquer, pendant la même durée, un plan simple de gestion agréé par le centre régional de la propriété forestière ou, si au moment de l'acquisition, aucun plan simple de gestion n'est agréé pour la forêt en cause, d'en faire agréer un dans le délai de trois ans à compter de la date d'acquisition et de l'appliquer pendant quinze ans. Dans cette situation, le contribuable doit prendre, en outre, l'engagement d'appliquer à la forêt le régime d'exploitation normale prévu par le décret du 28 juin 1930 jusqu'à la date d'agrément du plan simple de gestion de cette forêt. Lorsque les terrains sont acquis nus, le contribuable doit prendre l'engagement de les reboiser dans un délai de trois ans et par la suite de les conserver pendant quinze ans et d'appliquer, pendant la même durée, un plan simple de gestion agréé ;

« b) Aux souscriptions ou acquisitions en numéraire de parts d'intérêt de groupements forestiers qui ont pris l'engagement d'appliquer pendant quinze ans un plan simple de gestion agréé par le centre régional de la propriété forestière ou, si au moment de la souscription, aucun plan simple de gestion n'est agréé pour la forêt en cause, d'en faire agréer un dans un délai de trois ans à compter de la date de souscription et de l'appliquer pendant quinze ans. Dans cette situation, le groupement doit prendre, en outre, l'engagement d'appliquer à la forêt le régime d'exploitation normale prévu par le décret du 28 juin 1930 jusqu'à la date d'agrément du plan simple de gestion de cette forêt. Le souscripteur ou l'acquéreur doit s'engager à conserver les parts jusqu'au 31 décembre de la huitième année suivant la date de la souscription ;

« c) Aux souscriptions en numéraire au capital initial Auxou aux augmentations de capital des sociétés d'épargne forestière définies par l'article L. 214-85 du code monétaire et financier et aux acquisitions en numéraire des parts de ces sociétés, lorsque la société et le souscripteur ou l'acquéreur prennent les engagements mentionnés au b.

« 3. La réduction d'impôt est calculée sur la base du prix d'acquisition ou de souscription défini aux a, b et c du 2.

« Dans les cas visés aux a et b du 2, ce prix est retenu dans la limite annuelle de 5 700 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée, et de 11 400 euros pour un couple marié soumis à imposition commune.

« Dans le cas visé au c du 2, 60 % de ce prix est retenu dans la limite annuelle de 11 400 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée, et de 22 800 euros pour un couple marié soumis à imposition commune.

« Le taux de la réduction d'impôt est de 25 %.

« 4. La réduction d'impôt s'applique pour le calcul de l'impôt dû au titre de l'année d'acquisition ou de souscription.

« 5. La réduction d'impôt fait l'objet d'une reprise au titre de l'année où le contribuable, le groupement ou la société d'épargne forestière cesse de respecter l'un des engagements mentionnés au 2. Il en est de même en cas de dissolution des groupements ou des sociétés concernés ou lorsque ces dernières ne respectent pas les dispositions prévues par les articles L. 214-85 et L. 214-86 du code monétaire et financier. Toutefois, la réduction d'impôt n'est pas reprise en cas de licenciement, d'invalidité correspondant au classement dans la deuxième ou la troisième des catégories prévues à l'article L. 314-4 du code de la sécurité sociale ou de décès du contribuable ou de l'un des époux soumis à une imposition commune. »

« III *bis*. – Les pertes de recettes résultant pour l'Etat de la suppression de la limite globale de la réduction d'impôt mentionnée au deuxième alinéa du 3 de l'article 3 de l'article 199 *decies* H du code général des impôts sont compensées par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« III *ter*. – Les pertes de recettes résultant pour l'Etat de la suppression de la limite globale de la réduction d'impôt mentionnée au troisième alinéa du 3 de l'article 199 *decies* H du code général des impôts sont compensées par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« IV. – Après l'article 217 *duodecies* du code général des impôts, il est inséré un article 217 *terdecies* ainsi rédigé :

« Art. 217 *terdecies*. – Pour l'établissement de l'impôt sur les sociétés, les entreprises peuvent pratiquer, dès l'année de réalisation de l'investissement, un amortissement exceptionnel égal à 50 % du montant des sommes effectivement versées pour la souscription de parts de sociétés d'épargne forestière dans la limite de 15 % du bénéfice imposable de l'exercice et au plus de 100 000 euros.

« En cas de cession de tout ou partie des parts souscrites dans les huit ans de leur acquisition, le montant de l'amortissement exceptionnel est réintégré au bénéfice imposable de l'exercice au cours duquel intervient la cession et majoré d'une somme égale au produit de ce montant par le taux de l'intérêt de retard prévu au troisième alinéa de l'article 1727 et appliqué dans les conditions mentionnées à l'article 1727 A. Il en est de même en cas de dissolution des sociétés concernées ou lorsque ces dernières ne respectent pas les dispositions prévues par les articles L. 214-85 et L. 214-86 du code monétaire et financier. »

« IV *bis*. – Les pertes de recettes résultant pour l'Etat de la suppression de la limite globale de l'amortissement exceptionnel mentionnée au premier alinéa de l'article 217 *terdecies* du code général des impôts sont compensées par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« V. - Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

« 1^o Dans le chapitre IV du titre I^{er} du livre II, il est ajouté une section 4 intitulée : "Les sociétés d'épargne forestière", comprenant les articles L. 214-85 à L. 214-87 ;

« 2^o L'article L. 214-85 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 214-85.* - Les sociétés d'épargne forestière ont pour objet principal l'acquisition et la gestion d'un patrimoine forestier ; leur actif est constitué, d'une part, pour 60 % au moins de bois ou forêts, de parts d'intérêt de groupements forestiers ou de sociétés dont l'objet exclusif est la détention de bois et forêts et, d'autre part, de liquidités ou valeurs assimilées.

« Les bois et forêts détenus par ces sociétés doivent être gérés conformément à un plan simple de gestion agréé.

« Les parts des sociétés d'épargne forestière sont assimilées aux parts d'intérêt détenues dans un groupement forestier pour l'application de la loi fiscale, à l'exception de l'article 885 H du code général des impôts. » ;

« 3^o Après l'article L. 214-85, sont insérés les articles L. 214-85-1, L. 214-86 et L. 214-87 ainsi rédigés :

« *Art. L. 214-85-1.* - La part de l'actif des sociétés d'épargne forestière constituée de bois et forêts est fixée à 51 % lorsque ces sociétés consacrent dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, une fraction de leur actif à la bonification ou à la garantie de prêts accordés par des établissements de crédit agréés par l'autorité administrative pour financer des opérations d'investissement, de valorisation ou d'exploitation des bois et forêts.

« *Art. L. 214-86.* - Les sociétés d'épargne forestière et leurs sociétés de gestion sont soumises aux mêmes règles que celles prévues pour les sociétés civiles de placement immobilier et leurs sociétés de gestion.

« Toutefois :

« - le délai mentionné à l'article L. 214-54 est porté à deux ans ;

« - l'agrément de la société de gestion prévu à l'article L. 214-67 est soumis à l'avis préalable du Centre national professionnel de la propriété forestière ;

« - par dérogation au premier alinéa de l'article L. 214-72, un décret en Conseil d'Etat fixe les échanges, aliénations ou constitutions de droits réels portant sur le patrimoine forestier des sociétés d'épargne forestière qui relèvent des opérations normales de gestion et ne sont pas soumises à l'autorisation de l'assemblée générale ordinaire des associés ;

« - par dérogation au premier alinéa de l'article L. 214-80, une société d'épargne forestière peut également fusionner avec un groupement forestier gérant un patrimoine dont les forêts sont soumises à des plans simples de gestion agréés ; la fusion est alors soumise à l'agrément de la Commission des opérations de bourse.

« En outre, l'assemblée générale des associés approuve les plans simples de gestion des bois et forêts détenus par la société.

« *Art. L. 214-87.* - Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application des sections 1, 2, 3 et 4 du présent chapitre. » ;

« 4^o Il est inséré, à la section 3 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II, une sous-section 6-1 ainsi rédigée :

« *Sous-section 6-1*

« *Règles de bonne conduite*

« *Art. L. 214-83-1.* - Les sociétés de gestion de sociétés civiles de placement immobilier et les personnes placées sous leur autorité ou agissant pour leur compte sont

tenues de respecter des règles de bonne conduite destinées à garantir la protection des investisseurs et la régularité des opérations établies par la Commission des opérations de bourse, en application de l'article L. 533-4. » ;

« 5^o Au premier alinéa de l'article L. 533-4, après les mots : "les personnes mentionnées à l'article L. 421-8", sont insérés les mots : "ainsi que les personnes mentionnées à l'article L. 214-83-1" ;

« 6^o L'article L. 214-59 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 214-59.* - I. - Les ordres d'achat et de vente sont, à peine de nullité, inscrits sur un registre tenu au siège de la société. Le prix d'exécution résulte de la confrontation de l'offre et de la demande ; il est établi et publié par la société de gestion au terme de chaque période d'enregistrement des ordres.

« Toute transaction donne lieu à une inscription sur le registre des associés qui est réputée constituer l'acte de cession écrit prévu par l'article 1865 du code civil. Le transfert de propriété qui en résulte est opposable, dès cet instant, à la société et aux tiers. La société de gestion garantit la bonne fin de ces transactions.

« Un règlement de la Commission des opérations de bourse fixe les modalités de mise en œuvre du présent I, et, en particulier, les conditions d'information sur le marché secondaire des parts et de détermination de la période d'enregistrement des ordres.

« II. - Lorsque la société de gestion constate que les ordres de vente inscrits depuis plus de douze mois sur le registre mentionné au I représentent au moins 10 % des parts émises par la société, elle en informe sans délai la Commission des opérations de bourse. La même procédure est applicable au cas où les demandes de retrait non satisfaites dans un délai de douze mois représentent au moins 10 % des parts.

« Dans les deux mois à compter de cette information, la société de gestion convoque une assemblée générale extraordinaire et lui propose la cession partielle ou totale du patrimoine et toute autre mesure appropriée. De telles cessions sont réputées conformes à l'article L. 214-50. » ;

« 7^o L'article L. 214-61 et le premier alinéa de l'article L. 214-62 sont abrogés ;

« 8^o Après l'article L. 621-26, il est inséré un article L. 621-26-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 621-26-1.* - Les articles L. 621-25 et L. 621-26 sont applicables aux sociétés de gestion des sociétés civiles de placement immobilier et des sociétés d'épargne forestière ainsi qu'aux personnes agissant sous leur autorité ou pour leur compte. »

« VI. - Il est créé un fonds d'épargne forestière destiné aux collectivités territoriales qui décident de déposer une part de leurs ressources de ventes de bois sur un compte individualisé. Le dépôt de ces sommes pour une période minimale ouvre droit à leur rémunération par des produits financiers, ainsi qu'à l'obtention d'un prêt. Les ressources tirées du fonds sont dédiées exclusivement à l'investissement forestier.

« VII. - La perte de recettes pour le budget de l'Etat est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« *Art. 5 C. - Supprimé.* »

« *Art. 5 D.* - Après le septième alinéa de l'article L. 142-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - pour l'acquisition par un département, une commune, un établissement public de coopération intercommunale ou le Conservatoire de l'espace littoral et des

rivages lacustres, de bois et forêts ou de droits sociaux donnant vocation à l'attribution en propriété ou en jouissance de bois et forêts, sous réserve de leur ouverture au public dans les conditions prévues à l'article L. 142-10. »

CHAPITRE I^{er} *bis*

Les modes de vente de l'Office national des forêts

CHAPITRE II

Dispositions relatives à la qualification professionnelle des personnes intervenant en milieu forestier et à leur protection sociale

« Art. 6. – Le livre III du code forestier est complété par un titre VII intitulé : "Qualification professionnelle des personnes intervenant en milieu forestier", comprenant les articles L. 371-1 à L. 371-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 371-1. – Sont considérés comme étant des travaux de récolte de bois l'abattage, les éclaircies, l'ébranchage, l'éhouppage, le débardage sous toutes ses formes, les travaux précédant ou suivant normalement ces opérations tels que le nettoyage des coupes ainsi que le transport de bois fait par l'entreprise, notamment l'entreprise de travaux forestiers, qui a procédé à tout ou partie des opérations précédentes et, lorsqu'ils sont exécutés sur le parterre de la coupe, les travaux de façonnage, de conditionnement du bois, de sciage et de carbonisation, quels que soient les procédés utilisés.

