

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 juin 1996.

RAPPORT  
SUPPLÉMENTAIRE

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur la proposition de résolution, présentée en application de l'article 73 bis du Règlement par M. Nicolas ABOUT sur la communication de la commission sur le développement des chemins de fer communautaires. -Application de la directive 91/440/CEE-. Nouvelles mesures pour le développement des chemins de fer et sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires (n° E-510).*

Par M. Bernard JOLY,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, Gérard César, Louis Minetti, vice-présidents ; Georges Berchet, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Mme Danièle Pourtaud, MM. Jean Puech, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Sénat : 332 et 422 (1995-1996).

Union européenne.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	3
<b>RÉSOLUTION</b> .....	11
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	15
<b>ANNEXES - AMENDEMENTS SOUMIS À LA COMMISSION ET EXAMINÉS LORS DE SA RÉUNION DU 17 JUIN 1996</b> .....	25

Mesdames, Messieurs,

Au cours de sa réunion du 12 juin 1996, votre Commission des Affaires économiques a procédé à l'examen d'une proposition de résolution n° 332 présentée par M. Nicolas About sur la communication de la commission sur le développement des chemins de fer communautaires<sup>1</sup>. -Application de la directive 91/440/CEE-. Nouvelles mesures pour le développement des chemins de fer et sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires (n° E-510). Elle a adopté sa propre proposition de résolution qui reprend ce texte en le modifiant et en le complétant.

Réunie le mercredi 19 juin 1996, elle a examiné les amendements déposés sur cette proposition de résolution.

Au **quatrième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à l'incidence de l'unification européenne sur le transport ferroviaire, la commission, a examiné l'**amendement n° 1** déposé par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour.

Le rapporteur ayant fait observer que l'unification de l'espace européen constituait un facteur de renouveau du transport ferroviaire et qu'il émettait un avis défavorable à cet amendement, M. Louis Minetti a soutenu son amendement en considérant que la coopération pouvait, au contraire, avoir un caractère dynamique.

Puis, la commission a rejeté l'amendement n° 1.

Les commissaires du groupe socialiste et ceux du groupe communiste, républicain et citoyen ont voté pour.

---

<sup>1</sup> cf. rapport n° 422 de M. Bernard Joly.

Au **sixième alinéa** de la proposition de résolution relatif au bilan de l'application de la directive n° 91-440, la commission a examiné un **amendement n° 2** déposé par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, tendant à considérer que le bilan d'application de la directive précitée se soldait par des pertes d'emplois, de parts de marché et par un amoindrissement du service rendu.

Après l'intervention du Président Jean François-Poncet, le rapporteur a observé que la rédaction de cet amendement était contestable. Il a estimé que l'application de la directive 91/440 transposée en France en 1995 n'était pas la cause des difficultés de la SNCF qui avait des problèmes avant cette date.

Puis, il a donné un avis défavorable à l'amendement n° 2 que la Commission des Affaires économiques a rejeté, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **dixième alinéa** de la proposition de résolution relatif au caractère irréversible de l'ouverture à la concurrence, la commission, a examiné **l'amendement n° 3** de M. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, tendant à supprimer le dixième alinéa précité.

Le rapporteur a déclaré que l'ouverture à la concurrence permettait de faire baisser les prix et avait des effets positifs pour le consommateur. Il a ajouté que la concurrence supposait des efforts pour la SNCF, que la Commission des Affaires économiques souhaitait que ces efforts soient, dans un premier temps, limités, et qu'ils permettent à la société de reconquérir des parts de marché. Puis il a émis un avis défavorable à l'amendement n° 3.

M. Louis Minetti a déclaré son hostilité à une concurrence qui privilégie le TGV et élimine les petites lignes, et M. Bernard Joly, rapporteur, lui a répondu que les trains les plus rentables en Europe circulaient sur les lignes à grande vitesse et sur le réseau banlieue.

Le président Jean François-Poncet a évoqué le problème posé par la concurrence entre les objectifs d'aménagement du territoire et la rentabilité des lignes ferroviaires, puis il a rappelé l'avancée que constituait la création du fonds de péréquation des transports aériens pour les petites lignes aériennes.

Puis, la commission a rejeté l'amendement n° 3, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au même alinéa, la commission a également examiné un **amendement n° 13** de MM. Aubert Garcia, William Chervy, Roland Courteau, Léon Fatous, Jean-Marc Pastor, Jean Peyrafitte, Philippe Richert et les membres du groupe socialiste, tendant à prendre en compte la nécessité du maintien d'un service public de qualité.

Le rapporteur a exprimé le souhait que le service public soit le meilleur possible et il a souligné la qualité et la compétence des salariés de la SNCF avant de donner un avis favorable à l'amendement n° 13.

Puis, la commission a adopté l'amendement n° 13.

Au **quinzième alinéa** de la proposition de résolution relatif à l'opportunité offerte par l'action communautaire pour mettre en oeuvre des réformes indispensables, la commission a examiné un **amendement n° 4** présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, tendant à considérer que la politique européenne était une des sources des difficultés de la SNCF.

Le rapporteur a jugé cet amendement quelque peu polémique et il a estimé qu'il n'était pas conforme à l'esprit de la résolution. Il a déclaré que la politique européenne n'était pas la cause des difficultés de la SNCF, puis, il a émis un avis défavorable à l'amendement n° 4.

Après l'intervention de M. Louis Minetti, la commission a rejeté l'amendement n° 4, les commissaires groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **dix-huitième alinéa** de la proposition de résolution relatif à l'assainissement de la situation financière de la SNCF, la commission a examiné un **amendement n°5** présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, tendant à considérer que la situation financière de la SNCF conduisait à une démotivation profonde.

Le rapporteur a déclaré que l'on ne pouvait contester que l'incapacité de la SNCF à résoudre le problème de l'endettement et du déficit d'exploitation, rendait illusoire les tentatives de réforme. Il a fait part de son scepticisme sur le point de savoir si l'apurement de l'endettement constituait, à lui seul, un facteur de remotivation du personnel, et il a émis un avis défavorable à l'amendement n° 5.

