

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE MAZEAUD

1. **Adoption de résolutions portant sur des propositions d'actes communautaires** (p. 3).

2. **Saisine du Conseil constitutionnel** (p. 3).

3. **Profession de transporteurs routiers.** – Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 3).

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

M. Michel Vaxès, rapporteur de la commission de la production.

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

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 10)

MM. Marc-Philippe Daubresse,
Noël Mamère,
Jacques Fleury,
Michel Bouvard,
Alain Ferry,
Georges Sarre,
Jean-Jacques Filleul,

Mme Odile Saugues,

MM. Eric Besson,
Patrick Leroy.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 25)

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 25)

Article 1^{er} (p. 25)

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 24 de M. Bouvard : MM. Michel Bouvard, le rapporteur, le ministre – Adoption de l'amendement n° 24 corrigé.

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 27)

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 5 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre.

Sous-amendement verbal du Gouvernement : M. le rapporteur. – Adoption du sous-amendement verbal et de l'amendement n° 5 rectifié et modifié.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 28)

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 8 de la commission : MM. Jacques Fleury, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre.

Amendement n° 26 du Gouvernement : M. le rapporteur. – Retrait de l'amendement n° 9 ; adoption de l'amendement n° 26.

Amendement n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 11 de la commission : MM. Jacques Fleury, le ministre.

Sous-amendements du Gouvernement : M. le rapporteur. – Adoption du premier sous-amendement.

MM. Dominique Bussereau, le ministre. – Adoption du deuxième sous-amendement et de l'amendement n° 11 modifié.

Amendement n° 12 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Jacques Fleury. – Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Après l'article 3 (p. 30)

Amendement n° 13 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 14 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Michel Bouvard, Dominique Bussereau, Jean-Jacques Tilleul. – Adoption.

Amendement n° 15 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 16 de la commission : MM. Jacques Fleury, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 17 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 4. – Adoption (p. 33)

Article 5 (p. 33)

Amendement n° 18 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 19 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 20 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 25 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 21 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre.

Amendement n° 27 du Gouvernement : M. Dominique Bussereau. – Adoption de l'amendement n° 27 ; l'amendement n° 21 n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 5 modifié.

Article 6 (p. 35)

Amendement n° 22 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Après l'article 6 (p. 35)

Amendement n° 23 de M. Besson : MM. Eric Besson, le ministre. – Adoption.

Article 7 (p. 35)

MM. Dominique Bussereau, le ministre.

Adoption de l'article 7.

Explications de vote (p. 36)

MM. Dominique Bussereau,

Félix Leyzour,
Georges Sarre,
Jacques Fleury.

Vote sur l'ensemble (p. 36)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

4. **Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle** (p. 37).
5. **Dépôt d'une proposition de loi organique** (p. 37).
6. **Ordre du jour** (p. 37).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE M. PIERRE MAZEAUD,
vice-président**

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

1

ADOPTION DE RÉOLUTIONS PORTANT SUR DES PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAU- TAIRES

M. le président. J'informe l'Assemblée, qu'en application de l'article 151-3, alinéa 2, du règlement, est considérée comme définitive la résolution, adoptée par la commission de la production et des échanges, sur les propositions de la Commission européenne relatives à la simplification de la collecte des statistiques du commerce entre Etats membres :

- proposition de règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil relatif aux statistiques des échanges de biens (COM [97] 252 final/n° E 872) ;

- proposition de règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3330/91 du Conseil relatif aux statistiques des échanges de biens entre Etats membres, en ce qui concerne la nomenclature des produits (COM [97] 275 final/n° E 911) ;

- proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant les articles 6 et 9 du règlement (CE) n° 1172/95 relatif aux statistiques des échanges de biens de la Communauté et de ses Etats membres avec les pays tiers (COM [97] 508 final/n° E 950).

2

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une lettre m'informant qu'en application de l'article 54 de la Constitution, le Conseil constitutionnel a été saisi par le Président de la République et le Premier ministre du traité modifiant le traité de l'Union européenne, les traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes, signé à Amsterdam le 2 octobre 1997.

3

TRANSPORTEURS ROUTIERS

Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier (n°s 427, 495).

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. Mesdames, messieurs les députés, le projet de loi tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, que je présente aujourd'hui devant vous, a été annoncé par M. le Premier ministre, Lionel Jospin, et par moi-même lors du dernier conflit routier que notre pays a connu. Nous tenons nos engagements.

Trois conflits d'importance nationale en cinq ans - 1992, 1996, 1997 - sont les témoins du malaise d'une profession qui joue un rôle vital dans l'économie de notre pays et dont dépend pour une part importante l'avenir de l'activité nationale et internationale.

Le transport routier a été longtemps un secteur administré dans notre pays. Sa modernisation était nécessaire. Les évolutions étaient possibles bien que difficiles. Il fallait les conduire avec la mesure indispensable.

Après le conflit de 1984, qui concerne essentiellement les transporteurs internationaux, un gouvernement de droite a, en 1987, à la demande d'une partie de la profession, libéralisé et déréglementé sans garde-fou, en supprimant brutalement la tarification routière obligatoire, la fameuse TRO.

Aujourd'hui encore, c'est cela que nous continuons, pour une part, à payer. Néanmoins, il serait absurde de laisser croire que l'on pourrait trouver une issue aux problèmes par un quelconque retour en arrière.

M. Michel Bouvard. Ah !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Force est de constater que le transport routier n'a pas encore réussi à substituer à la régulation administrative ancienne de nouveaux modes de régulation. C'est à cette modernisation à la fois économique, sociale, nationale et européenne que nous devons travailler d'arrache-pied si nous voulons éviter à l'avenir de nouvelles tensions et de nouveaux blocages. Pour cela, il faut intégrer la spécificité de la profession.

Car le transport, et spécialement le transport routier, n'est pas une activité où l'on peut stocker pour adapter continuellement l'offre à la demande. Il en résulte une tendance permanente à la sous-tarification.