« Art. L. 371-2. – Les entreprises qui exercent les activités définies à l'article L. 371-1 dans les forêts d'autrui sont responsables de la sécurité et de l'hygiène sur les chantiers. A ce titre, elles s'assurent de la qualification professionnelle des personnes y travaillant.

« Des décrets en Conseil d'Etat définissent les conditions de formation initiale ou continue ou d'expérience professionnelle et les modalités selon lesquelles cette qualification professionnelle est reconnue.

« Ces décrets précisent les conditions dans lesquelles toute personne, notamment les exploitants agricoles, qui, à la date de leur publication, exerce effectivement l'une des activités définies à l'article L. 371-1 ou en assure le contrôle, est réputée justifier de la qualification requise.

« Art. L. 371-3. – I. – Est puni d'une amende de 9 500 euros le fait d'exercer ou de faire exercer une des activités visées à l'article L. 371-1 en méconnaissance des dispositions de l'article L. 371-2.

« Les personnes physiques coupables de l'un de ces délits encourent également les peines complémentaires suivantes :

« – l'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ou par personne interposée l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice de laquelle ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise ;

« – la fermeture, pour une durée de cinq ans au plus, du ou des établissements appartenant à la personne condamnée et ayant servi à commettre les faits incriminés ;

« – l'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

« – l'exclusion des marchés publics pour une durée de cinq ans au plus.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au présent article. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« – l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« – les peines prévues aux 4^o et 5^o de l'article 131-39 du code pénal pour une durée de cinq ans au plus et la peine prévue au 9^o dudit article.

« II. – Les infractions aux dispositions du présent titre sont constatées par les officiers et agents de police judiciaire ainsi que par les inspecteurs du travail visés au chapitre I^{er} du livre VI du code du travail et par les ingénieurs, techniciens et agents de l'Etat chargés des forêts.

« Art. L. 371-4. – Des décrets précisent également les modalités d'information des donneurs d'ordre leur permettant de s'assurer que les personnes visées à l'article L. 371-2 possèdent la qualification professionnelle requise et bénéficient de la levée de présomption de salariat prévue à l'article L. 722-23 du code rural, notamment par la délivrance d'une attestation administrative. »

« Art. 6 *quater*. – Après l'article L. 231-12 du code du travail, il est inséré un article L. 231-13 ainsi rédigé :

« Art. L. 231-13. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les règles d'hygiène et de sécurité, notamment celles relatives à l'aménagement des chantiers, à l'organisation des travaux et aux travailleurs isolés, à respecter sur les chantiers forestiers définis à l'article L. 371-1 du code forestier. »

« Art. 6 *quinquies*. – Pendant cinq ans à compter de la date de promulgation de la présente loi, les transports de bois rond sont autorisés sur des itinéraires arrêtés par les autorités publiques compétentes dans le département lorsqu'ils sont réalisés par des véhicules dont le poids total roulant n'excède pas 50 tonnes pour ceux relevant des transports exceptionnels de première catégorie et 72 tonnes pour ceux relevant des transports exceptionnels de deuxième catégorie.

« Les ministres chargés des transports et de l'équipement veillent à la continuité des itinéraires au plan national. »

« Art. 6 *sexies*. – Le Gouvernement remettra au Parlement, avant la discussion de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2003, un rapport exposant les conditions d'assurance et de couverture du risque accidents du travail pour les professionnels effectuant des travaux de récolte et de première transformation du bois.

« Compte tenu de la spécificité du travail en forêt, dans un délai de six mois suivant la publication de la présente loi, les partenaires sociaux négocient un accord collectif prévoyant les modalités selon lesquelles les salariés effectuant des travaux mentionnés à l'article L. 371-1 du code forestier bénéficient à partir de cinquante-cinq ans d'une allocation de cessation anticipée d'activité. »

CHAPITRE III

L'emploi et la lutte contre le travail dissimulé

« Art. 7 *bis*. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 522-5 du code rural, une coopérative d'utilisation de matériel agricole peut réaliser, pour le compte des communes de moins de 2 000 habitants ou de leurs établissements publics où l'un des adhérents de ladite coopé-

rative a le siège de son exploitation agricole, des travaux agricoles ou d'aménagement rural, conformes à l'objet de ces coopératives dès lors que le montant de ces travaux n'excède pas 25 % du chiffre d'affaires annuel de la coopérative dans la limite de 7 500 euros. »

CHAPITRE IV

L'organisation interprofessionnelle

TITRE III

INSCRIRE LA POLITIQUE FORESTIÈRE DANS LA GESTION DES TERRITOIRES

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives aux défrichements

« Art. 12. - Le titre I^{er} du livre III du code forestier est ainsi modifié :

« I. - L'article L. 311-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 311-1. - Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique. La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre.

« Nul ne peut user du droit de défricher ses bois sans avoir préalablement obtenu une autorisation. Sous réserve de l'application des dispositions de l'article L. 311-3, l'autorisation est délivrée à l'issue d'une procédure dont les formes sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Faute de réponse de l'administration dans les délais déterminés par décret en Conseil d'Etat, le défrichement peut être exécuté.

« La validité des autorisations de défrichement est de cinq ans à compter de leur délivrance expresse ou tacite. L'autorisation est expresse lorsque les défrichements sont soumis à enquête publique en application des articles L. 123-1 et L. 123-2 du code de l'environnement ou lorsqu'ils ont pour objet de permettre l'exploitation de carrières autorisées en application du titre I^{er} du livre V dudit code. La durée de l'autorisation peut être portée à trente ans lorsque le défrichement a pour objet de permettre l'exploitation de carrières autorisées en application du titre I^{er} du livre V dudit code. Toute autorisation de défrichement accordée à ce titre doit comporter un échéancier des surfaces à défricher. Les termes de cet échéancier sont fixés en fonction du rythme prévu pour l'exploitation. L'autorisation de défrichement est suspendue, après mise en demeure restée sans effet, en cas de non-respect de cet échéancier. »

« II. - Le 1^o de l'article L. 311-2 est ainsi rédigé :

« 1^o Les bois de superficie inférieure à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat dans le département, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie, ajoutée à la leur, atteint ou dépasse le seuil fixé selon les modalités précitées ; »

« 2. Le 2^o du même article est ainsi rédigé :

« 2^o Les parcs ou jardins clos et attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 hectares. Toutefois, lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre I^{er} du livre III du code de l'urbanisme ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat dans le département. »

« 3. Les 3^o et 4^o du même article sont abrogés.

« III. - 1 A. Le quatrième alinéa (3^o) de l'article L. 311-3 est ainsi rédigé :

« 3^o A l'existence des sources, cours d'eau et zones humides et plus généralement à la qualité des eaux ; ».

« 1. Le 7^o du même article est ainsi rédigé :

« 7^o A la valorisation des investissements publics consentis pour l'amélioration en quantité ou en qualité de la ressource forestière, lorsque les bois ont bénéficié d'aides publiques à la constitution ou à l'amélioration des peuplements forestiers ; ».

« 2. Au 8^o du même article, après le mot : « région », sont insérés les mots : « ou d'un territoire présentant un intérêt remarquable et motivé du point de vue de la préservation des espèces animales ou végétales et de l'écosystème. »

« 3. Le 9^o du même article est abrogé.

« 4. Le 10^o du même article devient le 9^o et est ainsi rédigé :

« 9^o A la protection des personnes et des biens et de l'ensemble forestier dans le ressort duquel ils sont situés, contre les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches. »

« IV. - L'article L. 311-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 311-4. - L'autorité administrative peut subordonner son autorisation au respect d'une ou plusieurs des conditions suivantes :

« 1^o La conservation sur le terrain de réserves boisées suffisamment importantes pour remplir les rôles utilitaires définis à l'article L. 311-3 ;

« 2^o L'exécution de travaux de reboisement sur les terrains en cause ou de boisement ou reboisement sur d'autres terrains, pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie le cas échéant d'un coefficient multiplicateur compris entre 2 et 5, déterminé en fonction du rôle écologique ou social des bois visés par le défrichement. Le cas échéant, le représentant de l'Etat dans le département pourra imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans la même région forestière ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ;

« 3^o La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert ;

« 4^o L'exécution de travaux de génie civil ou biologique visant la protection contre l'érosion des sols des parcelles concernées par le défrichement ;

« 5^o L'exécution de travaux ou mesures visant à réduire les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.

« En cas de prescription de la mesure visée au 2^o, le demandeur qui ne souhaite pas réaliser par lui-même des travaux de boisement ou de reboisement peut proposer de s'acquitter de ses obligations soit par le versement à l'Etat, dans les conditions prévues à l'article L. 131-2, d'une indemnité équivalente en vue de l'achat par l'Etat

de terrains boisés ou à boiser, soit par la cession à l'Etat ou à une collectivité territoriale de terrains boisés ou à boiser, susceptibles de jouer le même rôle écologique et social. »

« V. – L'article L. 311-5 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 311-5.* – Lorsque la réalisation d'une opération ou de travaux soumis à une autorisation administrative, à l'exception de celle prévue par le titre I^{er} du livre V du code de l'environnement, nécessite également l'obtention de l'autorisation de défrichement prévue à l'article L. 311-1, celle-ci doit être obtenue préalablement à la délivrance de cette autorisation administrative. »

« VI. – Au deuxième alinéa de l'article L. 312-1, les mots : "du deuxième alinéa" sont remplacés par les mots : "du premier alinéa".

« VII. – Après l'article L. 312-1, il est inséré un article L. 312-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 312-2.* – Les dispositions des articles L. 311-3 à L. 311-5 sont applicables aux décisions prises en application de l'article L. 312-1. »

« VIII. – Dans le premier alinéa de l'article L. 313-1, les mots : "à raison de 10 000 000 de francs par hectare de bois défriché" sont remplacés par les mots : "à raison de 150 € par mètre carré de bois défriché".

« IX. – Il est inséré, après l'article L. 313-1, un article L. 313-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 313-1-1.* – I. – Pour les infractions prévues à l'article L. 313-1, les personnes physiques encourent les peines complémentaires suivantes :

« 1^o L'interdiction de poursuivre les opérations ou les activités pour lesquelles ou au cours desquelles le défrichement a été réalisé ;

« 2^o La remise en état des lieux consistant dans la plantation ou le semis d'essences forestières et autres travaux nécessaires pour assurer les fonctions qui caractérisaient le bois défriché ;

« 3^o L'affichage de la décision prononcée, selon les modalités fixées par l'article 131-35 du code pénal ;

« 4^o La fermeture pour une durée de trois ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;

« 5^o L'exclusion des marchés publics pour une durée de trois ans au plus.

« II. – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au premier alinéa. Elles encourent la peine d'amende mentionnée à l'article L.313-1 du présent code, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal.

« Les personnes morales encourent également les peines suivantes :

« 1^o Pour une durée de trois ans au plus, les peines mentionnées aux 4^o et 5^o du I ;

« 2^o Les peines mentionnées aux 8^o et 9^o de l'article 131-39 du code pénal. »

« X. – Au deuxième alinéa de l'article L. 313-2, les mots : "de reboisement sur d'autres terrains" sont supprimés.

« XI. – A l'article L. 313-3, le mot : "deuxième" est remplacé par le mot : "troisième".

« XII. – A l'article L. 313-7, les mots : "une amende de 500 000 francs" sont remplacés par les mots : "une amende fixée au double du montant prévu à l'article L. 313-1".

« XIII. – Il est ajouté un chapitre V intitulé : "Dispositions diverses", comprenant deux articles L. 315-1 et L. 315-2.