Après l'intervention de M. Louis Minetti, la commission a rejeté l'amendement n° 5, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **dix-neuvième alinéa** de la proposition de résolution, relatif au fait que la SNCF est appelée à exercer des missions de service public, la commission, a examiné un **amendement n° 14** présenté par MM. Aubert Garcia, William Chervy, Roland Courteau, Léon Fatous, Jean-Marc Pastor, Jean Peyrafitte, Roger Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés tendant à indiquer que la France est attachée au maintien d'un service public assuré par la SNCF.

Le rapporteur a déclaré préférer l'esprit de la rédaction antérieurement adoptée par la commission. Il a émis un avis défavorable à l'amendement n° 14.

Après l'intervention de M. Aubert Garcia, la commission a rejeté l'amendement n° 14, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **vingt-et-unième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la marge d'autonomie dont doit disposer la SNCF en tant qu'entreprise, la commission a examiné un amendement n° 6 de MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour, tendant à ce que la SNCF continue d'assurer des responsabilités en matière d'aménagement du territoire et d'emploi.

Le président Jean François-Poncet a estimé qu'il était juste que l'Etat prenne en charge le coût des contraintes qu'il impose à la SNCF.

Le rapporteur ayant déclaré que l'Etat et les régions devaient assumer l'aménagement du territoire, et qu'ils devaient aider la SNCF à cette fin, M. Louis Minetti a retiré l'amendement n° 6.

Au **vingt-deuxième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la demande faite au Gouvernement de s'opposer à la proposition E-510, la commission a examiné un **amendement n° 7** présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour et tendant à ce que la directive 91-440 soit remise en cause.

Le rapporteur a rappelé que la Commission des Affaires économiques souhaitait, d'une part, que l'on continue à appliquer la directive n° 91/440 et, d'autre part, que l'on en dresse un bilan d'application. Il a exprimé un avis défavorable à l'amendement n° 7.

M. Louis Minetti, ayant pris la parole, la commission a rejeté l'amendement n° 7, les commissaires du groupe socialiste s'abstenant, les commissaires du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **vingt-quatrième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la complémentarité entre modes de transports, la commission a examiné un **amendement n° 15** présenté par MM. Aubert Garcia, William Chervy, Roland Courteau, Léon Fatous, Jean-Marc Pastor, Jean Peyrafitte, Roger Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Le rapporteur a indiqué que, sous réserve de plusieurs modifications relatives à la complémentarité des modes de transport terrestre et à la prise en compte des coûts qu'ils entraînent, il était favorable à l'adoption de l'amendement n° 15.

M. Aubert Garcia étant intervenu, la commission a adopté l'amendement n° 15 ainsi modifié.

Au **vingt-septième alinéa** de la proposition de résolution, relatif au soutien au transport combiné, la commission a examiné l'**amendement n° 8** présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour.

Puis, elle a, suivant l'avis de son rapporteur, adopté un amendement de portée rédactionnelle reprenant l'esprit de l'amendement n° 8.

Au **vingt-huitième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la clarification des responsabilités de l'Etat et de la SNCF, la commission a examiné l'**amendement n° 9** de MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour tendant à éviter que l'unicité de l'entreprise soit remise en cause.

Le rapporteur a indiqué qu'il émettait un avis défavorable à l'amendement n° 9 puisque les pouvoirs publics s'acheminaient vers une réflexion sur le statut de la SNCF et que le Gouvernement envisageait la création d'un établissement public qui prendrait en charge la dette.

Après l'intervention de M. Louis Minetti, la commission a rejeté l'amendement n° 9, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour l'amendement.

Au **vingt-neuvième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à l'assainissement de la situation financière de la SNCF, la commission a examiné l'**amendement n° 10** de MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, relatif à la prise en compte de la dette découlant des dépenses d'infrastructures et des intérêts liés à cette dette.

Le rapporteur a indiqué qu'il émettait un avis favorable à l'amendement n° 10, sous réserve d'une modification qui permette d'évoquer « une » prise en compte et non « la » prise en compte de la dette, cette modification étant destinée à donner plus de souplesse dans l'appréciation du montant pris en compte.

Après l'intervention de M. Louis Minetti, la commission a adopté l'amendement n° 10.

Au **trentième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la réaffirmation de l'attachement au service public du transport, la commission a examiné l'**amendement n° 16** présenté par MM. Aubert Garcia, William Chervy, Roland Courteau, Léon Fatous, Jean-Marc Pastor, Jean Peyrafitte, Roger Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés et relatif à l'attachement à l'existence d'un service public ferroviaire, éléments de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale.

Le rapporteur a émis un avis défavorable à l'amendement n° 16, estimant que la rédaction adoptée par la commission était plus complète.

Puis, la commission a rejeté l'amendement n° 16, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au même alinéa, la commission a également examiné **l'amendement n° 11** présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour, relatif à l'extension des missions de service public de la SNCF.

Le rapporteur a émis un avis défavorable à l'amendement n° 11, estimant d'une part que la création d'emplois n'était pas une mission de service public, d'autre part, que la prise en compte des coûts externes et environnementaux était visée au vingt quatrième alinéa, et enfin que le terme de « guerre économique » était trop fort pour que la commission puisse y souscrire.

M. Louis Minetti ayant pris la parole, la commission a rejeté l'amendement n° 11, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au **trente-et-unième alinéa** de la proposition de résolution, relatif à la mise en oeuvre du transfert aux régions, la commission a examiné un **amendement n° 12** de MM. Louis Minetti, Claude Billard et Félix Leyzour souhaitant une réelle démocratisation de l'entreprise publique.

Le rapporteur a estimé que l'esprit de l'amendement n° 12 était contraire à celui qui inspirait la proposition de résolution et il y a émis un avis défavorable.