La libéralisation a donc produit à la fois un réel mouvement de concentration autour d'entreprises dynamiques, devenues de véritables entreprises de logistique, et une dégradation de l'exploitation pour nombre de petites et moyennes entreprises.

Cette marche forcée s'est effectuée sans que les outils de régulation sociale se mettent en place au même rythme. Or, aujourd'hui, le moteur de la régulation nécessaire ne peut passer que par le dialogue entre représentants des entreprises et représentants des salariés. À ce titre, il est clair que le dernier conflit, qui a été réglé sans la nomination de médiateur, marque une première étape. Cela doit être noté, même s'il ne s'agit pas pour moi d'une fin en soi, mais bien d'un encouragement et d'un moyen pour aller plus loin dans la voie du paritarisme qui reste encore pour une bonne part à construire.

Cela retire-t-il tout rôle à l'Etat ? Certainement pas, et ce pour deux raisons. D'abord, dans ce secteur comme ailleurs, l'Etat est le garant des accords conclus et du respect de la réglementation. Ensuite, et surtout, parce que le transport routier développe pour l'essentiel son activité sur le domaine public, au contact des autres usagers de la route, et de cela aussi l'Etat est comptable.

Avant d'en venir au projet de loi lui-même, je tiens à évoquer devant vous, mesdames, messieurs les députés, deux autres thèmes qui me paraissent importants : les relations transporteurs-chargeurs et l'harmonisation des règles de concurrence au niveau européen.

En ce qui concerne les relations entre transporteurs et chargeurs, je n'ai nullement besoin de vous convaincre de leur caractère décisif. Elles se concrétisent par des questions aussi cruciales pour la profession que l'évolution des prix des transports, les conditions de paiement des prestations, l'organisation des opérations de livraison, la prise en charge des délais d'attente, entre autres.

Naturellement, dans la logique du marché, la pression des chargeurs sur les prix est forte et permanente.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La profession devra pourtant montrer sa maturité pour, d'une part, interdire de fait en son sein toute politique de dumping commercial et, d'autre part, parvenir à répercuter normalement ses coûts. La réponse à cette question est donc dans les mains de la profession, et pas ailleurs.

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est facile !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Encore faut-il l'y aider de bonne manière.

Il serait illusoire, en effet, d'envisager un rétablissement d'une tarification routière obligatoire. Toutefois, par rapport aux prix pratiqués antérieurement, la non-répercussion des accroissements de charges ne peut se produire que si certains transporteurs y renoncent, déséquilibrant ainsi l'ensemble de la profession au détriment d'une économie saine du secteur, des droits sociaux et de la sécurité.

Au-delà de la question des prix, la modernisation des relations entre chargeurs et transporteurs devra porter sur une série de problèmes mal résolus à ce jour, en dépit des textes législatifs et réglementaires existants sur ce sujet. De tels dysfonctionnements mettent parfois en péril les entreprises – c'est le cas des paiements tardifs – ou contribuent à envenimer le climat social – je pense à la manutention par les conducteurs ou aux délais d'attente excessifs non rémunérés.

Je propose d'ouvrir une concertation sur ce sujet avec l'ensemble des partenaires intéressés et j'ai annoncé à cet effet la tenue d'une prochaine table ronde avec les chargeurs, laquelle aura lieu au mois de janvier 1998.

Le deuxième thème que je juge nécessaire d'aborder est celui de l'Europe. Je ne dirais rien de particulièrement original si j'affirmais toute l'importance prise par le marché européen et les perspectives d'évolution ouvertes par la réalisation du marché unique, notamment avec l'ouverture du cabotage routier, qui soulève de graves questions.

Nous savons tous que la réalisation de ce marché interviendra au 1^{er} juillet 1998.

Vous le savez, je me bats pour une harmonisation européenne positive, c'est-à-dire par le haut. Je vous ai exposé mes démarches à ce sujet. Je vous épargnerai donc les redites. Toutefois, je tiens à vous informer que j'ai remis, le 19 novembre dernier, au commissaire européen Neil Kinnock le mémorandum du Gouvernement français sur la question.

Lors du prochain Conseil européen, qui doit d'ailleurs se tenir cette semaine, la question sera abordée par les ministres des transports et tout semble indiquer – même si je ne veux pas préjuger ce qui peut advenir – en effet, depuis que je suis en charge de cette responsabilité, c'est la troisième fois que j'interviens à ce sujet au sein des conseils des ministres des transports –, que la question de l'harmonisation dans les transports routiers sera inscrite au programme de travail de la Commission lors du premier semestre 1998.

En tant que ministre, je fais tout ce qui est en mon pouvoir pour défendre les intérêts du pavillon français, mais aussi pour favoriser une construction européenne qui ne se traduise pas par une concurrence exacerbée entre salariés, par une concurrence sauvage entre transporteurs, par des délocalisations de l'emploi et du chômage, et par l'insécurité sur les routes – sur ce dernier point, vous savez que le Gouvernement entend se lancer dans un effort considérable pour réduire le nombre de tués sur les routes d'ici à cinq ans.

J'en viens au projet de loi qui vous est soumis.

Ce projet peut être décliné selon deux grandes orientations qui caractérisent mon action dans ce ministère : le renforcement des conditions d'accès à la profession et l'amélioration des dispositifs de contrôle et de sanction.

S'agissant du renforcement des conditions d'accès à la profession, l'action du Gouvernement ne se limite pas aux seules dispositions du projet de loi qui vous est soumis. Ainsi, il y a quelques semaines, a été publié un décret renforçant les conditions financières requises pour l'accès à la profession. La France peut d'ailleurs se féliciter à cet égard d'avoir obtenu une réelle harmonisation européenne comportant des exigences plus fortes.

Le projet de loi lui-même prévoit des dispositions dans ce sens, aux articles 1 et 2, qui complètent et modifient diverses lois en vigueur.

La première d'entre elles consiste à généraliser l'obligation de formation professionnelle à l'ensemble des conducteurs de véhicules de transports routiers, en quelque sorte à assurer l'égalité pour tous les conducteurs concernés.