« A. – L'article L. 314-5 devient l'article L. 315-1 et est ainsi modifié :

« 1^o Les mots : "du présent chapitre" sont remplacés par les mots : "du présent titre" ;

« 2^o Au 1^o, les mots : "par une végétation ou un boisement spontanés" sont remplacés par les mots : "par une végétation spontanée" ;

« 3^o Le 3^o est ainsi rédigé :

« 3^o Les opérations portant sur le taillis à courte rotation normalement entretenus et exploités implantés sur d'anciens sols agricoles depuis moins de trente ans ; »

« 4^o Sont ajoutés un 4^o, un 5^o et un 6^o ainsi rédigés :

« 4^o Les défrichements effectués dans les zones définies en application du 1^o de l'article L. 126-1 du code rural dans lesquelles la reconstitution des boisements après coupe rase est interdite ou réglementée, ou ayant pour but une mise en valeur agricole et pastorale de bois situés dans une zone agricole définie en application de l'article L. 126-5 du même code ;

« 5^o Les opérations portant sur les jeunes bois de moins de vingt ans sauf s'ils ont été conservés à titre de réserves boisées ou plantés à titre de compensation en vertu de l'article L. 311-4 ou bien exécutés en application du livre IV (titres II et III) et du livre V ;

« 6^o Les opérations de défrichement ayant pour but de créer à l'intérieur de la forêt les équipements indispensables à sa mise en valeur et à sa protection, sous réserve que ces équipements ne modifient pas fondamentalement la destination forestière de l'immeuble bénéficiaire et n'en constituent que les annexes indispensables, y compris les opérations portant sur les terrains situés dans les zones délimitées et spécifiquement définies comme devant être défrichées pour la réalisation d'aménagements par un plan de prévention des risques naturels prévisibles établi en application des articles L. 562-1 à L. 562-7 du code de l'environnement. »

« B. – L'article L. 314-14 devient l'article L. 315-2.

« Dans cet article, les mots : "des articles L. 311-1 et L. 311-3 et de ceux du présent chapitre" sont remplacés par les mots : "des dispositions du présent titre". »

« Art. 13. – I. – L'article L. 130-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

« 1^o Au troisième alinéa, les mots : "à l'article 157 du code forestier" sont remplacés par les mots : "aux chapitres I^{er} et II du titre I^{er} du livre III du code forestier" ;

« 2^o Au septième alinéa, les mots : "conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi n^o 63-810 du 6 août 1963" sont remplacés par les mots : "conformément à l'article L. 222-1 du code forestier" ;

« 3^o Après le huitième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La décision prescrivant l'élaboration d'un plan local d'urbanisme peut également soumettre à l'autorisation préalable prévue à l'alinéa précédent, sur tout ou partie du territoire concerné par ce plan, les coupes ou abattages d'arbres isolés, de haies ou réseaux de haies et de plantations d'alignement. »

« II. – L'article L. 315-6 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 315-6.* – Ainsi qu'il est dit à l'article L. 311-5 du code forestier, lorsque la réalisation d'une opération ou de travaux soumis à une autorisation administrative

nécessite également l'obtention préalable de l'autorisation de défrichement prévue à l'article L. 311-1 du même code, l'autorisation de défrichement doit être obtenue préalablement à la délivrance de cette autorisation administrative. »

« III. – Le chapitre du titre II du livre I^{er} du code rural est ainsi modifié :

« 1^o L'article L. 126-7 devient l'article L. 126-8 ;

« 2^o L'article L. 126-7 est ainsi rétabli :

« Art. L. 126-7. – Les infractions aux dispositions du troisième alinéa de l'article L. 126-6 sont constatées et sanctionnées dans les conditions prévues aux articles L. 121-22 et L. 121-23. »

CHAPITRE II

Dispositions relatives à l'aménagement agricole et forestier

« Art. 14. – I. – La première phrase du premier alinéa du 1^o de l'article L. 126-1 du code rural est ainsi rédigée :

« Les zones dans lesquelles des plantations et des semis d'essences forestières ou dans lesquelles la reconstitution après coupe rase peuvent être interdits ou réglementés ; lorsqu'elles s'appliquent à des terrains déjà boisés, les interdictions ou réglementations ne peuvent concerner que des parcelles boisées isolées ou rattachées à un massif dont la superficie est inférieure à un seuil de surface défini par le préfet selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, sur la base des motifs visés au premier alinéa. »

« I *bis*. – Après le premier alinéa du 1^o du même article, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les productions de sapins de Noël font l'objet d'une déclaration annuelle portant sur la surface, la densité, le lieu et la date de plantation, auprès du ministère chargé de l'agriculture.

« On entend par production de sapins de Noël la plantation d'essences forestières, dont la liste est fixée par décret, et qui remplit des conditions également fixées par décret. »

« I *ter*. – Le même 1^o est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« La reconstitution des boisements après coupe rase ne peut être interdite :

« – lorsque la conservation de ces boisements ou le maintien de la destination forestière des sols concernés est nécessaire pour un des motifs énumérés à l'article L. 311-3 du code forestier ;

« – lorsque ces boisements sont classés à conserver ou à protéger en application de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme ;

« Les interdictions de reconstitution de boisements doivent être compatibles avec les objectifs définis par les orientations régionales forestières prévues à l'article L. 4 du code forestier. »

« II. – Au troisième alinéa du même article, les mots : "et il peut, lors des opérations de remembrement, ne pas être tenu compte de la nature boisée du terrain" sont remplacés par les mots : "ou se voir interdire de reconstituer les boisements après coupe rase ; il peut, lors des opérations d'aménagement foncier, ne pas être tenu compte de la nature boisée du terrain".

« III. – Le livre IV du code forestier est complété par un titre V intitulé : "Protection des berges" et comprenant les articles L. 451-1 et L. 451-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 451-1. – La plantation de certaines essences forestières à proximité des cours d'eau peut être interdite ou réglementée selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. La liste des essences forestières concernées et les limites à l'intérieur desquelles sont définies localement les distances minimales de recul à respecter sont également fixées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 451-2. – Indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées, le préfet met en demeure le propriétaire ou la personne pour le compte de qui les travaux sont réalisés de détruire les plantations réalisées en contravention avec les règles édictées en application de l'article L. 451-1. Si l'intéressé n'a pas exécuté les travaux prescrits à l'expiration du délai fixé par la mise en demeure, le préfet peut y faire procéder d'office, aux frais du contrevenant. »

« IV. – Lorsque, après déboisement, le terrain faisant l'objet d'une interdiction de reconstituer le boisement ne peut être mis en valeur, notamment à des fins agricoles, dans des conditions économiques normales, le propriétaire peut mettre en demeure l'État de procéder à son acquisition dans les conditions et délais prévus à l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme. A défaut d'accord amiable sur le prix ou de levée de l'interdiction de reconstituer le boisement dans un délai de trois mois, le juge de l'expropriation saisi par les propriétaires ou l'État prononce le transfert de propriété et fixe le prix du bien.

« V. – Les pertes de recettes pour l'État résultant du IV sont compensées par une majoration, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« Art. 14 *ter*. – Dans les zones de montagne délimitées en application de l'article 3 de la loi n^o 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, le préfet peut constituer des associations foncières forestières regroupant des propriétaires forestiers, à leur demande et dans les conditions prévues aux articles L. 135-3 et L. 135-4 du code rural, en vue de l'exploitation et de la gestion communes de leurs biens.

« Les propriétaires d'un bien non divisible à inclure dans le périmètre d'une association foncière forestière qui n'ont pas pu être identifiés sont présumés avoir délaissé sans contrepartie leur droit de propriété sur le bien dix-huit mois après publication de la décision préfectorale d'autorisation.

« Les statuts de l'association fixent les rapports entre elle et ses membres ; ils précisent notamment les pouvoirs dont elle dispose en matière d'exploitation et de gestion ; les dépenses afférentes sont réparties entre les propriétaires membres de l'association au prorata de la superficie de leur propriété.

« Les parcelles figurant dans le périmètre d'une association foncière forestière ouvrent droit en priorité aux aides prévues pour l'entretien de l'espace. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la prévention des incendies de forêts

« Art. 15 A. – *Supprimé.* »

« Art. 15. – I. – L'article L. 321-3 du code forestier est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-3. – Les moyens nécessaires à l'organisation et l'accomplissement des missions de prévention des incendies de forêt, en coordination avec les services char-

gés de la lutte contre les incendies, ainsi que ceux nécessaires à l'achat et l'entretien d'équipements appropriés à ces missions, peuvent être prévus dans les projets et devis d'associations syndicales constituées à cet effet conformément à la loi du 21 juin 1865 précitée. »

« I *bis*. – L'article L. 321-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-4. – En cas d'incendie de forêt, dans les communes pourvues d'une association syndicale ayant pour mission la prévention contre les incendies de forêts, les personnes préalablement désignées par l'association et agréées par le maire ont pour mission d'assister le commandant des opérations de secours. »

« II. – Les deux premières phrases du premier alinéa de l'article L. 321-5-1 du même code sont ainsi rédigées :

« Dans les bois classés en application de l'article L. 321-1 et dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321-6, une servitude de passage et d'aménagement est établie par l'Etat à son profit ou au profit d'une autre collectivité publique, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'une association syndicale pour assurer exclusivement la continuité des voies de défense contre l'incendie, la pérennité des itinéraires constitués, ainsi que l'établissement des équipements de protection et de surveillance des forêts. L'assiette de cette servitude ne peut excéder la largeur permettant l'établissement d'une bande de roulement de six mètres pour les voies. »

« II *bis* A. – Après le premier alinéa de l'article L. 321-5-1, il est inséré dans le même article un alinéa ainsi rédigé :

« En zone de montagne, une servitude de passage et d'aménagement nécessaire à l'enlèvement des bois bénéficie à tout propriétaire. »

« II *bis*. – L'article L. 321-5-3 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-5-3. – Pour l'application du présent titre, on entend par débroussaillage les opérations dont l'objectif est de diminuer l'intensité et de limiter la propagation des incendies par la réduction des combustibles végétaux en garantissant une rupture de la continuité du couvert végétal et en procédant à l'élagage des sujets maintenus et à l'élimination des rémanents de coupes.

« Le représentant de l'Etat dans le département arrête les modalités d'application du présent article en tenant compte des particularités de chaque massif. »

« III. – Le premier alinéa de l'article L. 321-6 du même code est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les dispositions du présent article s'appliquent aux massifs forestiers situés dans les régions Aquitaine, Corse, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme, à l'exclusion de ceux soumis à des risques faibles figurant sur une liste arrêtée par le représentant de l'Etat dans le département concerné après avis de la commission départementale de la sécurité et de l'accessibilité.

« Pour chacun des départements situés dans ces régions, le représentant de l'Etat élabore un plan départemental ou, le cas échéant, régional de protection des forêts contre les incendies, définissant des priorités par massif forestier. Le projet de plan est soumis, pour avis, aux collectivités territoriales concernées et à leurs groupements. L'avis est réputé favorable s'il n'est pas donné dans un délai de deux mois. »

« IV. – Le deuxième alinéa de l'article L. 321-11 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette dernière disposition peut s'appliquer à l'ensemble des massifs mentionnés à l'article L. 321-6.

« V. – L'article 321-12 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-12. – I. – Dans les périmètres mentionnés au premier alinéa de l'article L. 321-11 et en dehors des périodes d'interdiction, les travaux de prévention des incendies de forêt effectués par les collectivités territoriales peuvent comprendre l'emploi du feu, en particulier le brûlage dirigé des pâturages et des périmètres débroussaillés en application des articles L. 322-1 à L. 322-8, sous réserve du respect d'un cahier des charges arrêté par le représentant de l'Etat dans le département. L'acte déclarant l'utilité publique détermine, le cas échéant, les zones dans lesquelles il est interdit d'utiliser cette technique. Les propriétaires ou occupants des fonds concernés sont informés de ces opérations par affichage en mairie au moins un mois avant qu'elles n'aient lieu.

« II. – Hors des périmètres mentionnés au I et dans les zones où la protection contre les incendies de forêt le rend nécessaire, les travaux de prévention des incendies effectués par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements ou leurs mandataires tels que l'Office national des forêts et les services départementaux d'incendie et de secours ainsi que les associations syndicales autorisées peuvent comprendre des incinérations et des brûlages dirigés.