Puis, la commission a rejeté l'amendement n° 12, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

Au même alinéa, la commission a examiné, un **amendement n° 17** présenté par MM. Aubert Garcia, William Chervy, Roland Courteau, Léon Fatous, Jean-Marc Pastor, Jean Peyrafitte, Roger Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés et tendant à prévoir des conditions restrictives pour le transfert aux régions.

Le rapporteur a émis un avis défavorable à l'amendement n° 17, rappelant que le fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables avait contribué au financement du TGV Est, ce qui satisfaisait pour partie l'amendement, et indiquant qu'il était nécessaire d'attendre le résultat de l'expérimentation qui allait être lancée dans ces régions.

Puis, la commission a émis un avis défavorable à l'amendement n° 17, les commissaires du groupe socialiste et du groupe communiste, républicain et citoyen votant pour.

**Votre Commission des Affaires économiques a adopté la résolution ainsi amendée, dont le texte figure ci-après, le groupe socialiste s'abstenant et le groupe communiste, républicain et citoyen votant contre.**



## RÉSOLUTION

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la proposition d'acte communautaire E 510 ;

Considérant que l'unification de l'espace européen peut constituer un facteur important de renouveau pour le transport ferroviaire ;

Considérant que la directive 91/440 du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer européens, repose sur quatre piliers : l'indépendance des entreprises ferroviaires à l'égard des Etats, l'assainissement financier, la séparation entre activité de transport et gestion de l'infrastructure, enfin une ouverture limitée du réseau ferroviaire à la concurrence ;

Considérant que le bilan de l'application de la directive précitée présenté par la Commission européenne ne permet aucunement d'évaluer les résultats de ce premier texte, qui n'a pas encore été transposé dans l'ensemble des Etats membres ;

Considérant que la proposition d'acte communautaire E 510 a pour objet d'étendre les droits d'accès à l'infrastructure, qui seraient désormais accordés à toutes les entreprises souhaitant offrir des services de transport de marchandises ou des services internationaux de transport de voyageurs ;

Considérant que les conséquences possibles de l'extension des droits d'accès n'ont fait l'objet d'aucune réflexion préalable, notamment en ce qui concerne les risques d'écrémage du marché, la nécessité de maintenir un haut niveau de sécurité et un niveau de formation du personnel satisfaisant ;

Considérant que la coopération entre opérateurs ferroviaires peut souvent permettre des progrès substantiels dans l'unification de l'espace européen ; que la politique communautaire de la concurrence doit prendre en compte les particularités du transport ferroviaire ;

Considérant également que l'ouverture progressive à la concurrence est un phénomène irréversible de même que le maintien d'un service public de

qualité et que les entreprises ferroviaires peuvent en tirer un important profit en termes d'efficacité ;

Considérant que l'absence de prise en compte de certains coûts externes -pollution, encombrements, accidents...- nuit au développement du transport ferroviaire ; que le chemin de fer ne pourra toutefois profiter d'une modification de cette situation que s'il améliore sensiblement ses performances dans le domaine du transport de marchandises ;

Considérant que la politique de l'Union européenne en matière de réseaux transeuropéens de transport paraît aujourd'hui fragilisée du fait de l'absence de financements suffisants ;

Considérant que l'harmonisation technique entre réseaux et matériels européens a progressé tout en restant insuffisante ; que les incompatibilités techniques sont source de coûts importants, qui nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire ;

Considérant que le transport combiné, malgré les soutiens dont il fait l'objet, tant au niveau communautaire qu'au niveau français, ne connaît qu'un développement assez lent et ne détient encore que des parts de marché limitées ;

Considérant que la politique européenne n'est pas la source des difficultés de la SNCF ; que l'action communautaire offre au contraire une opportunité de mettre en oeuvre des réformes indispensables trop longtemps différées ;

Considérant que la SNCF est aujourd'hui dans une situation extrêmement difficile, qui pose la question de sa survie dans un environnement en profonde évolution ;

Considérant qu'il est aujourd'hui en pratique impossible d'identifier les responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans la situation et l'évolution du transport ferroviaire ; que la séparation comptable entre exploitation et gestion de l'infrastructure doit permettre de progresser dans cette voie ; qu'il paraît désormais peu souhaitable de laisser la SNCF prendre en charge la construction des nouvelles infrastructures ferroviaires ;

Considérant que la situation financière de la SNCF n'est aujourd'hui plus supportable pour l'entreprise et qu'elle conduit à une démotivation profonde ; que la directive du 29 juillet 1991 invite les Etats à assainir la situation des entreprises ferroviaires ;

Considérant que la France est légitimement attachée au maintien de missions de service public ; que la SNCF n'est pas un service public, mais

qu'elle est appelée à exercer des missions de service public ; que ces missions ne sont actuellement pas clairement identifiées ;

Considérant que le transfert aux régions de la gestion du transport régional contribuera à la clarification des responsabilités et permettra de rapprocher la décision de l'utilisateur ; qu'un tel transfert doit naturellement être accompagné d'un transfert de moyens suffisants ; qu'il convient, dans un premier temps, de mettre en place une expérimentation réversible ;

Considérant que la SNCF est une entreprise, qu'elle doit, à ce titre, disposer d'une large autonomie pour entreprendre les réformes indispensables à l'amélioration de son efficacité ; qu'elle doit dès lors être jugée sur les résultats qu'elle obtiendra ;

Demande au Gouvernement de s'opposer à la proposition d'acte communautaire E 510 afin de permettre, dans un premier temps, une application complète de la directive 91/440 ; souhaite qu'un bilan approfondi de cette directive puisse être établi par la Commission européenne et que les conséquences d'une plus large ouverture à la concurrence soient étudiées avec précision ;

Demande que les accords de coopération entre opérateurs soient examinés en fonction des spécificités du transport ferroviaire et non seulement au regard des principes généraux de la politique communautaire de la concurrence ;