La formation professionnelle est actuellement obligatoire pour une seule catégorie de conducteurs routiers : les salariés exerçant leur activité dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui, en application d'un accord collectif de branche du 20 janvier 1995 et du décret n° 97-608 du 31 mai 1997. Il en

résulte une distorsion de concurrence avec les travailleurs indépendants exerçant la même activité et avec les entreprises effectuant du transport routier de marchandises pour compte propre.

Les mesures proposées étendent cette obligation de formation professionnelle à tous les conducteurs de transport routier : marchandises et voyageurs. Elles ont pour but d'assurer l'équité de la concurrence dans le transport routier de marchandises, de renforcer la sécurité et de favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi par une qualification minimale des conducteurs routiers professionnels.

Cette qualification devra porter sur les règles de sécurité – sécurité routière notamment – et sur la connaissance des réglementations sociales dans lesquelles s'exerce l'activité du conducteur, qu'il s'agisse des règles relatives à la durée du travail ou qu'il s'agisse des temps de conduite et de repos. Elle contribuera, j'en suis convaincu, à améliorer la qualité des prestations des entreprises de transport dans une perspective européenne.

Ces nouvelles mesures concerneront :

Les conducteurs non salariés exerçant une activité de transport routier, principalement de marchandises mais aussi de voyageurs, en qualité de travailleurs indépendants ;

Les conducteurs salariés exerçant leurs fonctions dans les entreprises effectuant du transport routier de marchandises pour compte propre ;

Les conducteurs salariés exerçant leur activité dans le transport de voyageurs même si des modalités spécifiques devront être retenues en ce qui les concerne.

En ce qui concerne les non-salariés, un décret en Conseil d'Etat précisera les dispositions applicables.

Pour ce qui est des salariés, les branches concernées disposeront d'un délai d'un an pour négocier le dispositif le mieux adapté à leur activité. A défaut d'accords de branche étendus satisfaisant aux objectifs fixés par la loi, un décret en Conseil d'Etat y suppléera.

Je tiens enfin à préciser que les exonérations prévues par l'article 4 du règlement 38-20/85, qui concerne notamment le transport du lait, restent valables. Ce règlement est d'application automatique en France sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans la présente loi.

La deuxième disposition du projet de loi concerne la modification du régime des autorisations en matière de transport routier.

Le régime de l'accès au marché du transport intérieur doit être revu pour tenir compte de l'achèvement du marché unique du transport dans l'Union européenne, prévu pour le 1^{er} juillet 1998, date de la libéralisation du cabotage. En effet, il n'est plus possible d'astreindre nos transporteurs à un régime d'autorisations, alors que le cabotage sera librement autorisé avec simplement la licence communautaire.

M. Alain Marleix. Eh oui !

M. Michel Bouvard. Que tous ceux qui ont voté pour Maastricht se souviennent !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce n'est pas nous.

M. le président. N'entrons pas dans ce débat car d'autres pourraient s'exprimer !

M. Michel Bouvard. Pardon, monsieur le président !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce n'est pas non plus le cas de M. le président ! (*Sourires.*)

Une solution simple aurait été que l'inscription des entreprises au registre des transporteurs ou des loueurs donne lieu pour toutes les entreprises à la délivrance de la licence communautaire. Les copies conformes auraient valu attestation d'inscription au registre, au sens de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI. Cette solution ne s'est pas révélée possible car le règlement européen de 1992 ne concerne que les transports par des véhicules dont le poids total en charge autorisé dépasse 6 tonnes. Le cas des véhicules dont le poids total en charge autorisé dépasse 3,5 tonnes mais est inférieur à 6 tonnes n'était pas réglé. Il est donc proposé de modifier l'article 36 de la LOTI pour créer une licence de transport intérieur.

Un décret d'application précisera que les copies conformes de la licence de transport intérieur seront utilisées pour les transports assurés par des véhicules dont le poids est inférieur à 6 tonnes et que les copies conformes de la licence communautaire couvriront les transports assurés par des véhicules dépassant ce poids. Je précise que l'obtention de cette licence de transport intérieur ne sera pas soumise à des conditions différentes de celles de l'ancienne autorisation.

Ces dispositions instaureront ainsi la présence, dans chaque véhicule, d'un titre administratif de transport similaire, quel que soit le trafic effectué, en national ou en intra-communautaire. Il s'agira soit de la licence communautaire, soit de la licence de transport intérieur. C'est une mesure de simplification.

Le champ de compétence des commissions des sanctions administratives va, dans le même temps, s'élargir, par la possibilité de retirer ces licences non seulement au 12 000 entreprises qui effectuent des trafics internationaux ou de zone longue, mais à l'ensemble des entreprises inscrites au registre. C'est une mesure d'équité.

J'aborde maintenant la deuxième orientation de mon action en ce qui concerne les transports routiers : l'amélioration du contrôle et des sanctions. Là encore, mon action ne se limite aux dispositions prévues par le présent projet de loi, mais je reviendrai sur ce point par la suite.

Le projet de loi vise par ses articles 3, 4, 5 et 6 à renforcer les mesures de contrôle et de sanction.

Cela se traduira par la création de la sanction administrative d'immobilisation des véhicules en vertu de l'article 3 ; par la création d'une commission des sanctions administratives en vertu de l'article 4 ; enfin, par le renforcement des pouvoirs d'investigation des contrôleurs des transports en vertu des articles 5 et 6.

Les entreprises de transport qui commettent des infractions à la réglementation peuvent, sur proposition des commissions des sanctions administratives, se voir retirer de façon temporaire ou définitive leurs titres de transport. La modification de l'article 36 de la loi d'orientation des transports intérieurs rend nécessaire une réécriture de l'article 37 afin d'intégrer, au titre des sanctions administratives, le retrait des copies conformes de la licence de transport intérieur et de la licence communautaire, comme je viens de le dire.

