

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des Finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

– Examen, pour avis, du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n° 1507) (M. Hervé MARITON, rapporteur pour avis..... 2

Mercredi

8 juillet 2009

Séance de 11 heures

Compte rendu n° 109

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

Présidence
de M. Didier Migaud
Président



La Commission examine pour avis, sur le rapport de M. Hervé Mariton, les articles 1^{er}, 1^{er} ter, 2, 3 A, 4, 7, 8, 9 et 23 bis du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n° 1507).

M. le président Didier Migaud. Pour des raisons liées à notre agenda, nous nous réunissons après la Commission des affaires économiques saisie au fond. Nous avons délimité le champ de la saisine de la Commission des finances aux articles 1^{er}, 1^{er} ter, 2, 3 A, 4, 7, 8, 9 et 23 bis, qui font l'objet de douze amendements.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Le projet de loi « ORTF » vise principalement à transposer le troisième paquet ferroviaire voté par le Parlement européen à la fin de 2007 et à poursuivre l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en mettant en place les mécanismes de régulation nécessaires.

L'ouverture à la concurrence fait l'objet de l'article 1^{er}, qui confère à l'État et aux collectivités territoriales les moyens de se procurer les informations relatives au trafic ferroviaire et les données économiques correspondantes. Les procédures d'autorisation et de mise en exploitation commerciale des véhicules de transport public guidés ou ferroviaires sont simplifiées. Surtout, le projet de loi précise les conditions d'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire et les modalités d'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs avec l'ouverture à la concurrence du réseau national par le biais du cabotage pour autant que ce service ne soit pas l'activité principale du prestataire. Le texte prévoit en particulier la stricte séparation comptable entre la gestion des infrastructures ferroviaires et l'exploitation des services de transport, ainsi que l'interdiction de tout transfert d'aide publique entre les deux activités.

Les entreprises ferroviaires seront tenues de publier des comptes de pertes et profits, des bilans financiers décrivant l'actif et le passif pour le fret, afin de séparer les activités de fret et les activités de voyageurs. Je proposerai un amendement pour que soient publiés les comptes consolidés pour le fret si une entreprise détient plusieurs filiales œuvrant dans ce secteur.

Nous aurons l'occasion, en examinant les amendements, de discuter de RFF puisque, tel qu'il est rédigé, l'article 3 A qui traite du remboursement progressif de la dette de cet établissement public, est très peu contraignant.

Le projet de loi crée une autorité administrative indépendante chargée de la régulation des activités ferroviaires, qui fait l'objet de plusieurs amendements.

M. Jean-Louis Dumont. L'organisation et la régulation des transports ont un impact direct sur la desserte. Le fret est progressivement abandonné par la SNCF et j'ai été le témoin de l'installation de la première rame de fret privé. C'est pourquoi je souhaiterais savoir si les contraintes qui s'imposent au service public de la SNCF s'appliquent à l'ensemble des opérateurs utilisant le réseau de RFF.

Par ailleurs, qui donnera l'autorisation de desserte ?

Les collectivités locales ont largement financé la ligne à grande vitesse Est Europe et elles ont du mal à la finir. Pourtant, M. Pépy nous refuse des dessertes que nous réclamons parce qu'il y a une clientèle et que nous avons payé, au moins les rails sinon les trains.

À la lumière de ce qui s'est passé avec la vente des autoroutes, nous craignons une forte dégradation de l'entretien et des services rendus aux clients. Sur ces points, quel sera le rôle du régulateur ?

M. François Goulard. Le texte organise de manière tout à fait rationnelle le secteur ferroviaire en procédant à la clarification des comptes, en créant une autorité de régulation, et en offrant la possibilité d'une véritable concurrence grâce à des règles *ad hoc*. Il s'agit donc d'un vrai progrès. Même si le texte ne suscite pas beaucoup de réactions, il est important et il répond à ces objectifs, sous réserve de l'adoption de quelques amendements.