Estime important pour la définition de la politique des transports et le développement d'une réelle complémentarité entre les différents modes de transports terrestres que soit pris en compte l'ensemble des coûts entraînés par ceux-ci ;

Invite le Gouvernement à agir au sein du Conseil afin qu'une clarification soit apportée sur la situation des projets de réseaux transeuropéens de transport, dont la réalisation paraît aujourd'hui compromise, faute de financements suffisants ;

Souligne la nécessité de renforcer les actions menées dans le domaine de l'harmonisation technique, afin de faciliter l'unification de l'espace européen ;

Souhaite que le transport combiné, compte tenu de ses avantages, fasse l'objet de mesures de soutien renforcées et chiffrées, tant au niveau communautaire qu'au niveau français ;

Souligne la nécessité d'une clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans l'organisation du transport

ferroviaire en France ; estime qu'il convient d'envisager une prise en charge par l'Etat de la construction de nouvelles infrastructures ;

Estime qu'un assainissement important et rapide de la situation financière de la SNCF est indispensable, par une prise en compte de la dette découlant des dépenses d'infrastructure mais aussi des intérêts liés à cette dette ;

Réaffirme son attachement à l'existence d'un service public du transport, élément indispensable de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale ; observe que les missions de service public confiées à la SNCF devraient être définies de manière plus précise ;

Souhaite une mise en oeuvre rapide du transfert aux régions de la responsabilité du transport régional, dans le cadre de l'expérimentation prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 ; estime que ce transfert devrait se faire dans le cadre d'une réflexion globale, au niveau de l'Etat, sur l'avenir du transport ferroviaire, et sur la péréquation des ressources entre les régions ;

Souligne que la SNCF, qui dispose de nombreux atouts, doit entreprendre de profondes réformes en matière d'organisation et d'adaptation de sa gestion, qu'elle doit en outre améliorer rapidement ses performances, notamment en faisant appel à l'expérimentation et à l'innovation, afin de devenir un opérateur dynamique et conquérant dans l'espace européen.

*Délibéré, en commission des affaires économiques et du plan, à Paris, le 19 juin 1996.*

## TABLEAU COMPARATIF

Proposition de résolution n° 332 (1995-1996) de M. Nicolas ABOUT	Proposition de Résolution de la Commission	Résolution de la Commission
Le Sénat.	Le Sénat.	Le Sénat.
Vu la proposition d'acte communautaire E 510 ;	Vu l'article 88-4 de la Constitution.	Vu l'article 88-4 de la Constitution.
<i>Considérant que l'unification de l'espace européen peut constituer un facteur important de renouveau pour le transport ferroviaire ;</i>	<i>Considérant que l'unification de l'espace européen peut constituer un facteur important de renouveau pour le transport ferroviaire ;</i>	<i>Considérant que l'unification de l'espace européen peut constituer un facteur important de renouveau pour le transport ferroviaire ;</i>
<i>Considérant que la directive 91/440 du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer européens, repose sur quatre piliers : l'indépendance des entreprises ferroviaires à l'égard des Etats, l'assainissement financier, la séparation entre activité de transport et gestion de l'infrastructure, enfin une ouverture limitée du réseau ferroviaire à la concurrence ;</i>	<i>Considérant que la directive 91/440 du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer européens, repose sur quatre piliers : l'indépendance des entreprises ferroviaires à l'égard des Etats, l'assainissement financier, la séparation entre activité de transport et gestion de l'infrastructure, enfin une ouverture limitée du réseau ferroviaire à la concurrence ;</i>	<i>Considérant que la directive 91/440 du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer européens, repose sur quatre piliers : l'indépendance des entreprises ferroviaires à l'égard des Etats, l'assainissement financier, la séparation entre activité de transport et gestion de l'infrastructure, enfin une ouverture limitée du réseau ferroviaire à la concurrence ;</i>
<i>Considérant que le bilan de l'application de la directive de 1991 présenté par la Commission européenne ne permet aucunement d'évaluer les résultats de ce premier texte, qui n'a pas encore été transposé dans l'ensemble des Etats membres ;</i>	<i>Considérant que le bilan de l'application de la directive précitée présenté par la Commission européenne ne permet aucunement d'évaluer les résultats de ce premier texte, qui n'a pas encore été transposé dans l'ensemble des Etats membres ;</i>	<i>Considérant que le bilan de l'application de la directive précitée présenté par la Commission européenne ne permet aucunement d'évaluer les résultats de ce premier texte, qui n'a pas encore été transposé dans l'ensemble des Etats membres ;</i>
<i>Considérant que la proposition d'acte communautaire E 510 a pour objet d'étendre les droits d'accès à l'infrastructure, qui seraient désormais accordés à toutes les entreprises souhaitant offrir des services de transport de marchandises ou des services internationaux de transport de voyageurs ;</i>	<i>Considérant que la proposition d'acte communautaire E 510 a pour objet d'étendre les droits d'accès à l'infrastructure, qui seraient désormais accordés à toutes les entreprises souhaitant offrir des services de transport de marchandises ou des services internationaux de transport de voyageurs ;</i>	<i>Considérant que la proposition d'acte communautaire E 510 a pour objet d'étendre les droits d'accès à l'infrastructure, qui seraient désormais accordés à toutes les entreprises souhaitant offrir des services de transport de marchandises ou des services internationaux de transport de voyageurs ;</i>

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

—  
*Considérant que les conséquences possibles de l'extension des droits d'accès n'ont fait l'objet d'aucune réflexion préalable, notamment en ce qui concerne les risques d'écrémage du marché, la nécessité de maintenir un haut niveau de sécurité et un niveau de formation du personnel satisfaisant ;*

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

—  
Considérant que les conséquences possibles de l'extension des droits d'accès n'ont fait l'objet d'aucune réflexion préalable, notamment en ce qui concerne les risques d'écrémage du marché, la nécessité de maintenir un haut niveau de sécurité et un niveau de formation du personnel satisfaisant ;