« Ces travaux sont réalisés avec l'accord écrit ou tacite des propriétaires. Les modalités d'application des présentes dispositions sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

« VI. – L'article L. 322-1 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 322-1. – Sous réserve des dispositions de l'article L. 321-12, il est défendu à toutes les personnes autres que les propriétaires de terrains boisés ou non, ou autres que les ayants droit de ces propriétaires, de porter ou d'allumer du feu sur ces terrains et jusqu'à une distance de deux cents mètres des bois, forêts, plantations, reboisements, ainsi que des landes, maquis et garrigues soumis aux dispositions de l'article L. 322-10. »

« VII. – Dans le même code, il est inséré un article L. 322-1-1 qui reprend les dispositions de l'ancien article L. 322-1 ainsi modifié :

« 1^o A Les deux premiers alinéas sont ainsi rédigés :

« Le représentant de l'Etat dans le département peut, indépendamment des pouvoirs du maire et de ceux qu'il tient lui-même du code général des collectivités territoriales, édicter toutes mesures de nature à assurer la prévention des incendies de forêts, à faciliter la lutte contre ces incendies et à en limiter les conséquences.

« Il peut notamment décider : » ;

« 1^o Le deuxième alinéa du 1^o est supprimé ;

« 2^o Après le 2^o, sont ajoutés un 3^o, un 4^o et un 5^o ainsi rédigés :

« 3^o Qu'en cas de chablis précédant la période à risque dans le massif forestier, le propriétaire ou ses ayants droit doivent nettoyer les parcelles des chicots, volis, chablis, rémanents et branchages en précisant les aides publiques auxquelles, le cas échéant, ils peuvent avoir droit. En cas de carence du propriétaire, l'administration peut exécuter les travaux d'office aux frais de celui-ci. Les aides financières auxquelles le propriétaire peut prétendre sont dans ce cas plafonnées à 50 % de la dépense éligible ; les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par

décret en Conseil d'Etat après avis du Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois ;

« 4^o De réglementer l'usage du feu dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat ;

« 5^o D'interdire, en cas de risque exceptionnel d'incendie et sur un périmètre concerné :

« - l'apport et l'usage sur lesdits terrains de tout appareil ou matériel pouvant être à l'origine d'un départ de feu ;

« - la circulation et le stationnement de tout véhicule, ainsi que toute autre forme de circulation, sauf aux propriétaires et locataires des biens menacés et à leurs ayants droit. » ;

« 3^o Le même article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions des 1^o et 2^o du présent article s'appliquent en dehors des zones visées à l'article L. 322-3. »

« VIII. - L'article L. 322-3 du même code est ainsi modifié :

« 1^o Dans le premier alinéa, les mots : "dans les zones suivantes" sont remplacés par les mots : "sur les zones situées à moins de deux cents mètres de terrains en nature de bois, forêt, landes, maquis, garrigue, plantations ou reboisements et répondant à l'une des situations suivantes" ;

« 1^o bis Le *b* est complété par les mots : " ; dans le cas des communes non dotées d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu et dans les zones d'urbanisation diffuse, le représentant de l'Etat dans le département peut porter, après avis du conseil municipal et de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité et après information du public, l'obligation mentionnée au *a* au-delà de cinquante mètres sans toutefois excéder deux cents mètres" ;

« 2^o Après le *d*, il est inséré un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Terrains situés dans les zones délimitées et spécifiquement définies comme devant être débroussaillées et maintenues en état débroussaillé en vue de la protection des constructions, par un plan de prévention des risques naturels prévisibles établi en application des articles L. 562-1 à L. 562-7 du code de l'environnement. Les travaux sont à la charge des propriétaires des constructions pour la protection desquelles la servitude est établie, ou de leurs ayants droit. » ;

« 2^o bis et 3^o *Supprimés*.

« 4^o Après le dixième alinéa (2^o), il est inséré un 3^o ainsi rédigé :

« 3^o Décider qu'après un chablis précédant une période à risque dans le massif forestier, le propriétaire ou ses ayants droit doivent nettoyer les parcelles des chicots, volis, chablis, rémanents et branchages en précisant les aides publiques auxquelles, le cas échéant, ils peuvent prétendre. En cas de carence du propriétaire, le maire peut exécuter les travaux d'office aux frais de celui-ci. Les aides financières auxquelles le propriétaire peut prétendre sont dans ce cas plafonnées à 50 % de la dépense éligible ; les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat après avis du Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois. » ;

« 5^o Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2212-1 du code général des collectivités territoriales, le maire assure le contrôle de l'exécution des obligations du présent article. » ;

« 6^o Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Le débroussaillage et le maintien en l'état débroussaillé des terrains concernés par les obligations résultant du présent article et de l'article L. 322-1 peuvent être confiés à une association syndicale constituée conformément à la loi du 21 juin 1865 précitée. »

« IX. - L'article L. 322-4 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 322-4.* - Si les intéressés n'exécutent pas les travaux prescrits en application de l'article L. 322-3, la commune y pourvoit d'office après mise en demeure du propriétaire et à la charge de celui-ci.

« Les dépenses auxquelles donnent lieu les travaux sont des dépenses obligatoires pour la commune. Le maire émet un titre de perception du montant correspondant aux travaux effectués à l'encontre des propriétaires intéressés. Il est procédé au recouvrement de cette somme au bénéfice de la commune, comme en matière de créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

« En cas de carence du maire dans l'exercice de ses pouvoirs de police définis par les articles L. 322-3 et L. 322-4, le représentant de l'Etat dans le département se substitue à la commune après une mise en demeure restée sans résultat. Le coût des travaux de débroussaillage effectués par l'Etat est mis à la charge de la commune qui procède au recouvrement de cette somme dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« Les départements, les groupements de collectivités territoriales ou les syndicats mixtes peuvent contribuer au financement des dépenses laissées à la charge des communes. »

« X. - Dans le même code, il est inséré un article L. 322-4-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 322-4-1.* - I. - Afin de définir les mesures de prévention à mettre en œuvre dans les zones sensibles aux incendies de forêts, le représentant de l'Etat dans le département élabore, en concertation avec les conseils régionaux et généraux, les communes et leurs groupements ainsi que les services départementaux d'incendie et de secours intéressés, des plans de prévention des risques naturels prévisibles établis en application des articles L. 562-1 à L. 562-7 du code de l'environnement.

« II. - Dans les zones délimitées par un plan de prévention des risques d'incendie de forêt visées aux 1^o et 2^o du II de l'article L. 562-1 du code de l'environnement, où des constructions, ouvrages, aménagements ou exploitations agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles peuvent être autorisées, toute opération nouvelle d'aménagement visée au titre I^{er} du livre III du code de l'urbanisme comporte obligatoirement dans son périmètre une bande de terrain inconstructible à maintenir en état débroussaillé isolant les constructions des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantations ou reboisements.

« En outre, le plan de prévention des risques d'incendies de forêt peut imposer le débroussaillage et le maintien en l'état débroussaillé des terrains compris dans les zones qu'il détermine en vue de la protection des constructions. Les travaux sont à la charge des propriétaires des constructions pour la protection desquelles la servitude est établie ou de leurs ayants droit.

« Les dispositions du dernier alinéa de l'article L. 322-3 sont applicables. »

« XI. – Il est inséré, dans le même code, un article L. 322-4-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 322-4-2. – Les communes, les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes ont la faculté d'effectuer ou de faire effectuer, à la demande des propriétaires, les travaux de débroussaillage et de maintien en état débroussaillé prescrits en application des articles L. 322-3 et L. 322-4-1.

« Dans ce cas, ils se font rembourser les frais engagés par les propriétaires des terrains, constructions, chantiers, travaux et installations de toute nature concernés par les travaux. »

« XII. – Le premier alinéa de l'article L. 322-5 du même code est ainsi rédigé :

« Dans les communes où se trouvent des bois classés en application de l'article L. 321-1 ou inclus dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321-6, le préfet peut prescrire au transporteur ou au distributeur d'énergie électrique exploitant des lignes aériennes de prendre à ses frais les mesures spéciales de sécurité nécessaires et notamment la construction de lignes en conducteurs isolés ou toutes autres dispositions techniques appropriées ainsi que le débroussaillage d'une bande de terrain dont la largeur de part et d'autre de l'axe de la ligne est fixée en fonction de la largeur et de la hauteur de la ligne et de ses caractéristiques. »

« XIII. – L'article L. 322-7 du même code est ainsi modifié :

« 1^o La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :

« Dans les communes où se trouvent des bois classés en application de l'article L. 321-1 ou inclus dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321-6, l'Etat et les collectivités territoriales propriétaires de voies ouvertes à la circulation publique, ainsi que les sociétés concessionnaires des autoroutes, procèdent à leurs frais au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé, sur une bande dont la largeur est fixée par le représentant de l'Etat dans le département et qui ne peut excéder vingt mètres de part et d'autre de l'emprise de ces voies, dans la traversée desdits bois et massifs forestiers et dans les zones situées à moins de deux cents mètres de terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantations ou reboisements. » ;

« 2^o *Supprimé.*

« XIV. – L'article L. 322-8 du même code est ainsi modifié :

« 1^o Au premier alinéa, les mots : "compagnies de chemin de fer" sont remplacés par les mots : "les propriétaires d'infrastructures ferroviaires" ;

« 2^o Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les terrains visés au premier alinéa sont des bois classés en application de l'article L. 321-1 ou inclus dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321-6, les propriétaires d'infrastructures ferroviaires ont obligation de débroussailler et de maintenir en état débroussaillé à leurs frais un bande longitudinale dont la largeur est fixée par le représentant de l'Etat dans le département et qui ne peut excéder vingt mètres à partir du bord extérieur de la voie, selon les dispositions des trois alinéas précédents. »

« XV. – Après l'article L. 322-9-1 du même code, il est inséré un article L. 322-9-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 322-9-2. – En cas de violation constatée de l'obligation de débroussailler résultant des dispositions des articles L. 322-1-1, L. 322-2, L. 322-3, L. 322-4-1,

L. 322-5, L. 322-7 ou L. 322-8 et indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées, le maire ou, le cas échéant, le représentant de l'Etat dans le département met en demeure les propriétaires d'exécuter les travaux de débroussaillage ou de maintien en état débroussaillé dans un délai qu'il fixe.

« Les propriétaires qui n'ont pas procédé aux travaux prescrits par la mise en demeure à l'expiration du délai fixé sont passibles d'une amende qui ne peut excéder 30 euros par mètre carré soumis à l'obligation de débroussaillage.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au présent article. Elles concourent la peine d'amende selon les modalités prévues à l'article 131-38 du même code. »

« XV *bis*. – Dans le troisième alinéa de l'article L. 322-10 du même code, les mots : "et maquis" sont remplacés par les mots : ", de garrigues et de maquis".

« XVI. – 1. Au 1^o de l'article L. 151-36 du code rural, les mots : "réalisation de travaux de desserte forestière" sont remplacés par les mots : "réalisation de travaux de desserte forestière, pastorale ou permettant l'accès aux équipements répondant aux objectifs de protection précités".

« 2. L'article L. 151-38 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'en application du 1^o de l'article L. 151-36 des travaux de desserte sont réalisés, l'assiette des chemins d'exploitation est grevée d'une servitude de passage et d'aménagement. »

« 2 *bis*. Après l'article L. 151-38 du même code, il est inséré un article L. 151-38-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 151-38-1. – Les acquéreurs de biens immobiliers situés dans les zones où la prévention contre les incendies de forêts est imposée doivent être informés des contraintes qu'ils subiront. Celles-ci sont mentionnées dans tout acte notarié ou sous seing privé. »

« 3^o Au quatrième alinéa de l'article L. 1615-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : "contre la mer", sont insérés les mots : "des travaux pour la prévention des incendies de forêts, ". »

CHAPITRE IV

Dispositions relatives à la prévention des risques naturels en montagne

TITRE IV

RENFORCER LA PROTECTION DES ÉCOSYSTEMES FORESTIERS OU NATURELS

CHAPITRE I^{er}

Contrôle des coupes et des obligations de reconstitution de l'état boisé

« Art. 19. – L'article L. 223-1 du code forestier est ainsi rédigé :

« Art. L. 223-1. – Le fait de procéder à une coupe abusive non conforme aux dispositions de l'article L. 222-1, des deux premiers alinéas de

l'article L. 222-2, de l'article L. 222-3 ou non autorisée conformément à l'article L. 222-5 est puni, lorsque le total des circonférences des arbres exploités mesurés à 1,3 mètre du sol, le taillis non compris, dépasse deux cents mètres dans l'ensemble des parcelles constituant la coupe, d'une amende qui ne peut être supérieure à quatre fois et demie le montant estimé de la valeur des bois coupés, dans la limite de 60 000 euros par hectare parcouru par la coupe. En cas d'enlèvement des arbres, les dispositions de l'article L. 331-3 sont applicables.