M. Michel Vergnier. La SNCF a signé la charte des services publics en milieu rural à laquelle je tiens en tant que président de la Commission nationale des territoires ruraux de l'Association des maires de France.

Le dialogue entre les élus locaux et la SNCF étant déjà compliqué lorsqu'il s'agit de modifier des dessertes ou des horaires, je crains que l'ouverture telle qu'elle est prévue ne fasse passer les élus locaux à la trappe. Il faudrait qu'ils soient consultés sur toute modification !

M. le rapporteur pour avis. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF, n'est pas l'autorité compétente en matière de sécurité ferroviaire : c'est l'EPSF, l'Établissement public de sécurité ferroviaire, qui a cette compétence. L'ARAF se cantonne à la régulation économique et financière.

En outre, il n'existe pas de droit à la desserte : vous pourriez faire appel à la concurrence pour faire ce que la SNCF ne fait pas et que rien n'oblige à faire.

Les collectivités locales pourront profiter de l'ouverture du marché pour saisir l'Autorité de régulation si elles estiment que le contrat qui les lie à la SNCF est déséquilibré.

Sans ce texte, François Goulard a raison, l'ouverture à la concurrence serait bancale et inachevée. Il est indispensable, non seulement pour permettre la transposition, mais aussi pour organiser une régulation qui, aujourd'hui, est mal assurée.

La Commission passe ensuite à l'examen des articles dont elle est saisie pour avis.

Article 1^{er} (loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) : *Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire.*

La Commission examine d'abord l'amendement CF 1 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Il s'agit de séparer la gestion des gares du reste de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires.

M. Jean-Louis Dumont. La répartition de l'ensemble des biens immobiliers est-elle définitivement terminée ?

M. le rapporteur pour avis. Nous sommes sur une asymptote qui nous en rapproche...

M. Charles de Courson. Je suis tout à fait d'accord sur le fond, mais il faudrait préciser dans l'amendement qu'il s'agit des gares « en activité », cet élément figurant parmi les clefs de répartition : les gares désaffectées sont réputées appartenir à RFF, et celles en activité à la SNCF.

Et qu'a-t-on fait des quais militaires qui sont propriété du ministère de la défense ?

M. François Goulard. Une gare désaffectée n'est plus une gare. C'est pourquoi la précision me paraît inutile.

M. Jean-Louis Dumont. Il existe des gares désaffectées, mais qui sont encore desservies. Quel en est le statut ?

M. le rapporteur pour avis. Il ne faut pas être trop ambitieux. La gestion de la SNCF, la qualité du contrôle que nous devons effectuer, et la concurrence elle-même ont tout à gagner à une comptabilité séparée pour la gestion des gares. Le texte n'a pas vocation à régler les problèmes immobiliers en suspens. Avis défavorable.

M. Charles de Courson. Je retire ma proposition, mais il faudrait corriger l'amendement car ce n'est pas la gestion des gares qui est « comptablement séparée ».

En conséquence, je propose de remplacer les mots : « est comptablement séparée de l'exploitation » par les mots : « fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation ».

M. le président Didier Migaud. En effet, ce n'est pas la gestion qui est séparée, mais la comptabilité.

La Commission adopte l'amendement CF 1 ainsi corrigé.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CF 2 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement prévoit que les entreprises regroupant plusieurs services de transport ferroviaire de fret présentent une comptabilité consolidée. Autrement dit, l'ensemble des activités de fret d'une même entreprise ferait l'objet de comptes consolidés.

M. François Goulard. S'il s'agit d'isoler comptablement l'activité de fret, on ne peut pas à proprement parler de « consolidation ».

M. Charles de Courson. L'idée du rapporteur pour avis est bonne. On peut envisager une rédaction un peu différente.

M. le Rapporteur pour avis. Je propose à la Commission d'adopter un amendement CF 2 rectifié, qui pourrait être ainsi rédigé :

« Compléter l'alinéa 20 de l'article 1^{er} par la phrase : « Lorsqu'un groupe d'entreprises publiant une comptabilité consolidée ou une entreprise exploite plusieurs services de transport ferroviaire de fret, la gestion de ces services fait l'objet d'une comptabilité séparée, le cas échéant au niveau du groupe. » »

La Commission adopte l'amendement CF 2 ainsi rectifié.