Considérant que la coopération entre opérateurs ferroviaires peut souvent permettre des progrès substantiels dans l'unification de l'espace européen ; que la politique communautaire de la concurrence doit prendre en compte les particularités du transport ferroviaire ;

Considérant également que l'ouverture progressive à la concurrence est un phénomène irréversible et que les entreprises ferroviaires peuvent en tirer un important profit en termes d'efficacité ;

Considérant que l'absence de prise en compte de certains coûts externes -pollution, encombrements, accidents...- nuit au développement du transport ferroviaire ; que le chemin de fer ne pourra toutefois profiter d'une modification de cette situation que s'il améliore sensiblement ses performances dans le domaine du transport de marchandises ;

Considérant que la politique de l'Union européenne en matière de réseaux transeuropéens de transport paraît aujourd'hui fragilisée du fait de l'absence de financements suffisants ;

Considérant que l'harmonisation technique entre réseaux et matériels européens a progressé tout en restant insuffisante ; que les incompatibilités techniques sont source de coûts importants, qui nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire ;

**Résolution  
de la Commission**

—  
Considérant que les conséquences possibles de l'extension des droits d'accès n'ont fait l'objet d'aucune réflexion préalable, notamment en ce qui concerne les risques d'écrémage du marché, la nécessité de maintenir un haut niveau de sécurité et un niveau de formation du personnel satisfaisant ;

Considérant que la coopération entre opérateurs ferroviaires peut souvent permettre des progrès substantiels dans l'unification de l'espace européen ; que la politique communautaire de la concurrence doit prendre en compte les particularités du transport ferroviaire ;

Considérant également que l'ouverture progressive à la concurrence est un phénomène irréversible de même que le maintien d'un service public de qualité et que les entreprises ferroviaires peuvent en tirer un important profit en termes d'efficacité ;

Considérant que l'absence de prise en compte de certains coûts externes -pollution, encombrements, accidents...- nuit au développement du transport ferroviaire ; que le chemin de fer ne pourra toutefois profiter d'une modification de cette situation que s'il améliore sensiblement ses performances dans le domaine du transport de marchandises ;

Considérant que la politique de l'Union européenne en matière de réseaux transeuropéens de transport paraît aujourd'hui fragilisée du fait de l'absence de financements suffisants ;

Considérant que l'harmonisation technique entre réseaux et matériels européens a progressé tout en restant insuffisante ; que les incompatibilités techniques sont source de coûts importants, qui nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire ;

Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

**Résolution  
de la Commission**

—

Considérant que le transport combiné, malgré les soutiens dont il fait l'objet, tant au niveau communautaire qu'au niveau français, ne connaît qu'un développement assez lent et ne détient encore que des parts de marché limitées ;

—

Considérant que le transport combiné, malgré les soutiens dont il fait l'objet, tant au niveau communautaire qu'au niveau français, ne connaît qu'un développement assez lent et ne détient encore que des parts de marché limitées ;

Considérant que la politique européenne n'est pas la source des difficultés de la SNCF ; que l'action communautaire offre au contraire une opportunité de mettre en oeuvre des réformes indispensables trop longtemps différées ;

Considérant que la politique européenne n'est pas la source des difficultés de la SNCF ; que l'action communautaire offre au contraire une opportunité de mettre en oeuvre des réformes indispensables trop longtemps différées ;

Considérant que la SNCF est aujourd'hui dans une situation extrêmement difficile, qui pose la question de sa survie dans un environnement en profonde évolution ;

Considérant que la SNCF est aujourd'hui dans une situation extrêmement difficile, qui pose la question de sa survie dans un environnement en profonde évolution ;

Considérant qu'il est aujourd'hui en pratique impossible d'identifier les responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans la situation et l'évolution du transport ferroviaire ; que la séparation comptable entre exploitation et gestion de l'infrastructure doit permettre de progresser dans cette voie ; qu'il paraît désormais peu souhaitable de laisser la SNCF prendre en charge la construction des nouvelles infrastructures ferroviaires ;

Considérant qu'il est aujourd'hui en pratique impossible d'identifier les responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans la situation et l'évolution du transport ferroviaire ; que la séparation comptable entre exploitation et gestion de l'infrastructure doit permettre de progresser dans cette voie ; qu'il paraît désormais peu souhaitable de laisser la SNCF prendre en charge la construction des nouvelles infrastructures ferroviaires ;

Considérant que la situation financière de la SNCF n'est aujourd'hui plus supportable pour l'entreprise et qu'elle conduit à une démotivation profonde ; que la directive du 29 juillet 1991 invite les Etats à assainir la situation des entreprises ferroviaires ;

Considérant que la situation financière de la SNCF n'est aujourd'hui plus supportable pour l'entreprise et qu'elle conduit à une démotivation profonde ; que la directive du 29 juillet 1991 invite les Etats à assainir la situation des entreprises ferroviaires ;

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

**Résolution  
de la Commission**

Considérant que la France est légitimement attachée au maintien de missions de service public ; que la SNCF n'est pas un service public, mais qu'elle est appelée à exercer des missions de service public ; que ces missions ne sont actuellement pas clairement identifiées ;

Considérant que le transfert aux régions de la gestion du transport régional contribuera à la clarification des responsabilités et permettra de rapprocher la décision de l'usager ; qu'un tel transfert doit naturellement être accompagné d'un transfert de moyens suffisants ; qu'il convient, dans un premier temps, de mettre en place une expérimentation réversible ;

Considérant que la SNCF est une entreprise, qu'elle doit, à ce titre, disposer d'une large autonomie pour entreprendre les réformes indispensables à l'amélioration de son efficacité ; qu'elle doit dès lors être jugée sur les résultats qu'elle obtiendra ;