Par ailleurs, il est nécessaire d'améliorer et de compléter le dispositif existant : par la création d'une sanction administrative d'immobilisation qui pourra s'appliquer à l'ensemble des entreprises inscrites ou devant être inscrites au registre des transporteurs et à un ou plusieurs véhicules de l'entreprise par la création du II de l'article 37 la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ; par la création

d'un délit en cas de méconnaissance de l'obligation de cette immobilisation par la modification du II de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952.

Indépendamment de ces mesures législatives, mais simultanément, sera opérée, par arrêté du ministre de la justice, une revalorisation sensible du montant de la consignation prévue par l'article L. 26 du code de la route à l'égard des contrevenants qui ne peuvent pas justifier d'un domicile ou d'un emploi en territoire français. Nous aurons ainsi un dispositif plus efficace pour les transporteurs français comme pour les transporteurs étrangers.

Dans un autre ordre d'idée, il existe une commission des sanctions administratives, la CSA, dans chaque région, sauf en Ile-de-France, qui constitue un cas particulier : l'article 17 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 ne s'applique pas en effet dans cette région car l'article 46 de cette même loi, spécifie que l'adaptation des dispositions du chapitre IV du titre I^{er}, dont l'article 17, et des chapitres II et III du titre II de la loi à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales. Celles-ci n'ont jamais été prises. Du coup, le régime, en région parisienne, est peu original.

Il est proposé de rendre applicables pour la région Ile-de-France les dispositions des articles 16 et 17 de la LOTI. Cette modification permettra de mettre en place une CSA pour la région Ile-de-France fonctionnant de la même façon que dans les autres régions.

J'en viens au renforcement des pouvoirs de constatation et d'investigation des contrôleurs des transports terrestres.

Les entreprises de transport qui falsifient les titres administratifs de transport, telles les autorisations ou les copies conformes de licence, peuvent être sanctionnées sur la base de l'article 441-7 du code pénal.

Toutefois, les contrôleurs des transports terrestres ne peuvent dresser de procès-verbal en la matière que s'ils y sont habilités par une loi spéciale en vertu de l'article 28 du code de procédure pénale.

Aussi, le I de l'article 25 de la loi n° 52-401 précitée, qui permet aux contrôleurs de constater les infractions à la réglementation des transports, doit également être modifié afin qu'ils puissent constater les infractions de faux et usage de faux.

De plus, la rédaction actuelle du a) du II de l'article 25 de la loi n° 52-401 est trop restrictive car elle ne permet pas de réprimer toutes les infractions constatées.

En effet, les termes de la loi font référence à une procédure administrative purement française d'inscription à un plan pour les transports de voyageurs ou à un registre pour les transports de marchandises. Cette procédure peut ne pas être utilisée dans les autres Etats de l'Union européenne ou dans des pays tiers.

Il convient donc de rendre applicable cette disposition à l'ensemble des entreprises dont les véhicules circulent en France, quelles que soient les relations entretenues par la France avec l'Etat d'origine : membres de l'Union européenne ou Etats liés par des accords bilatéraux.

Par ailleurs, les dispositions contenues dans la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises, et celles contenues dans la loi 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats pour l'activité des transports routiers ont été complétées par la loi n° 96-603 du 5 juillet

1996 afin de sanctionner les transporteurs publics routiers de marchandises, les commissionnaires de transport et les loueurs de véhicules industriels qui offrent ou pratiquent des prix abusivement bas ne permettant pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité.

Ces dispositions doivent contribuer à moraliser, à assainir les pratiques de certains professionnels du transport et à concourir aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du respect des règles de concurrence.

Pour permettre aux contrôleurs des transports terrestres de déceler les infractions à ces dispositions, il est nécessaire qu'ils puissent se faire communiquer tous documents leur permettant d'apprécier les prix pratiqués ainsi que le volume d'activité sous-traitée.

Le contrôle pourra être ainsi sensiblement amélioré, et donc être plus efficace, notamment pour l'activité de commissionnaire qui, pratiquement, ne peut actuellement pas être contrôlée.

Je rappelle que c'est une habilitation qui leur a déjà été reconnue dans le cadre de la lutte contre le travail illégal.

Mais, comme je l'ai dit, notre action en matière de contrôle et de sanctions ne se résumera pas aux dispositions prévues dans le projet de loi ; d'autres mesures ont déjà été prises ou sont en voie de l'être.

Je traiterai d'abord de la question des moyens de contrôle. Le nombre des contrôleurs des transports terrestres sera accru de vingt-trois en 1998, comme le prévoit le projet de loi de finances pour 1998, ce qui portera leur nombre à 405. Il sera à nouveau accru de trente-cinq de 1999 à 2000, pour atteindre 440.

L'inspection du travail sera également renforcée. Des moyens supplémentaires seront dégagés dès 1998 avec la création de quinze nouveaux postes de contrôleurs et cinq nouveaux postes d'inspecteurs. Ces vingt créations ont fait l'objet d'un amendement du Gouvernement au cours de la discussion du projet de loi de finances pour 1998.

Ultérieurement, en 1999 et en 2000, trente nouveaux postes de contrôleurs et d'inspecteurs seront créés.

De plus, j'ai mis en place une mission plus particulièrement chargée de proposer les voies et les moyens d'une meilleure coordination entre les corps de contrôle relevant du ministère des transports.

Un observatoire des conditions économiques et sociales du transport routier sera créé au sein du Conseil national des transports.

Il m'informera sur l'évolution des relations sociales au sein des entreprises de transport routier ainsi que sur les conditions économiques dans lesquelles les entreprises évoluent.

Il fera toutes propositions permettant le développement, la compétitivité et la modernisation du transport routier, dans le respect des règles de concurrence qui garantissent, dans le cadre européen, une rémunération normale du service de transport, et complètera ainsi l'action déjà entreprise depuis le mois de juin par les professionnels et l'administration en ce qui concerne le développement du transport routier français et international.