« La peine prévue au premier alinéa peut être prononcée contre les bénéficiaires de la coupe.

« Les personnes physiques encourent les peines complémentaires suivantes :

« 1^o L'affichage de la décision prononcée, selon les modalités fixées par l'article 131-35 du code pénal ;

« 2^o La fermeture pour une durée de trois ans au plus de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;

« 3^o L'exclusion des marchés publics pour une durée de trois ans au plus.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au présent article. Elles encourent la peine d'amende selon les modalités prévues à l'article 131-38 du même code.

« Les personnes morales encourent également les peines suivantes :

« 1^o Pour une durée de trois ans au plus, les peines mentionnées aux 2^o, 4^o et 5^o de l'article 131-39 du code pénal ;

« 2^o Les peines mentionnées aux 8^o et 9^o de l'article 131-39 du même code. »

« Art. 21 *quater*. – Après l'article L. 425-3 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 425-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 425-3-1. – Le plan de chasse et son exécution, complétés le cas échéant par le recours aux dispositions des articles L. 427-4 à L. 427-7, doivent assurer, conformément aux orientations régionales forestières et au schéma départemental de gestion cynégétique, un équilibre sylvo-cynégétique permettant la régénération des peuplements forestiers dans des conditions économiques satisfaisantes pour le propriétaire.

« Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil national de la chasse et de la faune sauvage, du Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois, de la Fédération nationale des chasseurs et de la Fédération nationale des syndicats de propriétaires forestiers sylviculteurs, fixe les modalités de mise en œuvre du présent article. »

« Art. 21 *quinquies*. – L'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales est complété par un 15^o ainsi rédigé :

« 15^o De protection des peuplements forestiers contre les dégâts de gibier. Dans ce cas, les statuts de l'association syndicale prévoient les modalités selon lesquelles celle-ci représente ses adhérents auprès de l'autorité administrative compétente en matière d'attribution du plan de chasse ainsi qu'auprès des fédérations départementales des chasseurs. »

CHAPITRE II

La protection et la stabilité des dunes

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la police des forêts

CHAPITRE IV

Dispositions particulières aux départements d'outre-mer

TITRE V

MIEUX ORGANISER LES INSTITUTIONS ET LES PROFESSIONS RELATIVES À LA FORÊT

CHAPITRE I^{er}

L'Office national des forêts

« Art. 25. – L'article L. 121-4 du code forestier est ainsi rédigé :

« Art. L. 121-4. – I. – L'établissement peut être chargé, en vertu de conventions passées avec des personnes publiques ou privées, de la réalisation, en France ou à l'étranger, d'opérations de gestion, d'études, d'enquêtes et de travaux, en vue :

« – de la protection, de l'aménagement et du développement durable des ressources naturelles, notamment des ressources forestières ;

« – de la prévention des risques naturels ;

« – de la protection, de la réhabilitation, de la surveillance et de la mise en valeur des espaces naturels et des paysages ;

« – de l'aménagement et du développement rural dès lors que ces opérations concernent principalement les arbres, la forêt et les espaces naturels ou qu'elles contribuent au maintien de services publics dans les zones rurales fragiles.

« Lorsque ces opérations de gestion ou de travaux portent sur des forêts de particuliers, elles sont soumises aux dispositions de l'article L. 224-6.

« II. – Lorsque, dans les limites ainsi définies, et dans le cadre des attributions que les collectivités territoriales tiennent de l'article L. 1111-2 du code général des collectivités territoriales, l'Office national des forêts agit au nom et pour le compte de personnes publiques, la convention prévoit alors, par dérogation à l'article 3 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et à peine de nullité :

« – l'opération qui fait l'objet de la convention, les attributions confiées à l'Office national des forêts, les conditions dans lesquelles les personnes publiques concernées constatent l'achèvement de la mission de l'Office national des forêts, les modalités de rémunération de ce dernier, les pénalités contractuelles qui lui sont applicables, en cas de méconnaissance de ses obligations, et les conditions dans lesquelles la convention peut être résiliée ;

« – les conditions dans lesquelles l'Office national des forêts peut être autorisé à signer les contrats et les marchés dont la conclusion est nécessaire à la réalisation de l'opération ;

« – le mode de financement de l'opération ainsi que les conditions dans lesquelles les personnes publiques rembourseront à l'Office national des forêts les dépenses

exposées pour leur compte et préalablement définies et, le cas échéant, les conditions dans lesquelles elles pourront habilitier l'Office national des forêts à recevoir par avance les fonds nécessaires à l'accomplissement de la convention et à encaisser les subventions et aides publiques ou privées affectées à l'opération, à l'exclusion des emprunts contractés par les personnes publiques ;

« – les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par les personnes publiques aux différentes phases de l'opération ;

« – les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des travaux sont subordonnées à l'accord préalable des personnes publiques.

« La convention prévoit la création d'une commission composée d'un ou de plusieurs représentants des collectivités territoriales concernées et de l'Office national des forêts qui se prononce, pour chaque projet, sur les commandes passées par l'Office national des forêts à des prestataires dans le cadre des missions qui lui sont confiées par des collectivités publiques par voie de convention.

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

« Art. 27. – L'article L. 122-8 du code forestier est complété par cinq alinéas ainsi rédigés :

« En outre, ils peuvent constater par procès-verbal les contraventions aux arrêtés de police du maire pris en application :

« 1^o Du 5^o D de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, en vue de prévenir ou de faire cesser les incendies, les éboulements de terre ou de rochers, ainsi que les avalanches ;

« 2^o Du 7^o de l'article L. 2212-2 du même code ;

« 3^o Du 2^o de l'article L. 2213-2 du même code, lorsqu'ils concernent l'arrêt et le stationnement dans les espaces naturels et notamment forestiers des caravanes et camping-cars sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique.

« Une convention passée entre l'Office national des forêts et la commune précise les modalités financières de la mise en œuvre des dispositions des quatre alinéas précédents. »

CHAPITRE II

Le rôle des centres régionaux de la propriété forestière et des chambres d'agriculture

« Art. 30. – I. – L'article L. 221-1 du code forestier est ainsi rédigé :

« Art. L. 221-1. – Dans chaque région ou groupe de régions, un établissement public à caractère administratif dénommé centre régional de la propriété forestière a compétence, dans le cadre de la politique forestière définie par les lois et règlements, pour développer et orienter la gestion forestière des bois, forêts et terrains autres que ceux mentionnés à l'article L. 111-1, en particulier par :

« – le développement des différentes formes de regroupement technique et économique des propriétaires forestiers, notamment les organismes de gestion et d'exploitation en commun des forêts, tant pour la gestion des forêts et la commercialisation des produits et services des forêts que pour l'organisation, en concertation, le cas échéant, avec les représentants des usagers, de la prise en charge des demandes environnementales et sociales particulières ;

« – la collecte et la mise à disposition du public d'informations statistiques relatives aux groupements forestiers ;

« – l'encouragement à l'adoption de méthodes de sylviculture conduisant à une gestion durable des forêts et compatibles avec une bonne valorisation économique du bois et des autres produits et services des forêts, par la formation théorique et pratique des propriétaires forestiers, par le développement et la vulgarisation sylvicole, à l'exclusion de tout acte relevant du secteur marchand de gestion directe, de maîtrise d'œuvre de travaux ou de commercialisation ;

« – l'élaboration des schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées et des codes des bonnes pratiques sylvicoles, l'agrément des plans simples de gestion prévus aux articles L. 222-1 à L. 222-5 et l'approbation des règlements types de gestion prévus aux articles L. 222-6 et L. 222-7, ainsi que les propositions, approbations et avis pour lesquels les lois ou règlements lui donnent compétence.

« En outre, il concourt au développement durable et à l'aménagement rural, pour ce qui concerne les forêts privées. »

« II. – 1 A. Le premier alinéa de l'article L. 221-3 du même code est ainsi rédigé :

« Les conseils d'administration des centres régionaux de la propriété forestière sont composés, d'une part, d'administrateurs élus : »

« 1. Dans le deuxième alinéa (1^o) de l'article L. 221-3 du même code, les mots : "de la même commune ou de communes limitrophes" sont remplacés par les mots : "du même département".

« 1 bis. Le troisième alinéa (2^o) du même article est complété par les mots : "et d'autre part, de un ou deux représentants des personnels désignés par les organisations syndicales représentatives. Leur nombre et leur mode de désignation sont fixés par décret".

« 1 ter. Dans le quatrième alinéa du même article, les mots : "des centres régionaux" sont remplacés par les mots : "élus dans les conditions prévues aux 1^o et 2^o ci-dessus".

« 1 quater. A la fin du quatrième alinéa du même article, les mots : "règlement commun de gestion agréé" sont remplacés par les mots : "règlement type de gestion approuvé".

« 2. Dans le septième alinéa du même article, après les mots : "Le président de la chambre régionale d'agriculture de la région dans laquelle le centre a son siège", sont insérés les mots : "ou son représentant désigné parmi les membres élus de la chambre régionale d'agriculture".

« 3. Le dernier alinéa du même article est ainsi rédigé :

« Le président du centre régional de la propriété forestière, ou son suppléant désigné parmi les administrateurs élus du centre, est membre de droit de la chambre régionale d'agriculture. Dans le cas où la compétence territoriale d'un centre excède celle d'une seule chambre régionale d'agriculture, le président, ou son suppléant, siège de droit dans chacune des chambres régionales concernées. »

« III. – L'article L. 221-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 221-4. – Un décret en Conseil d'Etat fixe le statut des personnels des centres régionaux de la propriété forestière. »

« Art. 32. – I. – Le premier alinéa de l'article L. 221-6 du code forestier est ainsi rédigé :

« L'Etat contribue au financement des centres régionaux de la propriété forestière et du Centre national

professionnel de la propriété forestière, au titre de leurs missions de développement forestier reconnues d'intérêt général. »

« II. – Au deuxième alinéa du même article, après les mots : “aux centres régionaux de la propriété forestière”, sont insérés les mots : “et au Centre national professionnel de la propriété forestière”. »

« III. – Au cinquième alinéa du même article, après les mots : “centres régionaux de la propriété forestière”, sont insérés les mots : “et le Centre national professionnel de la propriété forestière”. »

« IV. – Le même article est complété par six alinéas ainsi rédigés :

« En contrepartie de la part qu'elles conservent du montant des taxes perçues sur tous les immeubles classés au cadastre en nature de bois, les chambres d'agriculture mettent en œuvre un programme pluriannuel d'actions. Celui-ci est destiné, d'une part, à la mise en valeur des bois et forêts privés et il est élaboré en coordination avec le programme pluriannuel d'actions des centres régionaux de la propriété forestière, d'autre part, à la mise en valeur des bois et des forêts des collectivités territoriales et il est élaboré en coordination avec le programme pluriannuel d'actions de l'Office national des forêts. Il porte sur :

« – l'encouragement à l'adoption de méthodes de sylviculture conduisant à une gestion durable et à une valorisation économique des haies, des arbres, des bois et des forêts, ainsi que des autres produits et services des forêts ;

« – la promotion de l'emploi du bois d'œuvre et de l'utilisation énergétique du bois ;

« – l'assistance juridique et comptable dans le domaine de l'emploi en forêt ;

« – la formation et la vulgarisation des techniques nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs.