Elle adopte également l'amendement CF 3 du rapporteur pour avis, qui précise que la publication du document à laquelle sera tenu le gestionnaire d'infrastructure sera annuelle.

La Commission examine ensuite l'amendement CF 4 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Faute de mieux, parce que la méthode ne nous plaît guère, l'amendement prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant un calendrier d'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

M. Charles de Courson. Êtes-vous sûr qu'aucune date n'était prévue pour l'ouverture à la concurrence de ce segment du marché ? Est-il exclu du champ de la directive ?

M. le rapporteur pour avis. Pour l'instant, oui. Les dispositions complexes du règlement sur les obligations de service public font que l'application de la concurrence au transport régional n'est pas codifiée. Il n'y a donc pas de calendrier précis.

M. Charles de Courson. Même s'il n'y a qu'un seul opérateur pour le moment, qu'est-ce qui empêche une région de faire un appel d'offre ?

M. le rapporteur pour avis. S'agissant de la circulation des trains, il me semble que nous ne disposons pas du cadre légal qui permettrait d'organiser la concurrence.

M. Charles de Courson. Nous sommes hors du cadre des obligations de service public – OSP – en vertu même du droit de la concurrence.

M. François Goulard. Il s'agit là d'un point important car il concerne l'ensemble du transport régional. La région Alsace envisageait, il y a quelques années, de confier ses transports de voyageurs régionaux à la *Deutsche Bahn*. C'est donc apparemment que la loi ne l'en empêchait pas.

M. le rapporteur pour avis. Mais elle ne l'a pas fait. Je pense que les obstacles juridiques ne lui ont pas permis d'aboutir. Au cours de la préparation du projet de loi, l'idée d'aller plus loin dans l'ouverture à la concurrence a été envisagée, mais le Gouvernement a décidé d'en rester là pour le moment. Juridiquement, nous en sommes réduits à demander un rapport sur le sujet. Si l'on voulait ouvrir le transport régional de voyageurs à la concurrence, il faudrait un texte positif l'autorisant clairement.

M. le président Didier Migaud. Cet amendement n'est pas neutre car son adoption signifierait que la Commission des finances souhaite introduire la concurrence dans les transports régionaux de voyageurs alors que l'Europe ne l'impose pas et que le gouvernement français n'a pas encore tranché.

M. le rapporteur pour avis. Nous ne demandons qu'un modeste rapport, monsieur le président !

M. Charles de Courson. S'il était confirmé qu'un conseil régional ne puisse pas faire jouer la concurrence en matière de transport ferroviaire de voyageurs régional – ce que je trouverais étrange car il faudrait que l'interdiction soit explicite –, l'attention devrait être appelée sur ce point dans l'intérêt des contribuables et de la bonne gestion des services publics confiés aux régions.

M. le rapporteur pour avis. Tel est l'esprit de mon amendement. J'apporterai à mes collègues les précisions de droit sur lesquelles je me fonde. En tout état de cause, tant l'État que les opérateurs ferroviaires considèrent que la concurrence n'est pas possible aujourd'hui. Je me contente pour l'instant de réclamer, par cet amendement, un modeste rapport qui permettra de clarifier les choses.

La Commission adopte l'amendement CF 4.

La Commission est saisie de l'amendement CF 5 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement tend à préciser la compétence de la SNCF sur les seuls services rendus en gare et à laisser ouverte la compétence générale sur les gares dans leur ensemble. Nous ne voudrions pas que l'alinéa 42 de l'article 1^{er} permette de conférer subrepticement à la SNCF cette compétence générale, en particulier sur les gares qui sont à construire.

M. le président Didier Migaud. Votre amendement reprend la formule du texte : « de gérer de façon transparente et non discriminatoire ». Peut-on gérer de façon opaque et discriminatoire ?