Les rapports de la profession vis-à-vis des donneurs d'ordres et des chargeurs ainsi que vis-à-vis des autres modes de transport seront examinés. Je tiendrai – et je sais que c'est un souci des parlementaires – une table ronde sur ce sujet en janvier. Le relais de cette action devra être assuré par le Comité national routier.

Enfin, une circulaire interministérielle concernant l'application des dispositions de l'article R. 278 du code de la route relatif à l'immobilisation des véhicules de transport de marchandises et de voyageurs a pour objet d'actualiser les instructions applicables en matière d'immobilisation conservatoire des véhicules de transport de marchandises et de transport en commun de personnes.

En effet, il s'agit d'un moyen efficace pour lutter avec fermeté contre les pratiques qui tendent à fausser les conditions de la concurrence dans ce secteur d'activité. Par ailleurs, l'immobilisation des véhicules permet de responsabiliser les différents acteurs de la chaîne du transport : chargeurs, commissionnaires, transporteurs, conducteurs et destinataires.

Vous le voyez, les dispositions législatives que je vous propose d'adopter aujourd'hui font partie d'un plan d'action beaucoup plus vaste. Je pense que l'ensemble de ces mesures devraient nous permettre d'améliorer durablement la situation du transport routier en France ; en disant cela, je pense à la situation des transporteurs mais aussi à celle des salariés de ce secteur.

J'évoquerai encore le dégrèvement de la taxe professionnelle, d'un montant de 800 francs par véhicule de plus de seize tonnes, qui a déjà été inséré dans le projet de loi de finances rectificative pour 1997.

Voilà qui devrait confirmer que le Gouvernement tient et tiendra ses engagements à l'égard de cette profession.

Je ne peux conclure mon intervention sans avoir insisté sur le fait que beaucoup reste à faire en matière de paritarisme. Des échéances prochaines s'annoncent où il conviendra de confirmer les efforts faits dernièrement par les partenaires sociaux. Je pense notamment, mais pas seulement, à la question du congé de fin d'activité pour les conducteurs voyageurs, au futur décret concernant les temps de travail de la courte distance, aux classifications et au droit syndical.

Je conclurai en rappelant que je vous propose de suivre ensemble le respect des engagements et l'impact des mesures que nous nous apprêtons à prendre.

Outre l'instauration d'un observatoire social auprès du CNT, l'article 7 du projet de loi prévoit la présentation au Parlement, avant la fin de l'année 1998, d'un bilan sur les conditions d'exercice de la profession. (*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. Michel Vaxès, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Michel Vaxès, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après les conflits des dernières années, le récent conflit des chauffeurs routiers a confirmé l'accumulation, au sein d'une même profession, d'un ensemble de difficultés connues depuis longtemps et pourtant restées dans l'attente de réponses suivies d'application réelle.

Les problèmes, nous les connaissons. Ils relèvent tous des effets convergents du *dumping* économique et social qui n'a cessé de se développer depuis les années 80, après la suppression des tarifs routiers obligatoires et en l'absence, depuis la libéralisation du secteur, d'une réglementation communautaire suffisamment conséquente, et notamment d'une harmonisation par le haut de la législation sociale.

Sous la pression des grands donneurs d'ordre, des systèmes de flux tendus, du développement de la sous-traitance en cascade, des pratiques détestables se sont développées au sein de la profession. Elles ont gravement affecté l'exercice du métier, nourri une concurrence déloyale et mis en péril des entreprises sérieuses. Elles ont, dans tous les cas, aggravé les conditions de vie et de travail des salariés du secteur.

Prenant sa place dans un ensemble de douze mesures que vous avez rappelées, monsieur le ministre, et dont certaines sont déjà mises en place, le projet de loi vise à rendre plus efficace l'application des dispositions existantes et à en ajouter de nouvelles pour restaurer le droit et assurer, dans une plus grande transparence, une meilleure régulation des transports routiers dans notre pays.

Ce texte renforce les moyens dont l'Etat dispose déjà pour lutter contre la distorsion de concurrence dans le secteur du transport routier, contenus notamment dans la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et social, ainsi que dans la loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.

En dépit de l'urgence dans laquelle l'Assemblée nationale a été saisie de ce texte, qui a été déposé par le Gouvernement le 13 novembre qui et a fait l'objet d'un examen au sein de la commission de la production et des échanges le 2 décembre dernier, nous avons largement écouté – et entendu – l'ensemble des acteurs de la filière, qu'il s'agisse des employeurs et des salariés des transports routiers, des représentants des chargeurs et du transport pour compte propre, ou des personnels du contrôle des transports terrestres. Il ressort de leur avis partagé que le projet de loi, dans son intention et son contenu, va dans le bon sens et correspond à leurs attentes.

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

M. Michel Vaxès, rapporteur. Les préoccupations qu'elles ont exprimées et les propositions qu'elles ont suggérées visent toutes l'objectif de rendre la réglementation réellement efficace dans son application. C'est dans cet esprit que la commission a adopté un certain nombre d'amendements qui complètent et renforcent les dispositifs envisagés dans le projet de loi.

L'article 1^{er} généralise l'obligation de formation initiale et continue des chauffeurs routiers salariés du transport « public » à l'ensemble des personnels roulants. Sont ainsi visés les artisans et les chauffeurs du transport pour compte propre.

L'accent est mis sur les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que sur le respect des temps de travail, de conduite et de repos.

Cette disposition s'inscrit dans la perspective d'une évolution de la législation européenne, qui devrait faire l'objet d'une communication de la Commission au Conseil pour le début de l'année 1998. Elle vise le triple objectif d'améliorer l'égalité de concurrence, de renforcer la sécurité et de favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi.

Chaque branche professionnelle négociera pour ses salariés le dispositif le mieux adapté à sa spécificité et, faute d'accord étendu dans le délai d'un an, un décret du Conseil d'Etat suppléera à cette carence.

Concernant les non-salariés, une large concertation devrait être organisée sur la base d'un avant-projet de décret soumis à la profession.