« Ce programme est mis en œuvre de façon concertée et harmonisée entre les chambres d'agriculture, les centres régionaux de la propriété forestière, les organisations représentatives de communes forestières et l'Office national des forêts. Il exclut tout acte relevant du secteur marchand de gestion directe, de maîtrise d'œuvre de travaux ou de commercialisation. »

« V. – Après l'article L. 141-3, il est inséré, dans le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} du code forestier, un article L. 141-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 141-4.* – Pour financer les actions des communes forestières figurant dans la liste mentionnée à l'article L. 221-6, ainsi que les actions de formation destinées aux élus de celles-ci, les chambres d'agriculture sont tenues de verser une cotisation aux organisations représentatives de communes forestières par l'intermédiaire du Fonds national de péréquation et d'action professionnelle des chambres d'agriculture. Cette cotisation est fixée annuellement par arrêté ministériel sur avis de l'assemblée permanente des chambres d'agriculture à 5 % maximum du montant des taxes perçues par l'ensemble des chambres d'agriculture sur tous les immeubles classés au cadastre en nature de bois. Elle est mise en œuvre progressivement sur trois ans. Un décret fixe les conditions de versement par les chambres d'agriculture et de répartition entre les organisations représentatives de communes forestières des sommes mentionnées aux alinéas qui précèdent. »

CHAPITRE III

Le Centre national professionnel de la propriété forestière

« Art. 33. – L'intitulé de la section 6 du chapitre I^{er} du titre II du livre II du code forestier est ainsi rédigé : “Centre national professionnel de la propriété forestière”.

« I. – L'article L. 221-8 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 221-8.* – Le Centre national professionnel de la propriété forestière est un établissement public à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du ministre chargé des forêts.

« Sans préjudice des attributions de l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture définies à l'article L. 513-1 du code rural, cet établissement a notamment compétence pour :

« – donner au ministre chargé des forêts un avis sur les questions concernant les attributions, le fonctionnement et les décisions des centres régionaux de la propriété forestière, prévus à l'article L. 221-1 et lui présenter toute étude ou projet dans ce domaine ;

« – prêter son concours aux centres régionaux de la propriété forestière, notamment par la création et la gestion de services communs afin de faciliter leur fonctionnement, leur apporter son appui technique et administratif et coordonner leurs actions au plan national ;

« – apporter son concours à l'application du statut commun à ses personnels et à ceux des centres régionaux de la propriété forestière mentionnés à l'article L. 221-4 en veillant notamment à permettre la mobilité de ces personnels entre les centres régionaux et entre ceux-ci et le Centre national professionnel de la propriété forestière ;

« – donner son avis au ministre chargé des forêts sur le montant et la répartition qu'il arrête des ressources financières globalement affectées aux centres régionaux de la propriété forestière et au Centre national professionnel de la propriété forestière et concourir à leur mise en place dans le cadre d'une convention-cadre passée avec l'Etat, compte tenu des versements du Fonds national de péréquation et d'action professionnelle des chambres d'agriculture ;

« – donner un avis sur l'agrément des sociétés de gestion des sociétés d'épargne forestière en application de l'article L. 214-86 du code monétaire et financier ;

« – contribuer au rassemblement des données, notamment économiques, concernant la forêt privée.

« Le Centre national professionnel de la propriété forestière est administré par un conseil d'administration composé :

« – d'un ou plusieurs représentants de chacun des centres régionaux de la propriété forestière ; leur nombre est fixé compte tenu de la surface des forêts privées situées dans le ressort de chacun des centres ;

« – de deux représentants des organisations syndicales du personnel représentatives au plan national ;

« – du président de l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture ou de son représentant, désigné parmi les membres de cette assemblée ;

« – de deux personnalités qualifiées désignées par le ministre chargé des forêts.

« Le président est élu en son sein par les membres du conseil d'administration.

« Un fonctionnaire désigné par le ministre chargé des forêts assure les fonctions de commissaire du Gouvernement auprès du Centre national professionnel de la propriété forestière. Il peut demander une seconde délibération de toute décision du conseil d'administration. S'il estime qu'une décision est contraire à la loi, il peut en suspendre l'application et la transmettre au ministre chargé des forêts qui peut en prononcer l'annulation.

« Les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'établissement sont fixées par décret en Conseil d'Etat, après avis des organisations professionnelles les plus représentatives de la propriété forestière privée.

« Le financement du Centre national professionnel de la propriété forestière est assuré dans les conditions définies à l'article L. 221-6. »

« II. – Il est inséré, dans le même code, un article L. 221-9 ainsi rédigé :

« *Art. L. 221-9.* – Le statut applicable aux personnels du Centre national professionnel de la propriété forestière est celui prévu pour les personnels des centres régionaux de la propriété forestière. »

« III. – Les personnels employés par l'Association nationale des centres régionaux de la propriété forestière sont, à la date de promulgation de la présente loi, recrutés de plein droit par le Centre national professionnel de la propriété forestière et relèvent des règles générales applicables à ces personnels définies par les articles L. 221-4 et L. 221-9. Ils peuvent toutefois, sur leur demande, conserver le bénéfice des stipulations de leurs contrats actuels de droit privé.

« IV. – Au cas où les biens immobiliers et mobiliers de l'Association nationale des centres régionaux de la propriété forestière seraient dévolus au Centre national professionnel de la propriété forestière, ce transfert sera effectué à titre gratuit et ne donnera lieu à aucun versement de salaires ou d'honoraires au profit des agents de l'Etat ni à aucune indemnité ou perception de droits et de taxes. Le nouvel établissement public est substitué de plein droit aux droits et obligations de l'Association nationale des centres régionaux de la propriété forestière.

« V. – Dans tous les textes où il est fait mention de la Commission nationale professionnelle de la propriété forestière, cette mention est remplacée par celle du Centre national professionnel de la propriété forestière. »

CHAPITRE IV

Organisation de la profession d'expert foncier et agricole et d'expert forestier

CHAPITRE IV *bis*

Les organismes de gestion et d'exploitation forestière en commun

« Art. 34 *bis.* – I. – L'article L. 248-1 du code forestier est ainsi rédigé :

« *Art. L. 248-1.* – Les organismes de gestion et d'exploitation forestière en commun ont pour activité principale la mise en valeur des forêts de leurs adhérents par la mise en commun de moyens humains et matériels permettant l'organisation de la gestion sylvicole, la récolte et la commercialisation des produits forestiers, notamment en vue de l'approvisionnement des industries de la transformation du bois.

« Un décret précise le statut juridique de ces organismes et fixe les conditions de leur agrément et de l'éventuel retrait de celui-ci.

« II. – L'intitulé du chapitre VIII du titre IV du livre II du code forestier est ainsi rédigé : "Organismes de gestion et d'exploitation forestière en commun". »

CHAPITRE V

Dispositions relatives à la recherche sur la forêt et le bois

« Art. 35. – L'intitulé du titre II du livre V du code forestier est ainsi rédigé : "Inventaire forestier et recherche sur la forêt et le bois" ».

« Ce titre est complété par un article L. 521-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 521-3.* – La recherche appliquée sur la forêt et le bois concourt à la gestion durable des forêts, au renforcement de la compétitivité de la filière de production, de récolte, de valorisation des produits forestiers et dérivés du bois et à la satisfaction des demandes sociales. Elle s'appuie sur le développement de la recherche fondamentale.

« Elle est conduite dans les organismes publics ou privés exerçant des missions de recherche et les établissements d'enseignement supérieur, et avec le concours des instituts et centres techniques liés aux professions. Elle fait l'objet d'évaluations périodiques mettant en regard les différents moyens engagés et les résultats.

« Les ministres chargés de la recherche, de la forêt, de l'environnement et de l'industrie définissent conjointement, après avis du Conseil supérieur de la forêt, des produits forestiers et de la transformation du bois, les modes de coordination des programmes de recherche concernant la forêt, le bois et le papier. Ils veillent à l'adaptation des activités de recherche aux objectifs de la politique forestière et à la prise en compte des spécificités forestières, notamment au regard de la durée dans les procédures de programmation et de financement.

« Les organismes publics de recherche exercent auprès des pouvoirs publics une mission d'expertise permanente, notamment dans le domaine de la gestion durable des forêts métropolitaines et d'outre-mer. »

CHAPITRE VI

Commercialisation des matériels forestiers de reproduction

« Art. 35 *bis.* – I. – L'intitulé du titre V du livre V du code forestier est ainsi rédigé : "Commercialisation des matériels forestiers de reproduction" ».

« II. – L'article L. 551-1 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 551-1.* – Sont soumis au présent titre les matériels de reproduction des essences forestières, produits pour la commercialisation ou commercialisés, en tant que plants ou parties de plantes destinées à des fins forestières, ou en tant que semences. Pour l'application du présent titre, les plantations sont considérées comme ayant des fins forestières lorsqu'elles sont réalisées dans des conditions techniques compatibles avec la production de bois à titre principal ou lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir un impact sur les ressources génétiques des arbres forestiers.

« Ne sont pas soumis au présent titre les matériels dont il est prouvé qu'ils sont destinés à l'exportation ou à la réexportation vers des pays tiers.

« La liste des essences forestières est arrêtée par le ministre chargé des forêts.

« Pour les essences figurant dans cette liste, la commercialisation de matériels forestiers de reproduction dont il est établi qu'ils sont destinés à des expérimentations, à des fins scientifiques, à des travaux de sélection, à des fins de conservation génétique ou à des fins autres que forestières est soumise aux conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

« III. - 1. L'intitulé du chapitre II du titre V du livre V du même code est ainsi rédigé : "Conditions de commercialisation et de garantie de qualité des matériels forestiers de reproduction et d'admission des matériels de base". »

« 2. L'article L. 552-2 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ce décret fixe les conditions de déclaration des activités auxquelles sont soumises les entreprises de récolte, de production et de conditionnement des matériels forestiers de reproduction. »

« IV. - L'intitulé du chapitre IV du même titre est ainsi rédigé : "Commerce avec les pays membres de l'Union européenne et les pays tiers". »

« V. - A l'article L. 554-1 du même code, après les mots : "sous réserve des restrictions de commercialisation", sont insérés les mots : "à l'utilisateur final". »

« VI. - A l'article L. 555-1 du même code, les mots : "dans le règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905 sur la répression des fraudes" sont remplacés par les mots : "à l'article L. 215-1 du code de la consommation". »

« VII. - Aux articles L. 555-2 et L. 555-4 du même code, les mots : "de la loi du 1^{er} août 1905 modifiée par la loi du 10 janvier 1978" sont remplacés par les mots : "du titre I^{er} du livre II du code de la consommation". »

« VIII. - 1. Dans la première phrase de l'article L. 555-3 du même code, les mots : "les articles 1^{er}, 5 et 7 de la loi du 1^{er} août 1905 modifiée par la loi du 10 janvier 1978" sont remplacés par les mots : "les articles L. 213-1, L. 213-5 et L. 216-3 du code de la consommation". »

« 2. Dans la deuxième phrase du même article, les mots : "les dispositions de la loi du 1^{er} août 1905 (art. 8, deuxième et troisième alinéas)" sont remplacés par les mots : "les dispositions de l'article L. 216-4 du code de la consommation". »

TITRE VI

DISPOSITIONS DIVERSES

« Art. 36 AAA. - I. - L'article L. 2541-12 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les communes appartenant à une agglomération de plus de 100 000 habitants, le conseil municipal délibère sur les conditions d'exercice du droit de chasse sur les terrains soumis à une forte fréquentation du public. »

« II. - Au début du premier alinéa du I de l'article L. 429-7 du code de l'environnement, sont insérés les mots : "Sous réserve des dispositions de l'article L. 2541-12 du code général des collectivités territoriales". »

« Art. 36 AA. - Après le 2^o du I de l'article L. 422-21 du code de l'environnement, il est inséré un 2^o *bis* ainsi rédigé :

« 2^o *bis* Soit personnes ayant fait apport de leurs droits de chasse attachés à une ou des parcelles préalablement au transfert de la propriété de celles-ci à un groupement forestier, ainsi que, s'ils sont titulaires d'un permis de chasser, leurs conjoints, ascendant et descendants, gendres et belles-filles du ou des conjoints apporteurs ; ».