Est-ce ainsi que l'on rédige la loi ?

M. le rapporteur pour avis. Mon amendement vise avant tout à opérer une distinction entre les services aux entreprises ferroviaires et les gares en tant que telles. Il n'est pas écrit d'avance que c'est la SNCF qui construira certaines gares : cela pourra être notamment RFF et les collectivités locales. L'alinéa 42 me semble fermer un système dont il vaudrait mieux qu'il soit ouvert.

M. Charles de Courson. L'amendement ne mentionne que les services aux entreprises ferroviaires. Mais les gares proposent bien d'autres services, tels que la restauration et l'hôtellerie.

En cas d'ouverture à la concurrence, les opérateurs devront-ils acquitter un loyer pour l'hébergement des conducteurs de trains, par exemple ?

M. le rapporteur pour avis. Il faut distinguer services aux entreprises ferroviaires et services aux voyageurs. Les premiers restent de la compétence de la SNCF, tandis que les services aux tiers – voyageurs ou simples chalands – doivent être ouverts.

M. Charles de Courson. Contrairement au texte adopté par la Commission des affaires économiques, l'amendement ne fait plus état des « autres personnes publiques » susceptibles de confier la gestion des gares. Or, sauf erreur de ma part, certaines gares, dans les réseaux secondaires, n'appartiennent pas à la SNCF.

M. le rapporteur pour avis. Vous avez raison. Il faudrait rectifier l'amendement en ajoutant, après le mot : « État », les mots : « ou d'autres personnes publiques ».

M. François Goulard. Quoi qu'il en soit, la rédaction proposée dans l'amendement est plus restrictive que celle du texte de la Commission des affaires économiques, qui vise l'ensemble des services.

M. le rapporteur pour avis. Le dispositif du texte encadre la gestion des gares de voyageurs par la SNCF. Cet amendement a pour objet de préciser que la SNCF gère les services aux entreprises ferroviaires. En permettant à d'autres entités de gérer certains services, il restreint en effet le champ de la mission de la SNCF dans les gares.

M. François Goulard. En cas de coexistence de plusieurs compagnies de transport ferroviaire, le principal problème qui se pose est celui du traitement du public : guichets, orientation, etc. C'est l'ensemble du champ des services rendus par la gare qui doit faire l'objet d'une gestion transparente et non discriminatoire.

M. le rapporteur pour avis. Alors que la loi actuelle ne lui confie pas la gestion des gares, il m'a semblé que la SNCF profitait de ce texte pour ajouter aux missions qui lui étaient assignées une mission de gestion globale des gares. Le dispositif du texte exclut les collectivités locales, RFF ou d'autres acteurs de la gestion des gares.

Mme Béatrice Pavy. Comme mes collègues François Goulard et Charles de Courson, je trouve cette nouvelle rédaction restrictive. On n'y retrouve même plus la possibilité de percevoir des redevances, alors que celle-ci figure dans le projet.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement prévoit bien cette possibilité puisqu'il renvoie au texte proposé pour le IV de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982.

Je le répète, il s'agit seulement de ne pas verrouiller la responsabilité de la gestion des gares au profit de la seule SNCF.

M. François Goulard. Les gares de voyageurs appartiennent à la SNCF. *A priori*, c'est le propriétaire qui est chargé de la gestion.

M. le rapporteur pour avis. *Quid* des gares nouvelles ? Mais je conviens que la matière est un peu compliquée. La prudence me conduit, à ce stade, à retirer mon amendement. Nous reviendrons sur le sujet en séance publique.

L'amendement CF 5 est retiré.

M. Charles de Courson. Autrefois, la SNCF était concessionnaire des gares. Ce régime a-t-il été modifié ?

M. le rapporteur pour avis. L'État est propriétaire des gares et celles-ci sont mises à l'actif de la SNCF, sans qu'il existe à proprement parler de texte juridique énonçant que la gare est la propriété de la SNCF. Si une gare est désaffectée, elle revient à l'État.