*- Demande au Gouvernement de s'opposer à la proposition d'acte communautaire E 510 afin de permettre, dans un premier temps, une application complète de la directive 91/440 ; souhaite qu'un bilan approfondi de cette directive puisse être établi par la Commission européenne et que les conséquences d'une plus large ouverture à la concurrence soient étudiées avec précision ;*

*Considérant que la coopération entre opérateurs ferroviaires peut souvent permettre des progrès substantiels dans l'unification de l'espace européen ; que la politique communautaire de la concurrence doit prendre en compte les particularités du transport ferroviaire ;*

- Demande au Gouvernement de s'opposer à la proposition d'acte communautaire E 510 afin de permettre, dans un premier temps, une application complète de la directive 91/440 ; souhaite qu'un bilan approfondi de cette directive puisse être établi par la Commission européenne et que les conséquences d'une plus large ouverture à la concurrence soient étudiées avec précision ;

Considérant que la France est légitimement attachée au maintien de missions de service public ; que la SNCF n'est pas un service public, mais qu'elle est appelée à exercer des missions de service public ; que ces missions ne sont actuellement pas clairement identifiées ;

Considérant que le transfert aux régions de la gestion du transport régional contribuera à la clarification des responsabilités et permettra de rapprocher la décision de l'usager ; qu'un tel transfert doit naturellement être accompagné d'un transfert de moyens suffisants ; qu'il convient, dans un premier temps, de mettre en place une expérimentation réversible ;

Considérant que la SNCF est une entreprise, qu'elle doit, à ce titre, disposer d'une large autonomie pour entreprendre les réformes indispensables à l'amélioration de son efficacité ; qu'elle doit dès lors être jugée sur les résultats qu'elle obtiendra ;

- Demande au Gouvernement de s'opposer à la proposition d'acte communautaire E 510 afin de permettre, dans un premier temps, une application complète de la directive 91/440 ; souhaite qu'un bilan approfondi de cette directive puisse être établi par la Commission européenne et que les conséquences d'une plus large ouverture à la concurrence soient étudiées avec précision ;

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

—  
*Considérant également que l'ouverture progressive à la concurrence est un phénomène irréversible et que les entreprises ferroviaires peuvent en tirer un important profit en termes d'efficacité :*

*- Demande que les accords de coopération entre opérateurs soient examinés en fonction des spécificités du transport ferroviaire et non seulement au regard des principes généraux de la politique communautaire de la concurrence ;*

*Considérant que l'absence de prise en compte de certains coûts externes -pollution, encombrements, accidents...- nuit au développement du transport ferroviaire ; que le chemin de fer ne pourra toutefois profiter d'une modification de cette situation que s'il améliore sensiblement ses performances dans le domaine du transport de marchandises ;*

*- Estime important de poursuivre les études sur la prise en compte des coûts externes entraînés par les différents modes de transport, afin de parvenir à une concurrence plus équilibrée entre le rail et la route ;*

*Considérant que la politique de l'Union européenne en matière de réseaux transeuropéens de transport paraît aujourd'hui fragilisée du fait de l'absence de financements suffisants ;*

*- Invite le Gouvernement à agir au sein du Conseil afin qu'une clarification soit apportée sur la situation des projets de réseaux transeuropéens de transport, dont la réalisation paraît aujourd'hui compromise, faute de financements suffisants ;*

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

—  
*- Demande que les accords de coopération entre opérateurs soient examinés en fonction des spécificités du transport ferroviaire et non seulement au regard des principes généraux de la politique communautaire de la concurrence ;*

*- Estime important de poursuivre les études sur la prise en compte des coûts externes entraînés par les différents modes de transport, afin de parvenir à une concurrence plus équilibrée entre le rail et la route ;*

*- Invite le Gouvernement à agir au sein du Conseil afin qu'une clarification soit apportée sur la situation des projets de réseaux transeuropéens de transport, dont la réalisation paraît aujourd'hui compromise, faute de financements suffisants ;*

**Résolution  
de la Commission**

—  
*- Demande que les accords de coopération entre opérateurs soient examinés en fonction des spécificités du transport ferroviaire et non seulement au regard des principes généraux de la politique communautaire de la concurrence ;*

*- Estime important pour la définition de la politique des transports et le développement d'une réelle complémentarité entre les différents modes de transports terrestres que soit pris en compte l'ensemble des coûts entraînés par ceux-ci ;*

*- Invite le Gouvernement à agir au sein du Conseil afin qu'une clarification soit apportée sur la situation des projets de réseaux transeuropéens de transport, dont la réalisation paraît aujourd'hui compromise, faute de financements suffisants ;*

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

**Résolution  
de la Commission**

—

*Considérant que l'harmonisation technique entre réseaux et matériels européens a progressé tout en restant insuffisante ; que les incompatibilités techniques sont source de coûts importants, qui nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire ;*

*- Souligne la nécessité de renforcer les actions menées dans le domaine de l'harmonisation technique, afin de faciliter l'unification de l'espace européen ;*

*Considérant que le transport combiné, malgré les soutiens dont il fait l'objet, tant au niveau communautaire qu'au niveau français, ne connaît qu'un développement assez lent et ne détient encore que des parts de marché limitées ;*

*- Souhaite que le transport combiné, compte tenu de ses avantages, fasse l'objet de mesures de soutien, tant au niveau communautaire qu'au niveau français ;*

*Considérant que la politique européenne n'est pas la source des difficultés de la SNCF ; que l'action communautaire offre au contraire une opportunité de mettre en oeuvre des réformes indispensables trop longtemps différées ;*

*Considérant que la SNCF est aujourd'hui dans une situation extrêmement difficile, qui pose la question de sa survie dans un environnement en profonde évolution ;*

—

*- Souligne la nécessité de renforcer les actions menées dans le domaine de l'harmonisation technique, afin de faciliter l'unification de l'espace européen ;*

*- Souhaite que le transport combiné, compte tenu de ses avantages, fasse l'objet de mesures de soutien renforcées, tant au niveau communautaire qu'au niveau français ;*