« Art. 36. - I. - Dans les intitulés du chapitre II du titre II du livre II du code forestier et de sa section 1, les mots : "Orientations régionales de production" sont remplacés par les mots : "Schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées". »

« II. - L'article L. 222-3 du même code est ainsi modifié :

« 1^o Dans le premier alinéa, les mots : "à titre onéreux ou" sont supprimés ;

« 2^o Dans les premier et quatrième alinéas, les mots : "au 2^o de l'article 703 du code général des impôts" sont remplacés par les mots : "au b du 2^o de l'article 793 du code général des impôts" ;

« 3^o Dans le troisième alinéa, les mots : "cinq ans" sont remplacés par les mots : "trois ans".

« Le 3^o entrera en vigueur deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. »

« III. - Aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 222-4 du même code, les mots : "garantie de bonne gestion" sont remplacés par les mots : "garantie de gestion durable". »

« IV. - A l'article L. 246-2 du même code, les mots : "et notamment les modalités d'application des articles L. 241-7, L. 243-1 à L. 243-4 et L. 244-3, ainsi que l'aide dont les groupements forestiers pourront bénéficier sur les disponibilités du fonds forestier national" sont supprimés. »

« V. - La première phrase du troisième alinéa de l'article L. 247-1 du même code est ainsi rédigée :

« Ces associations syndicales sont libres. »

« Dans le sixième alinéa du même article, les mots : "et, dans le cas d'une association autorisée, que leur gestion soit confiée à des tiers" sont supprimés.

« VI. - A l'article L. 247-7 du même code, le mot : "autorisée" est supprimé et les mots : "pour toutes tâches dont l'exécution ne relève pas du régime des marchés publics" sont remplacés par les mots : "pour tous travaux et opérations concernant les terrains inclus dans son périmètre".

« VII. - A l'article L. 323-2 du même code, les mots : "aux dispositions de l'article L. 322-6" sont remplacés par les mots : "aux dispositions de l'article L. 322-10".

« VIII. - L'article L. 342-2 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 342-2. - Les dispositions de l'article L. 152-4 sont applicables aux ingénieurs, techniciens et agents de l'Etat chargés des forêts. »

« IX. - Les sixième à onzième alinéas de l'article L. 313-1 du code rural sont remplacés par les six alinéas suivants :

« La commission donne son avis sur les décisions individuelles prises en application du règlement (CE) n° 1257/1999 du Conseil du 17 mai 1999 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) et modifiant et abrogeant certains règlements, accordant ou refusant :

« – les aides à l'installation des jeunes agriculteurs ;
« – les aides à l'investissement dans les exploitations agricoles ;

« – la préretraite ;

« – les aides aux boisements ;

« – ainsi que sur l'attribution d'aides aux exploitations agricoles dont la viabilité est menacée. »

« X. – *Supprimé.*

« XI. – Après le septième alinéa (6^o) de l'article 398-1 du code de procédure pénale, il est inséré un 7^o ainsi rédigé :

« 7^o Les délits prévus par le code forestier et par le code de l'urbanisme pour la protection des bois et forêts. »

« XII. – Les dispositions des articles L. 8 et L. 9 du code forestier entreront en vigueur un an après la publication de la présente loi.

« Les dispositions de l'article L. 7 du même code entreront en vigueur trois ans après la publication de la présente loi.

« XIII. – Il est inséré, dans le code général des collectivités territoriales, après l'article L. 2411-17, un article L. 2411-17-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2411-17-1. – Lorsque des travaux d'investissement ou des opérations d'entretien relevant de la compétence de la commune sont réalisés au bénéfice non exclusif des membres ou des biens d'une section de commune, la commission syndicale et le conseil municipal peuvent, par convention, fixer la répartition de la charge financière de ces travaux entre la section et la commune, par dérogation aux dispositions du dernier alinéa de l'article L. 2411-10. »

« XIV. – Les dispositions de l'article L. 222-1 du code forestier, dans leur rédaction antérieure à celle résultant de la présente loi, restent applicables pour l'agrément des plans simples de gestion présentés aux centres régionaux de la propriété forestière avant la date de publication de la présente loi.

« XV. – Les orientations régionales de production de la forêt privée en vigueur à la date de publication de la présente loi valent schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées.

« XVI. – Dans un délai de six mois suivant la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport dressant un bilan des intempéries de décembre 1999 sur les propriétés forestières et présentant des propositions en matière d'assurance contre les risques de chablis. Ce rapport, préparé en concertation avec les organisations et organismes les plus représentatifs de la propriété forestière, devra notamment examiner les conditions spécifiques selon lesquelles pourraient être adaptées au secteur de la forêt les dispositions des articles L. 125-1 et suivants du code des assurances ou celles des articles L. 361-1 et suivants du code rural. »

« Art. 36 *bis.* – *Supprimé.* »

« Art. 36 *ter.* – I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

« A. – L'article 793 est ainsi modifié :

« 1^o Dans le 3^o du 1 :

« a) Au troisième alinéa, les mots : "susceptibles d'aménagement ou d'exploitation régulière" sont remplacés par les mots : "susceptibles de présenter une des garanties de gestion durable prévues à l'article L. 8 du code forestier" » ;

« b) Au sixième alinéa *b*, les mots : "l'engagement de soumettre, pendant trente ans, les bois et forêts, objets de la mutation, à un régime d'exploitation normale dans les conditions déterminées par le décret du 28 juin 1930 ou, pour les mutations de forêts entrant dans le champ d'application du premier alinéa de l'article L. 222-1 du code forestier, l'engagement soit d'appliquer pendant trente ans le plan simple de gestion déjà agréé par le centre régional de la propriété forestière et de ne le modifier qu'avec l'agrément de ce centre, soit, si, au moment de la mutation, aucun plan simple de gestion n'est agréé pour la forêt en cause, d'en faire agréer un dans le délai de cinq ans à compter de la date de la mutation et de l'appliquer pendant trente ans dans les mêmes conditions que dans le cas précédent. Dans cette situation, le groupement doit prendre, en outre, l'engagement d'appliquer à la forêt le régime d'exploitation normale prévu au décret du 28 juin 1930 pendant le délai où le plan simple de gestion de cette forêt n'aura pas été agréé par le centre" sont remplacés par les mots : "l'un des engagements prévus au *b* du 2^o du 2 du présent article" » ;

« c) Au huitième alinéa, les mots : "premier alinéa" sont remplacés par les mots : "*b* du 2^o du 2 du présent article" » ;

« d) Le onzième alinéa est supprimé ;

« 2^o Dans le 2^o du 2 :

« a) Les mots : "à condition que soient appliquées les dispositions prévues au 3^o du 1 du présent article, aux II et III de l'article 1840 G *bis* et au 3 de l'article 1929 ;" sont remplacés par les mots : "à la condition : " » ;

« b) Sont ajoutés cinq alinéas ainsi rédigés :

« a. Que l'acte constatant la donation ou la déclaration de succession soit appuyé d'un certificat délivré sans frais par le directeur départemental de l'agriculture et de la forêt attestant que les bois et forêts sont susceptibles de présenter une des garanties de gestion durable prévues à l'article L. 8 du code forestier ;

« b. Qu'il contienne l'engagement par l'héritier, le légataire ou le donataire, pris pour lui et ses ayants cause :

« – soit d'appliquer pendant trente ans aux bois et forêts objets de la mutation l'une des garanties de gestion durable prévue à l'article L. 8 dudit code ;

« – soit lorsque, au moment de la mutation, aucune garantie de gestion durable n'est appliquée aux bois et forêts en cause, de présenter dans le délai de trois ans à compter de la mutation et d'appliquer jusqu'à l'expiration du délai de trente ans précité une telle garantie. Dans cette situation, le bénéficiaire s'engage en outre à appliquer le régime d'exploitation normale prévu au décret du 28 juin 1930 aux bois et forêts pendant le délai nécessaire à la présentation de l'une des garanties de gestion durable.

« En cas de transmission de bois et forêts à l'Etat ou aux collectivités et organismes mentionnés à l'article 1042, l'engagement est réputé définitivement satisfait à concurrence d'une fraction de la valeur des biens exonérée déterminée par le rapport entre la superficie des biens objets de la transmission et la superficie totale des biens sur lesquels l'engagement a été souscrit. La même règle s'applique aux mutations de jouissance ou de propriété au profit d'établissements ou de sociétés, en vue de la réalisation d'équipements, aménagements ou constructions d'intérêt public, qui pourraient donner lieu à l'établissement d'une servitude d'utilité publique au titre de ladite mutation, ainsi qu'aux bois et forêts faisant l'objet d'une interdiction de reconstituer les boisements après coupe rase en application du 1^o de l'article L. 126-1 du code rural ; ».

« B. - L'article 1840 G *bis* est ainsi modifié :

« 1^o Au I, les mots : "est tenu, solidairement avec les donataires, héritiers, légataires ou leurs ayants cause à titre universel, d'acquitter, à première réquisition, le complément de droit d'enregistrement, et, en outre, un droit supplémentaire égal à la moitié de la réduction consentie" sont remplacés par les mots : "et ses ayants cause sont tenus, solidairement avec les donataires, héritiers, légataires ou leurs ayants cause à titre universel, d'acquitter, à première réquisition, le complément de droit d'enregistrement, et, en outre, un droit supplémentaire égal respectivement à 30 %, 20 % et 10 % de la réduction consentie selon que le manquement est constaté avant l'expiration de la dixième, vingtième ou trentième année suivant la mutation" ;

« 2^o Au II :

« a) Les mots : "du 3^o du 1" sont remplacés par les mots : "du 2^o du 2" ;

« b) Les mots : "l'acquéreur" sont supprimés ;

« c) Les mots : "à la moitié de la réduction consentie" sont remplacés par les mots : "respectivement à 30 %, 20 % et 10 % de la réduction consentie selon que le manquement est constaté avant l'expiration de la deuxième, vingtième ou trentième année" ;

« 3^o Il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :

« II *bis* - Pour l'application des I et II, lorsque le manquement ou l'infraction porte sur une partie des biens, le rappel du complément et du supplément de droit d'enregistrement est effectué à concurrence du rapport entre la superficie sur laquelle le manquement ou l'infraction a été constaté et la superficie totale des biens sur lesquels l'engagement a été souscrit. Sous réserve de l'application du dernier alinéa du 2^o du 2 de l'article 793, l'engagement se poursuit sur les autres biens. » ;

« 4^o Au III, les mots : "agents du service départemental de l'agriculture" sont remplacés par les mots : "ingénieurs, techniciens et agents de l'Etat chargés des forêts".

« C. - Le deuxième alinéa du 3 de l'article 1929 est ainsi modifié :

« 1^o Après la première phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« La même règle s'applique aux mutations de jouissance ou de propriété au profit d'établissements ou de sociétés, en vue de la réalisation d'équipements, aménagements ou constructions d'intérêt public, qui pourraient donner lieu à l'établissement d'une servitude d'utilité publique au titre de ladite mutation, ainsi qu'aux bois et forêts faisant l'objet d'une interdiction de reconstituer les boisements après coupe rase en application du 1^o de l'article L. 126-1 du code rural. » ;

« 2^o Il est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il en est de même lorsque la sûreté a été cantonnée sur des bois et forêts qui font l'objet soit d'une mutation de jouissance ou de propriété au profit d'établissements ou de sociétés, en vue de la réalisation d'équipements, aménagements ou constructions d'intérêt public, qui pourraient donner lieu à l'établissement d'une servitude d'utilité publique au titre de ladite mutation, soit d'une interdiction de reboisement après coupe rase en application du 1^o de l'article L. 126-1 du code rural, soit d'un procès-verbal dressé en application du III de l'article 1840 G *bis* »

« D. - Au premier alinéa de l'article 1137, les mots : "bonne gestion prévues aux septième à dixième alinéas de l'article L. 101 du code forestier" sont remplacés par les mots : "gestion durable prévues à l'article L. 8 du code forestier".