M. François Goulard. S'il y a toute cette querelle entre RFF et la SNCF, c'est bien parce qu'il s'agit de propriété et pas seulement de dévolution. Et le produit des ventes va bien à une entreprise ou à l'autre.

M. Henri Emmanuelli. Pourtant, lorsqu'une gare doit subir une réfection, ce sont les collectivités locales qui paient. Si l'on pouvait tirer les choses au clair grâce au texte que nous examinons, ce serait formidable !

M. le rapporteur pour avis. Dans ses travaux consacrés à l'immobilier de l'État, la mission d'évaluation et de contrôle a largement développé ces sujets. On a certes accompli des progrès dans la répartition entre les acteurs. La SNCF est, si vous me passez l'expression, « quasi-propriétaire ». C'est elle qui perçoit les loyers lorsqu'il y a location. Pour autant, je ne pense pas qu'elle ait toutes les caractéristiques du propriétaire.

M. Charles de Courson. Dispose-t-elle de l'*usus*, du *fructus* et de l'*abusus* ?

M. le rapporteur pour avis. Il n'est pas certain qu'elle dispose complètement de l'*abusus*. Je vous apporterai des précisions à ce sujet.

La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 1^{er} ter (nouveau) : *Droits et obligations des voyageurs ferroviaires.*

La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} ter sans modification.

Article 2 (loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire) : *Dispositions relatives à Réseau ferré de France (RFF).*

La Commission est saisie de l'amendement CF 6 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. À l'heure actuelle, les partenariats public-privé, les PPP, ne sont autorisés que pour les infrastructures ferroviaires d'intérêt national ou international. Nous souhaitons par cet amendement en élargir le champ aux infrastructures destinées au transport de proximité et au développement d'autres activités ferroviaires.

M. Charles de Courson. Je suis d'accord sur le fond, mais cette précision est-elle vraiment utile ? Existe-t-il une disposition qui réduise ainsi le champ des PPP ?

M. le rapporteur pour avis. Oui. Les textes généraux ne permettaient pas les PPP en matière d'infrastructures ferroviaires, sauf pour les lignes internationales. Nous avons déjà dû introduire, dans le projet de loi relatif au développement et à la sécurité des transports, des dispositions spécifiques en faveur des infrastructures d'intérêt national. Il vous est proposé avec cet amendement d'aller plus loin.

M. François Goulard. Tout en souscrivant à l'objectif du rapporteur pour avis, je n'ai pas le souvenir d'une disposition restreignant de la sorte l'application des PPP.

Par ailleurs, je rappelle que le coût de la première construction réalisée en PPP, la ligne Perpignan-Figueras, s'est révélé inférieur de 25 % aux prévisions établies par la SNCF.

M. Henri Emmanuelli. L'État n'ayant pas les moyens de mettre en œuvre les grands travaux, il met à contribution jusqu'à 50 % du coût le budget des collectivités locales, dont ce n'est pas la vocation. C'est un transfert de charges massif !

Quant à RFF, lorsqu'on lui demande la construction de quelques centaines de mètres de ligne pour éviter le passage quotidien de 2 000 camions, il répond qu'il n'a pas d'argent !

Il me semble que l'on ferait mieux d'aborder en premier lieu la question des moyens.

M. le rapporteur pour avis. J'y reviendrai à l'occasion de la discussion du projet de loi de finances car je trouve les schémas de financement des infrastructures ferroviaires assez « artistiques », ce qui n'empêche pas les études de progresser.

La Commission adopte l'amendement CF 6.

Elle examine ensuite l'amendement CF 7 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de confier au titulaire d'un contrat de partenariat ou de délégation de service public, et non à la SNCF, l'entretien des installations de sécurité. Ce fractionnement excessif des responsabilités est incompatible avec la réalité opérationnelle d'un PPP.