La formation initiale minimale obligatoire et la formation continue obligatoire de sécurité issues des accords de branche du transport de marchandises pour compte d'autrui, pourraient servir de référence.

La commission a considéré que le dispositif envisagé devait clairement distinguer sur ce point le transport de marchandises et le transport de passagers, qui doivent être traités chacun pour ce qui le concerne en prenant bien en compte leur spécificité.

De même, il conviendra, à l'occasion de la mise en œuvre de ces obligations nouvelles de formation professionnelle, d'adapter le régime applicable en fonction de l'activité, selon que le conducteur exerce ce métier à titre exclusif, à titre principal ou simplement de manière accessoire.

En outre, monsieur le ministre, je souhaite que vous puissiez clarifier, pour ce qui concerne en particulier la formation professionnelle et, plus largement, sur l'ensemble du projet de loi, la situation, au regard de la nouvelle loi, des transports exclus du champ d'application du règlement européen n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, par l'article 4 du même règlement.

L'article 2, prenant en compte l'achèvement du marché unique du transport dans la Communauté, précise que les licences communautaires pour les véhicules de plus de six tonnes valent autorisation pour le transport intérieur. Cet article crée en outre une licence de transport intérieur unique pour les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 et 6 tonnes, remplaçant les actuelles autorisations attribuées en fonction des zones.

Je souhaiterais à ce propos, monsieur le ministre, que vous puissiez rassurer les transporteurs exerçant aujourd'hui ce métier, notamment les « artisans », sur la pérennisation, dans la nouvelle loi, des conditions permettant de satisfaire aux règles de la capacité professionnelle car certains articles de presse ont pu créer à ce sujet quelques ambiguïtés.

Les dispositions de l'article 2 intègrent les conséquences de la libéralisation du cabotage au 1^{er} juillet 1998. Elles évitent de placer les transporteurs nationaux dans une situation de concurrence déloyale. Elles simplifient les démarches pour l'entreprise et permettent indirectement de mieux lutter contre le *dumping* social, puisqu'elles élargissent à tous les transporteurs les critères renforcés d'octroi de la licence et facilitent la sanction par retrait de cette même licence dans le cas d'infractions graves ou répétées.

La prolifération du transport de courte distance et de messagerie, le plus souvent inférieur à 3,5 tonnes, et le développement dans ce secteur de pratiques frauduleuses, notamment du non-respect des obligations économiques et sociales de certaines de ces entreprises, nous ont conduits à proposer un amendement rendant exigible la licence de transport à tous les véhicules à quatre roues de transport de marchandises pour compte d'autrui. Je rappelle qu'un tel dispositif, qui vise principalement à recenser les entreprises et non à leur imposer des contraintes, existe déjà dans deux Etats de l'Union européenne : la Belgique et les Pays-Bas.

L'article 3 adapte le dispositif de retrait des titres de transport aux nouvelles licences, prévoit la possibilité de retrait des copies de licence en cas d'infractions graves ou répétées, de façon temporaire ou définitive, et crée une sanction administrative d'immobilisation.

Les retraits de copies de licence risquent cependant de demeurer inefficaces dès lors que les licences sont banalisées, c'est-à-dire non affectées à un véhicule ou à une personne.

En outre, l'immobilisation, dans les conditions prévues, renvoie les effets de la sanction plusieurs mois après le constat de l'infraction ou du délit.

C'est pourquoi les partenaires sociaux ont, dans leur grande majorité, souhaité que ce dispositif soit complété par l'élargissement des motifs d'immobilisation immédiate.

L'immobilisation immédiate présente, de surcroît, l'avantage de frapper les entreprises non-résidentes au même titre que les entreprises résidentes et de toucher l'ensemble des acteurs de la filière : chargeurs, commissionnaires, transporteurs, conducteurs, destinataires.

Dans cet esprit, la commission a adopté deux articles additionnels.

L'un vise à permettre l'immobilisation du véhicule faute de présentation du document de suivi dûment rempli et signé par le transporteur et, surtout, par le chargeur, prévu à l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995. Ce motif s'ajouterait aux dix-huit existant déjà qui ressortissent aux articles L. 25 et R. 278 du code de la route.

L'autre permet d'immobiliser le véhicule le temps nécessaire pour recueillir les éléments de nature à établir les responsabilités en cas d'infraction.

M. le président. Monsieur le rapporteur, je vous demande de conclure.

M. Michel Vaxès, rapporteur. La présentation de ce projet de loi en urgence mérite l'indulgence...

M. le président. La déclaration d'urgence n'a rien à voir avec votre temps de parole. Hâtez-vous !

M. Michel Vaxès, rapporteur. Je vais donc conclure, monsieur le président.

L'article 5 tend à étendre l'habilitation des contrôleurs de transport terrestre à la constatation des infractions de faux et usage de faux, à tirer les conséquences du nouveau régime de licence et de la libéralisation complète du cabotage, à étendre aux commissionnaires et à tous les véhicules de toutes nationalités, circulant en France, les dispositions de la loi, et à prévoir un certain nombre de sanctions complémentaires à la sanction pénale.

Au terme de cette intervention, permettez-moi de souligner encore le large accord qui s'est dégagé, au sein de la commission, pour soutenir ce texte tel que nous l'avons amendé.

J'espère qu'après son examen par l'Assemblée nationale, il sera rapidement inscrit par le Gouvernement à l'ordre du jour prioritaire du Sénat, car la mise en place de ses dispositions est urgente pour conforter une profession indispensable au développement économique de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste et sur divers bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole 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, comme tout secteur économique, les transports routiers ont besoin d'un Etat de droit qui puisse imposer la loi et la faire respecter. Sans cela, les conditions de la concurrence se dégradent.

Votre texte, monsieur le ministre, s'inscrit dans cette perspective. Il met en œuvre les engagements que vous avez pris devant les partenaires sociaux. C'est le respect de la parole donnée, qui a malheureusement trop manqué jusqu'à présent.