« E. - L'article 1727 A est complété par un 4 ainsi rédigé :

« 4. En cas de manquement aux engagements pris en application du b du 2^o du 2 de l'article 793, l'intérêt de retard est décompté au taux prévu à l'article 1727 pour les cinq premières annuités de retard, ce taux étant pour les annuités suivantes réduit respectivement d'un cinquième, d'un quart ou d'un tiers selon que le manquement est constaté avant l'expiration de la dixième, vingtième ou trentième année suivant la mutation. »

« II. - Les dispositions du I s'appliquent à compter de la publication de la présente loi. »

« Art. 36 *quater* A. - Après le deuxième alinéa de l'article L. 122-7 du code des assurances, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sont également exclus les contrats garantissant les dommages d'incendie causés aux bois sur pied. »

.....
« Art. 36 *quinquies*. - *Supprimé.* »

« Art. 36 *sexies*. - *Supprimé.* »

.....
« Art. 36 *octies*. - Les entreprises de la première transformation du bois sont en droit d'amortir, dans des conditions définies ci-après, les matériels de production, de sciage ainsi que de valorisation des produits forestiers.

« Le taux d'amortissement qui sera pratiqué à la clôture des exercices par les entreprises, pour la période 2001-2005, sera le taux d'amortissement dégressif en vigueur, à cette date, majoré de 30 %.

« Les pertes de recettes résultant pour l'Etat de l'application de l'alinéa précédent sont compensées par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« Art. 36 *nonies*. - *Supprimé.* »

« Art. 37. - Sont abrogées les dispositions suivantes :

« 1^o Le titre préliminaire du livre I^{er} et l'article L. 101, la section 3 du chapitre IV du titre III du livre I^{er}, les articles L. 135-3, L. 135-6, L. 135-7, la section 1 du chapitre I^{er} du titre V du livre I^{er}, les articles L. 152-5, L. 154-1, L. 154-3 à L. 154-6, L. 211-1, le troisième alinéa de l'article L. 231-1, les articles L. 231-4, L. 231-5, L. 241-7, les chapitres III, IV et V du titre IV du livre II, les articles L. 247-2 à L. 247-6, L. 331-1, L. 331-8, L. 342-4 à L. 342-9, L. 351-2, L. 351-4, L. 351-6, L. 351-7, L. 351-8, L. 432-3, L. 531-1, le titre IV du livre V et le chapitre III du titre V du livre V du code forestier ;

« 2^o Les 2^o et 3^o de l'article L. 126-1 du code rural ;

« 3^o L'article L. 26 du code du domaine de l'Etat ;

« 4^o *Supprimé.*

« 5^o Les articles 1^{er} et 76 de la loi n^o 85-1273 du 4 décembre 1985 relative à la gestion, la valorisation et la protection de la forêt ;

« 6^o L'article 21 de la loi n^o 91-5 du 3 janvier 1991 modifiant diverses dispositions intéressant l'agriculture et la forêt ;

« 7^o A compter de l'entrée en vigueur de l'article 34 de la présente loi, la loi n^o 72-565 du 5 juillet 1972 portant réglementation des professions d'expert agricole et foncier et d'expert forestier. »

Conformément à l'article 113, alinéa 3, du règlement, je vais appeler l'Assemblée à statuer d'abord sur les amendements dont je suis saisi.

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

« Supprimer le II de l'article 5 A. »

La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Jean Glavany, ministre de l'agriculture et de la pêche. Pour gagner du temps, monsieur le président, je vous propose de soutenir en bloc les sept amendements du Gouvernement. Tous sont en effet des amendements de levée de gage, à l'exception de l'amendement n° 2, le seul qui mérite explication dans la mesure où il modifie le dispositif de l'article 5 B, sur lequel la CMP s'était mise d'accord.

L'amendement n° 2 concerne les réductions d'impôt consenties aux personnes physiques dans le cadre du dispositif d'encouragement fiscal à l'investissement forestier, le DEFI, qui s'applique à trois modes d'investissement : l'investissement direct en forêt, l'investissement sous forme de parts de groupements forestiers, l'investissement sous forme de parts de sociétés d'épargne forestière.

La CMP a, fort justement à mon sens, ramené l'avantage fiscal afférent à la dernière formule, les parts de sociétés d'épargne forestière, à la fraction représentative des actifs forestiers, c'est-à-dire 60 % au moins des actifs des SEF. Mais, parallèlement, elle a doublé le plafond de la déduction maximale autorisée dans ce cas en le portant à 11 400 euros pour les contribuables célibataires et 22 800 euros pour les couples. La distorsion de traitement ainsi introduite est, aux yeux du Gouvernement, d'autant moins justifiée que cette forme de placement présente, par rapport aux deux autres, le double avantage de la liquidité et de l'absence de souci de gestion.

Vous conviendrez avec moi que l'objectif du DEFI, dispositif que nous devons au rapporteur, l'excellent François Brottes, est évidemment de favoriser l'investissement durable en forêt, mais en aucun cas d'inciter à des placements spéculatifs visant uniquement à optimiser l'avantage fiscal, y compris du reste par circulation organisée des parts.

L'amendement du Gouvernement vise, en conséquence, à harmoniser la limite annuelle de réduction d'impôt prévue au bénéfice des contribuables quel que soit le cas de figure : soit 5 700 euros pour les célibataires et 11 400 euros pour les couples.

Sous cette réserve, le Gouvernement propose de supprimer le gage figurant au III *ter* de l'article 5 B et, si cet amendement est adopté, il acceptera de supprimer l'ensemble des gages, ces levées faisant l'objet d'amendements séparés.

Une dernière observation pour que les choses soient bien claires. Tous les parlementaires que j'ai rencontrés dans les couloirs m'ayant légitimement interrogé ce sujet, je confirme que l'amendement du Gouvernement vaut engagement de sa part à ne pas revenir sur les dispositions adoptées aujourd'hui dans le cadre, par exemple, du projet de loi de finances.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements du Gouvernement ?

M. François Brottes, rapporteur. Sur les six amendements de levée de gage, nous ne pouvons être que très favorables, ne serait-ce que pour complaire au Gouvernement en lui facilitant la gestion du budget. *(Sourires.)*

L'amendement n° 2, relatif au DEFI, a été voté hier par le Sénat. Il tend à aligner les trois plafonds ouvrant droit à la réduction d'impôt, à la fois pour une meilleure

visibilité du dispositif et pour une bonne équité entre tous les investisseurs, quelle que soit la formule retenue. Nous approuvons cette démarche et prenons acte de la levée du gage.

Je vous remercie surtout, monsieur le ministre, d'avoir confirmé à l'instant que le Gouvernement ne reviendrait pas sur ce dispositif au détour d'une loi de finances. Cet engagement, qui vaut contrepartie de l'alignement des plafonds, a pour nous une valeur essentielle, car la forêt, inutile de le rappeler, a besoin d'inscrire son développement dans la durée. Et si les dispositifs d'encouragement fiscal devaient être modifiés de manière imprévisible, cela empêcherait tout investissement durable.

Permettez-moi, enfin, monsieur le ministre, d'apporter une petite précision pour la clarté de l'interprétation du texte. Je tiens à rappeler que le plafond pour l'investissement dans les sociétés d'épargne forestière s'applique non à la totalité de la somme versée, mais seulement la fraction de celle-ci fixée à 60 %, qui ouvre droit à la réduction d'impôt. Cela ressort clairement des travaux de la commission mixte paritaire et je vous renvoie, à cet égard, à la page 14 du rapport. Les sommes versées pour l'acquisition ou la souscription de parts de sociétés d'épargne forestière seront donc prises en compte pour le calcul de la réduction d'impôt à concurrence de 9 500 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée et de 19 000 euros pour un couple marié soumis à imposition commune. La réduction d'impôt obtenue sera donc annuellement plafonnée respectivement à 1 425 euros et à 2 850 euros. C'est ainsi qu'il faut interpréter le texte tel qu'il sera désormais applicable si nous votons l'amendement n° 2 du Gouvernement, auquel, monsieur le président, je donne un avis favorable.

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

M. Pierre Micaux. Permettez-moi, monsieur le ministre, d'insister sur quelques idées que je n'ai fait qu'évoquer dans la discussion générale et qui me tiennent à cœur.

Premier axiome : certains propriétaires qui investissent dans des fonds d'épargne n'ont, pour toute propriété, que l'amour de la forêt.

Second axiome : une forêt digne de ce nom – j'exclus bien sûr les peupliers –, c'est 2 ou 3 % de rapport. Si on la gère bien en futaie, et encore faut-il que la nature le permette, on peut au mieux monter à 4 ou 4,5 %.

Alors, ne considérons pas ces investissements sous l'angle spéculatif, comme certains technocrates seraient tentés de le faire. Un régime particulier doit leur être consenti.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je vais maintenant appeler et mettre immédiatement aux voix les amendements nos 2 à 7 du Gouvernement, dont nous venons de discuter.

L'amendement n° 2 est ainsi rédigé :

« I. – Dans le troisième alinéa du 3 du texte proposé par le III de l'article 5 B pour l'article 199 *decies* H du code général des impôts, remplacer respectivement les montants : "11 400 euros et 22 800 euros" par les montants : "5 700 euros et 11 400 euros".

« II. – Supprimer le III *ter* de cet article. »

Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3 est ainsi rédigé :
« Supprimer le III *bis* de l'article 5 B. »

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 4 est ainsi rédigé :
« Supprimer le IV *bis* de l'article 5 B. »

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 5 est ainsi rédigé :
« Supprimer le VII de l'article 5 B. »

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 6 est ainsi rédigé :
« Supprimer le V de l'article 14. »

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 7 est ainsi rédigé :
« Supprimer le dernier alinéa de l'article 36 *octies*. »

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole dans les explications de vote ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi compte tenu du texte de la commission mixte paritaire, modifié par les amendements qui viennent d'être adoptés.

(L'ensemble du projet de loi, ainsi modifié, est adopté.)

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

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Je me réjouis de la fin de ce long travail parlementaire et des conditions dans lesquelles il s'est effectué. L'engagement pris est tenu. Cette loi est définitivement adoptée avant la fin de la session. Elle était tellement attendue que nous nous devions de réussir ce pari. Je remercie tous ceux qui ont contribué.

Au commencement, il y a eu Jean-Louis Bianco. Puisqu'il est parmi nous, j'aimerais lui confirmer, sa modestie dût-elle en souffrir, que son rapport qui, il y a deux ans, avait fait date, a été à la base de tout le travail que nous avons effectué depuis. Il reconnaîtra, je pense, que le texte adopté par le Parlement est la suite logique de son rapport. Nous avons fait ce qu'il appelait de ses vœux et nous donnons ainsi à la forêt française la chance qu'elle attendait et qu'elle méritait.

Je remercie aussi François Brottes, cet inlassable rapporteur avec qui j'ai eu beaucoup de plaisir à travailler. Il connaît magnifiquement le sujet. Il a un sens du dialogue et de l'ouverture très au-dessus de la moyenne.

Je remercie enfin Pierre Ducout qui, en tant que président de la commission mixte paritaire, a veillé à la synthèse et à l'accord entre les deux assemblées.

Ce texte était bon au départ. Il est devenu très bon après les premiers travaux parlementaires. Il est excellent aujourd'hui. Je le crois profondément compte tenu de ce que m'ont dit tous les acteurs de la filière. Cela signifie que le Parlement – et je rends aussi hommage aux députés de l'opposition – a joué parfaitement son rôle de bonificateur.

Enfin, je veux saluer l'unanimité qui s'est exprimée hier au Sénat et aujourd'hui à l'Assemblée nationale. Elle témoigne d'une volonté politique très forte au service de la forêt française.

La forêt avait besoin de cette unanimité après les traumatismes qu'elle a subis. Elle en a toujours besoin pour construire son avenir, un avenir économique, c'est essentiel, mais aussi social et environnemental.

Que cette volonté politique unanime ait pu se manifester me rend très confiant dans l'avenir de la forêt française. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste. – M. Pierre Micauts applaudit également.)*

3

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Allocution de M. le président ;

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi, n° 3102, relatif à la sécurité quotidienne :

M. Bruno Le Roux, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 3177) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 2736, tendant à moderniser le statut des sociétés d'économie mixte locales :

M. Jacky Darne, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 3137).

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*