M. François Goulard. Le rapporteur pour avis a sur ce point parfaitement raison !

M. Charles de Courson. Cela ne risque-t-il pas de poser des problèmes de coordination en matière de sécurité ?

M. le rapporteur pour avis. Il est seulement question d'entretien, c'est-à-dire de travail physique.

M. François Goulard. Selon la manière dont on conçoit et réalise un équipement, les coûts d'entretien peuvent varier considérablement. Si l'on ne confie pas l'entretien au partenaire privé, celui-ci risque de livrer des installations qui se révéleront ensuite très coûteuses. Le contrat global va dans le sens de l'économie.

La Commission adopte l'amendement CF 7.

Puis elle est saisie de l'amendement CF 8 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Le Sénat a souhaité préciser que le conseil d'administration de Réseau ferré de France « comprend également un représentant d'une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement ». Dans la mesure où ces associations seront déjà représentées au sein du conseil de développement du réseau ferré national, une telle disposition ne semble pas indispensable.

La Commission adopte cet amendement.

Elle émet ensuite un avis favorable à l'adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 A (nouveau) : *Rapport sur le remboursement de la dette de RFF.*

La Commission est saisie de l'amendement CF 9 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. L'article 3 A dispose que : « Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France ». Notre Commission ne peut laisser passer une telle rédaction ! Je propose de faire plus simplement référence aux solutions « proposées pour le remboursement » de la dette de RFF.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 3 A **ainsi modifié**.*

Article 4 : *Statut et champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).*

La Commission est saisie de l'amendement CF 10 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Par cet amendement, il est proposé que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires donne un avis sur le financement du programme d'investissement relatif à l'infrastructure.

Sans aller jusqu'au dispositif britannique, où c'est le régulateur qui décide du programme d'infrastructures, il semble utile que l'ARAF puisse s'exprimer sur les questions de financement.

M. François Goulard. Je suis assez réservé. L'ARAF n'a pas de compétence en matière d'infrastructures. La répartition du financement entre l'État, les régions et les départements est une question politique qui ne relève pas de l'Autorité de régulation.

M. le président Didier Migaud. On estime déjà qu'il y a trop d'autorités de régulation. Est-il opportun de leur donner des pouvoirs supplémentaires ?

M. le rapporteur pour avis. Lorsqu'elle devra se prononcer sur les tarifs, l'ARAF devra tout de même disposer d'une bonne analyse du financement et des coûts d'investissement. Dans la mesure où il n'existe pas aujourd'hui d'instance s'occupant sérieusement du financement, un avis ne me paraissait pas inutile.

Cela dit, je retire l'amendement.

*L'amendement est CF 10 est **retiré**.*

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 4 **sans modification**.*

Article 7 : *Pouvoir réglementaire de l'ARAF.*

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 **sans modification**.*

Article 8 : *Missions et pouvoirs de l'ARAF.*

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 8 **sans modification**.*

Article 9 : *Compétence de traitement des litiges et de réformation des décisions.*

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 9 **sans modification**.*

Article 23 bis : *Encadrement de l'activité de cabotage routier.*

La Commission est saisie de l'amendement CF 11 du rapporteur pour avis, lequel fait l'objet du sous-amendement CF 13 de M. Charles de Courson.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement vise à faciliter le transport routier de voyageurs sur des dessertes intérieures régulières d'intérêt national. En effet, le cadre juridique actuel est si contraignant et complexe qu'il n'existe pas d'offre significative en la matière.

M. Charles de Courson. Mon sous-amendement tend à permettre le transfert à un organisme agréé de la gestion et de la délivrance des documents de contrôle du cabotage routier. Aujourd'hui, ces activités sont déléguées par l'administration à une association professionnelle, l'AFTRI, l'Association française du transport routier international.

M. le rapporteur pour avis. Je ne suis guère favorable au sous-amendement, qui me semble destiné à maintenir la situation existante là où il faudrait introduire un peu plus de liberté. Je ne pense pas qu'il faille tout confier à un organisme prédéterminé.