—

*- Souligne la nécessité de renforcer les actions menées dans le domaine de l'harmonisation technique, afin de faciliter l'unification de l'espace européen ;*

*Souhaite que le transport combiné, compte tenu de ses avantages, fasse l'objet de mesures de soutien renforcées et chiffrées, tant au niveau communautaire qu'au niveau français ;*

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

—

*Considérant qu'il est aujourd'hui en pratique impossible d'identifier les responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans la situation et l'évolution du transport ferroviaire ; que la séparation comptable entre exploitation et gestion de l'infrastructure doit permettre de progresser dans cette voie ; qu'il paraît désormais peu souhaitable de laisser la SNCF prendre en charge la construction des nouvelles infrastructures ferroviaire ;*

- *Souligne la nécessité d'une clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans l'organisation du transport ferroviaire en France ; estime qu'il convient d'envisager une prise en charge par l'Etat de la construction de nouvelles infrastructures ;*

*Considérant que la situation financière de la SNCF n'est aujourd'hui plus supportable pour l'entreprise et qu'elle conduit à une démotivation profonde ; que la directive du 29 juillet 1991 invite les Etats à assainir la situation des entreprises ferroviaires ;*

- *Estime qu'un assainissement important et rapide de la situation financière de la SNCF est indispensable ;*

*Considérant que la France est légitimement attachée au maintien de missions de service public ; que la SNCF n'est pas un service public, mais qu'elle est appelée à exercer des missions de service public ; que ces missions ne sont actuellement pas clairement identifiées ;*

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

—

- *Souligne la nécessité d'une clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans l'organisation du transport ferroviaire en France ; estime qu'il convient d'envisager une prise en charge par l'Etat de la construction de nouvelles infrastructures ;*

- *Estime qu'un assainissement important et rapide de la situation financière de la SNCF est indispensable ;*

**Résolution  
de la Commission**

—

- *Souligne la nécessité d'une clarification des responsabilités respectives de l'Etat et de la SNCF dans l'organisation du transport ferroviaire en France ; estime qu'il convient d'envisager une prise en charge par l'Etat de la construction de nouvelles infrastructures ;*

- *Estime qu'un assainissement important et rapide de la situation financière de la SNCF est indispensable, par une prise en compte de la dette découlant des dépenses d'infrastructure mais aussi des intérêts liés à cette dette ;*

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

- Réaffirme son attachement à l'existence d'un service public du transport, élément indispensable de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale ; observe que les missions de service public confiées à la SNCF devraient être définies de manière plus précise ;

Considérant que le transfert aux régions de la gestion du transport régional contribuera à la clarification des responsabilités et permettra de rapprocher la décision de l'utilisateur ; qu'un tel transfert doit naturellement être accompagné d'un transfert de moyens suffisants ; qu'il convient, dans un premier temps, de mettre en place une expérimentation réversible ;

- Souhaite une mise en oeuvre rapide du transfert aux régions de la responsabilité du transport régional, dans le cadre de l'expérimentation prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 ; estime que ce transfert devrait se faire dans le cadre d'une réflexion globale, au niveau de l'Etat, sur l'avenir du transport ferroviaire ;

Considérant que la SNCF est une entreprise, qu'elle doit, à ce titre, disposer d'une large autonomie pour entreprendre les réformes indispensables à l'amélioration de son efficacité ; qu'elle doit dès lors être jugée sur les résultats qu'elle obtiendra ;

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

- Réaffirme son attachement à l'existence d'un service public du transport, élément indispensable de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale ; observe que les missions de service public confiées à la SNCF devraient être définies de manière plus précise ;

- Souhaite une mise en oeuvre rapide du transfert aux régions de la responsabilité du transport régional, dans le cadre de l'expérimentation prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 ; estime que ce transfert devrait se faire dans le cadre d'une réflexion globale, au niveau de l'Etat, sur l'avenir du transport ferroviaire, et sur la péréquation des ressources entre les régions ;

**Résolution  
de la Commission**

- Réaffirme son attachement à l'existence d'un service public du transport, élément indispensable de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale ; observe que les missions de service public confiées à la SNCF devraient être définies de manière plus précise ;

- Souhaite une mise en oeuvre rapide du transfert aux régions de la responsabilité du transport régional, dans le cadre de l'expérimentation prévue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 ; estime que ce transfert devrait se faire dans le cadre d'une réflexion globale, au niveau de l'Etat, sur l'avenir du transport ferroviaire, et sur la péréquation des ressources entre les régions ;

**Proposition de résolution  
n° 332 (1995-1996)  
de M. Nicolas ABOUT**

---

*- Souligne que la SNCF, qui dispose de nombreux atouts, doit entreprendre de profondes réformes de fonctionnement et améliorer rapidement ses performances, afin d'être un opérateur dynamique et conquérant dans l'espace européen.*

**Proposition de Résolution  
de la Commission**

---

- Souligne que la SNCF, qui dispose de nombreux atouts, doit entreprendre de profondes réformes en matière d'organisation et d'adaptation de sa gestion, qu'elle doit en outre améliorer rapidement ses performances, notamment en faisant appel à l'expérimentation et à l'innovation, afin de devenir un opérateur dynamique et conquérant dans l'espace européen.

**Résolution  
de la Commission**

---

- Souligne que la SNCF, qui dispose de nombreux atouts, doit entreprendre de profondes réformes en matière d'organisation et d'adaptation de sa gestion, qu'elle doit en outre améliorer rapidement ses performances, notamment en faisant appel à l'expérimentation et à l'innovation, afin de devenir un opérateur dynamique et conquérant dans l'espace européen.