M. Marc-Philippe Daubresse. N'importe quoi !

M. André Lajoinie, *président de la commission.* Le projet de loi que vous nous proposez s'insère dans douze mesures, comme vous l'avez dit, d'ordre législatif ou réglementaire, visant une meilleure autorégulation du secteur.

Assurément sans résoudre l'ensemble des problèmes, car la tutelle ne saurait se substituer aux partenaires sociaux, ces dispositions doivent permettre de faire progresser l'ensemble de la profession et de trouver une issue positive à la crise de mutation que vit le transport routier. Cette crise prend des formes diverses. Les deux dernières fois, ce sont les salariés qui se sont mobilisés. Ce fait est notable et révèle, à côté d'une situation économique difficile, un déficit de dialogue social. Le conflit du mois de novembre a exprimé de façon forte la volonté des salariés d'être écoutés, respectés et de faire en sorte que les engagements pris soient enfin tenus.

En présentant ce projet de loi, le Gouvernement prend ses responsabilités. La représentation nationale, en le votant, aidera la profession à tenir ses engagements.

Le secteur du transport a connu depuis dix ans des transformations importantes, qui ont fait des salaires et des conditions de travail une variable d'ajustement.

Les gouvernements successifs n'ont fait que chercher à éviter toute entrave à la liberté des entreprises et des donneurs d'ordre.

Avec la suppression de la tarification routière obligatoire et du contingentement, le secteur est passé très rapidement d'une organisation administrée à un marché complètement libéralisé. Ce bouleversement, qui s'inscrit dans l'application du marché unique, continue à être fortement déstabilisateur. Il a conduit à une augmentation nette du nombre d'opérateurs sur le marché d'environ 10 000 entre 1980 et 1990. Ce mouvement a accompagné une croissance de la demande. Mais, au moindre fléchissement du marché, il s'est inversé.

Il faut ici dénoncer l'illusion, la tromperie même, du mythe de la libre entreprise dont sont victimes beaucoup de salariés. Ils sont nombreux à vouloir accéder au statut d'artisan pour s'émanciper de la tutelle de leur patron. Ils espèrent y gagner en liberté. La réalité est malheureusement plus difficile. Des routiers se sont mis à leur compte, ou sont incités à le faire, en achetant un véhicule d'occasion. Mais ils restent très dépendants d'entreprises plus importantes avec lesquelles ils ont des contrats de sous-traitance qui leur permettent d'accéder au marché du fret.

La relation de domination perdue sous des formes nouvelles. Il s'agit d'un salariat déguisé. Le chauffeur s'impose lui-même de rouler le plus possible, au mépris des règles, pour faire face aux frais fixes et à une rémunération qu'on lui impose.

Parallèlement à cette atomisation, nous avons pu observer une concentration des firmes : en 1995, les vingt-trois plus grandes entreprises de la branche assuraient 57 % de l'activité et centralisaient 51 % des effectifs. Ce sont ces grands groupes qui recourent massivement à une sous-traitance en cascade !

Cette double dynamique, aggravée par la pression des donneurs d'ordre, concourt à la baisse des prix du transport dont ont largement bénéficié les chargeurs. Cela pèse sur la santé des entreprises, particulièrement sur les plus petites, et sur le respect des réglementations sociales. La fluidité du secteur explique alors qu'une minorité d'entreprises puisse, en transgressant la loi, attirer l'ensemble du marché dans une spirale déflationniste et de non-respect de la règle sociale. Ainsi, l'emploi dans les entreprises qui respectent, elles, la règle, est compromis.

Vos mesures réglementaires, votre projet de loi et l'accord salarial permettent, monsieur le ministre, d'envisager la sortie de cette logique de régression sociale. En généralisant les obligations de formation, en durcissant les conditions d'accès à la profession, en instaurant une immobilisation administrative, renforcée, à l'initiative de la commission par une immobilisation immédiate, nous donnons les moyens à la profession de se moraliser et d'assainir les conditions de la concurrence.

Le respect par tous des règles communes est indispensable pour que la modernisation du secteur ne se fasse pas au détriment des salariés. L'efficacité d'un Etat arbitre est primordial pour éviter le problème de la concurrence déloyale.

Le défi est d'autant plus important qu'à partir du 1^{er} juillet 1998 l'ouverture du marché sera totale avec la libéralisation du cabotage. Les conditions sociales nationales sont considérées comme des « avantages comparatifs » dans la future concurrence.

Il faut en finir avec cette logique ! Il faut harmoniser la législation sociale par le haut, comme vous ne cessez de le rappeler !

En termes de temps de travail, de rémunération du temps contraint, d'accession à la profession, d'âge de la retraite, de salaire, il ne doit pas y avoir de *dumping* social. Dans cet esprit, les mouvements sociaux et les progrès législatifs sont des atouts pour la France dans la négociation européenne.

Il est nécessaire de ne pas s'engager dans une guerre des prix entre les entreprises des différents pays, qui ne déboucherait que sur une dégradation des conclusions de travail de l'ensemble des salariés et sur une dégradation de la qualité des services de transport, préjudiciable à l'économie tout entière.

Une réorientation de la politique des transports de l'Union européenne est indispensable. Elle doit viser à réglementer la concurrence dans le secteur routier et à organiser sa complémentarité avec les autres modes de transport.

La situation géographique de la France, les obligations de feroutage envisagées en Suisse et en Autriche, ainsi que l'augmentation de trafic risquent de faire supporter à notre territoire des flux de transit de plus en plus importants.

Sans nier les souplesses ni les avantages de la route, il faudrait rechercher un rééquilibrage au profit du fer. Il y a là des enjeux d'aménagement du territoire, de lutte contre l'effet de serre.

L'Union européenne doit jouer un rôle. Elle peut, en particulier, aider financièrement à la réalisation des infrastructures ferroviaires nécessaires. Des investissements doivent permettre de faire traverser l'Europe par des convois de fret sans rupture de charge, et de façon rapide. Des coopérations entre les entreprises nationales sont sans aucun doute nécessaires. Enfin, les compagnies ferroviaires européennes ne peuvent pas assumer seules les

contraintes financières des avantages, pour la collectivité, du ferroutage. Une politique commune des transports pourrait le rechercher. Elle se doit dès lors de ne plus s'intéresser qu'à la seule libéralisation des marchés, mais elle doit alors prendre en compte l'ensemble des dimensions du secteur.