M. Charles de Courson. Il ne s'agit que d'ouvrir une possibilité. La question est surtout de savoir si l'administration a les moyens de délivrer toutes les autorisations de cabotage.

M. François Goulard. L'amendement et le sous-amendement sont rapprochés pour des raisons de procédure, mais ils traitent de sujets différents.

La proposition du rapporteur est tout à fait fondée. La France est le seul pays où il n'existe pas de liaison de longue distance par autocar car l'autorisation n'est jamais délivrée. En revanche, ces restrictions n'existent pas sur le plan international, ce qui permet à de nombreux jeunes Européens de visiter notre pays.

Le train coûte cher. Pour quatre jeunes de province qui veulent passer un week-end à Paris, il est souvent moins onéreux d'utiliser une voiture. Des lignes de transport à longue distance par car permettraient une économie considérable pour les personnes concernées et un gain réel en termes de sécurité et d'environnement. Si l'on s'est longtemps refusé à voir cette réalité, c'est uniquement du fait de l'hostilité de la SNCF !

L'adoption de l'amendement pourrait donc marquer une date dans l'histoire du transport de voyageurs en France.

M. Henri Emmanuelli. Je suis d'autant plus favorable à l'amendement que ma régie départementale a vainement essayé de créer une ligne Gibraltar-Cap Nord !

M. Charles de Courson. Si l'on n'ouvre pas la possibilité de délégation, on ne permet pas d'autre gestion que directe.

M. le rapporteur pour avis. Je maintiens mon avis défavorable au sous-amendement. La question de l'incapacité de l'État n'est pas établie. Le principe de la délégation n'est pas illégitime en soi, mais peut-on réellement confier la mission à plusieurs organismes et non à la seule AFTRI ?

M. Charles de Courson. Mon sous-amendement n'exclut nullement le pluralisme, et il laisse également l'administration libre de déterminer de grands secteurs géographiques.

M. le rapporteur pour avis. Alors qu'il devait figurer à l'ordre du jour de la session extraordinaire, ce texte ne sera examiné en séance publique qu'à la rentrée. Peut-être pourrions-nous dans l'intervalle revenir sur ce point.

M. Charles de Courson. Dans le cadre de l'article 88 du Règlement ?

M. le président Didier Migaud. Ce serait alors en Commission des affaires économiques.

M. François Goulard. La délégation à l'AFTRI fonctionne, mais il ne peut y avoir de monopole en la matière. En outre, l'administration doit s'assurer que la délégation de gestion n'aboutit pas à restreindre le cabotage : les associations professionnelles ont une tendance naturelle à limiter la concurrence. Cela étant, la gestion de ce type d'autorisation est sans doute mieux assurée par une ou plusieurs organisations professionnelles.

Je suis donc favorable au sous-amendement. Si nous ne l'adoptons pas aujourd'hui, il risque de « passer à la trappe » pour des raisons de procédure.

M. le président Didier Migaud. Notre Commission pourrait l'adopter, sous réserve que la Commission des affaires économiques apporte quelques précisions.

M. Charles de Courson. Pour éviter toute ambiguïté, je propose de substituer, dans mon sous-amendement, aux mots : « un organisme agréé », les mots : « un ou plusieurs organismes agréés », et aux mots : « cet organisme », les mots : « ces organismes ».

M. le rapporteur pour avis. Très bien !

La Commission adopte le sous-amendement CF 13 ainsi corrigé.

M. le rapporteur pour avis. Le transport par autocar s'inscrit dans une logique favorable à l'environnement puisqu'il se substitue fréquemment à l'usage de la voiture. Dans son dernier bulletin, la FNAUT, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, se montre très favorable au développement de ce type d'offre.

La Commission adopte l'amendement CF 11 modifié par le sous-amendement CF 13 corrigé.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 bis ainsi modifié.

Elle adopte ensuite l'amendement de cohérence CF 12 du rapporteur pour avis, tendant à supprimer, dans l'intitulé du titre IV bis, les mots « de marchandises ».

*

* *