**ANNEXES**

**AMENDEMENTS SOUMIS À LA COMMISSION ET  
EXAMINÉS LORS DE SA RÉUNION DU 17 JUIN 1996**

*Quatrième alinéa*

**Amendement n° 1 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Dans le quatrième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution, remplacer les mots :

l'unification de l'espace européen peut

par les mots :

les coopérations entre opérateurs européens peuvent

*Sixième alinéa*

**Amendement n° 2 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Rédiger comme suit le sixième alinéa du texte prévu pour cette proposition de résolution :

Considérant que le bilan de l'application de la directive précitée se solde par des pertes d'emplois, de parts de marché et par un amoindrissement du service rendu aux usagers ;

*Dixième alinéa*

**Amendement n° 3 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Supprimer le dixième alinéa du texte prévu pour cette proposition de résolution.

**Amendement n° 13 présenté par MM. Garcia, Chervy, Courteau, Fatous, Pastor, Peyrafitte, Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés**

Dans le 10<sup>e</sup> alinéa de cette proposition de résolution, après les mots :

un phénomène irréversible

insérer les mots :

de même que le maintien d'un service public de qualité

*Quinzième alinéa*

**Amendement n° 4 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Rédiger comme suit le quinzième alinéa du texte prévu pour cette proposition de résolution :

Considérant que la politique européenne est une des sources des difficultés de la SNCF, notamment l'application de l'article 3 du Traité de Maastricht, organisant la concurrence entre les services publics :

*Dix-huitième alinéa*

**Amendement n° 5 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Dans le dix-huitième alinéa du texte prévu pour cette proposition de résolution, supprimer les mots :

et qu'elle conduit à une démotivation profonde

*Dix-neuvième alinéa*

**amendement n° 14 présenté par MM. Garcia, Chervy, Courteau, Fatous, Pastor, Peyrafitte, Rinchet, et les membres du groupe socialiste et apparentés**

Rédiger comme suit le dix-neuvième alinéa de cette proposition de résolution :

Considérant que la France est légitimement attachée au maintien d'un service public ferroviaire, assuré par la SNCF ;

*Vingt et unième alinéa*

**Amendement n° 6 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Compléter le vingt et unième alinéa du texte prévu par cette proposition de résolution par les mots :

et surtout qu'elle doit continuer à assurer toutes ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et d'emploi ;

*Vingt-deuxième alinéa*

**Amendement n° 7 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Rédiger comme suit le vingt-deuxième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution :

Demande au Gouvernement de s'opposer à la proposition d'acte communautaire E-510 ; souligne que c'est la directive 91/440 qui doit être remise en cause ; souhaite qu'un bilan approfondi de cette directive puisse être établi, en association avec les représentants des salariés et les élus des collectivités territoriales ;

*Vingt-quatrième alinéa*

**Amendement n° 15 présenté par MM. Garcia, Chervy, Courteau, Fatous, Pastor, Peyrafitte, Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés**

Rédiger ainsi le vingt-quatrième alinéa de cette proposition de résolution :

- Estime important pour la définition de la politique des transports et le développement d'une réelle complémentarité entre le rail et la route que soit pris en compte l'ensemble des coûts externes et sociaux entraînés par les différents modes de transport ;

*Vingt-septième alinéa*

**Amendement n° 8 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Compléter le vingt-septième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution par les mots :

ces mesures devraient être chiffrées

*Vingt-huitième alinéa*

**Amendement n° 9 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Compléter le vingt-huitième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution par les mots :

sans que soit remise en cause l'unicité de l'entreprise

*Vingt-neuvième alinéa*

**Amendement n° 10 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Compléter le vingt-neuvième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution par les mots :

par la prise en compte de la dette découlant des dépenses d'infrastructures, mais aussi des intérêts liés à cette dette.

*Trentième alinéa*

**Amendement n° 16 présenté par MM. Garcia, Chervy, Courteau, Fatous, Pastor, Peyrafitte, Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés**

Rédiger comme suit le trentième alinéa de cette proposition de résolution :

- réaffirme son attachement à l'existence d'un service public ferroviaire, et plus généralement du transport, éléments indispensables de la politique d'aménagement du territoire et de la cohésion sociale ;

**Amendement n° 11 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Dans le trentième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution, remplacer les mots :

devraient être définies de manière plus précise »

par les mots :

doivent être étendues :

- à la création d'emplois qualifiés et à la formation,
- à la préservation de l'environnement et à l'économie des ressources naturelles,
- à la promotion d'une coopération internationale qui soit autre chose que la guerre économique sur un marché libéralisé.

*Trente et unième alinéa*

**Amendement n° 12 présenté par MM. Louis Minetti, Claude Billard, Félix Leyzour**

Rédiger comme suit le trente et unième alinéa du texte proposé pour cette proposition de résolution :

Souhaite une réelle démocratisation de l'entreprise publique prenant appui sur les syndicats, les associations d'usagers et de professionnels, sur les élus des collectivités territoriales sachant que les droits d'intervention et de décision, l'accès à l'information doivent aller au-delà des actuelles « consultations pour avis ; estime que la région peut constituer un niveau pertinent pour faire vivre cette démocratisation par le recensement des besoins des populations et bassins d'emplois ; souligne que la responsabilité et l'organisation des transports ne sauraient être transférées aux conseils régionaux car cela mettrait en cause l'unicité du service public, renforcerait les inégalités entre régions et entre catégories d'usagers, transformerait la SNCF en simple prestataire ;

**Amendement n° 17 présenté par MM. Garcia, Chervy, Courteau, Fatous, Pastor, Peyrafitte, Rinchet et les membres du groupe socialiste et apparentés**

Dans le trente et unième alinéa de cette proposition de résolution, après les mots :

4 février 1995 ;

Rédiger comme suit la fin de cet alinéa :

estime que ce transfert ne peut se concevoir que s'il est au service d'un développement solidaire des territoires à travers la création d'un fonds de péréquation, que si son coût est dûment évalué dans toutes ses composantes - entretien et remise en état des lignes, construction de nouvelles -, et que s'il n'affecte pas la cohérence du réseau national ainsi que l'unicité de la SNCF,