Pour qu'une telle direction soit prise, une volonté publique forte est indispensable. Dans cet esprit, je me félicite qu'en France on s'oriente, pour la révision de la loi d'aménagement du territoire, vers la définition d'un schéma directeur intermodal. Ainsi, il sera possible de mieux combiner l'ensemble des moyens de transport au bénéfice de la sécurité, de l'environnement et des conditions de travail des chauffeurs routiers.

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien !

M. André Lajoinie, président de la commission. Ce projet et l'ensemble des mesures qui l'accompagnent sont la marque d'une volonté de ne pas cantonner le transport routier à la marge du progrès social. En assumant et en renforçant son rôle d'arbitre et d'organisateur de la profession, l'État assainit ainsi les règles de la concurrence. Le non-respect de la loi ne peut être un avantage concurrentiel !

La volonté politique d'agir qui s'exprime dans ce texte doit se prolonger au niveau européen, ainsi que vous l'avez annoncé, monsieur le ministre. L'ouverture totale du marché en 1998 ne doit pas être une régression sociale. L'affirmation d'exigences sociales en France et leur reconnaissance par le Gouvernement est un atout pour obtenir au niveau européen des garanties réelles pour les salariés. Ce serait un premier pas dans la construction d'une politique européenne des transports qui ne se limiterait plus à la seule libéralisation des marchés.

C'est dans cet esprit, monsieur le ministre, que la commission de la production et des échanges a approuvé votre projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste et sur divers bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Le projet de loi qui nous est soumis vise à assurer une concurrence équitable dans le transport routier de marchandises, à renforcer la sécurité et à favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi par une qualification minimale des conducteurs.

Notre collègue Vaxès indique dans son rapport qu'« aucune fatalité n'est à l'origine du retour périodique de l'explosion sociale dans le secteur des transports routiers. Il faut en chercher les causes dans la réunion au sein d'une même profession de l'ensemble des problèmes auxquels sont confrontés les salariés et les entreprises de ce pays ».

Il me permettra de penser qu'il s'agit là d'un raccourci un peu caricatural du conflit que vient de traverser notre pays.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non, il a raison !

M. Marc-Philippe Daubresse. Car si nous voulons tirer les leçons des deux crises graves que vient de subir en quelques mois le monde du transport routier, il convient de les resituer dans le temps et dans l'espace, c'est-à-dire à l'échelle européenne.

En trois ans, la modernisation sociale engagée en longue distance dans le transport routier à l'initiative de M. Bernard Bosson, lorsqu'il était ministre des transports, a atteint un niveau exemplaire et singulier en Europe et chacun sait aujourd'hui, du moins reconnaît s'il est objectif, que les soubresauts subis par notre pays à deux reprises proviennent, pour l'essentiel, du grand écart auquel sont confrontées nos entreprises entre l'exception sociale française et le maintien de leur compétitivité.

En trois ans, en effet, sous l'impulsion des gouvernements précédents, la profession a engagé, il faut s'en souvenir, une véritable révolution culturelle sans aucune commune mesure avec ce qui se passe chez nos concurrents européens.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. J'en rappelle quelques têtes de chapitre : création de la notion de temps de service intégrant les temps autres que ceux de la conduite, engagement d'un processus de réduction de ces temps, augmentation sensible de la rémunération de ces mêmes temps, création d'une formation spécifique pour les conducteurs à leur entrée dans la profession, création d'une formation régulièrement renouvelée tout au long de leur carrière, création, enfin, d'un congé de fin d'activité dès l'âge de cinquante-cinq ans.

Je vous souhaite à la fin du mandat qui sera le vôtre en tant que ministre de l'équipement et des transports, de pouvoir dresser un bilan comparable, et j'espère que nous pourrions tous y contribuer.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et en 36, les congés payés ? (*Sourires.*)

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est pourquoi, si ce projet contribue, et il faudra s'en réjouir, à concrétiser des orientations esquissées avec la profession depuis plus de trois ans dans le cadre de ce que l'on a appelé les contrats de progrès, il ne doit pas masquer l'essentiel, et vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre.

Le 1^{er} juillet 1998, les frontières seront définitivement ouvertes et le cabotage totalement libéré. Ce qui veut dire que toute entreprise européenne pourra exercer librement son activité sur notre territoire sans titre de transport. Dans moins d'un an, les camions portugais, espagnols, britanniques et hollandais vont donc déferler sur notre territoire, et d'autant plus facilement que leurs législations fiscales et sociales seront moins contraignantes que les nôtres.

C'est pourquoi il ne faut pas se réjouir trop vite de l'issue positive qui a marqué la fin du conflit des transporteurs routiers, car le vrai rendez-vous sera européen. Ou bien la France réussira – et vous serez d'accord avec moi là-dessus, monsieur le ministre, tout au moins je l'espère – à imposer à ses partenaires européens le modèle social français comme référence communautaire,...

M. Alain Ferry. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. ... et chacun pourra s'y retrouver entrepreneurs et salariés. Ou bien l'Europe continuera à s'affranchir des contraintes que nous nous sommes imposées, et ce sera le début d'un long déclin pour nos entreprises et donc pour l'emploi dans ce secteur stratégique de notre pays.

M. Félix Leyzour. Il faudrait ne rien faire ?...

M. Marc-Philippe Daubresse. Il convient également de resituer ce conflit dans le temps. La différence fondamentale entre le conflit que nous avons connu en 1996

et celui de 1997, c'est que le premier est arrivé brutalement et qu'il a fallu douze jours au gouvernement Juppé pour réussir les conditions de sa maîtrise, notamment par la nomination d'un médiateur et une avancée, reconnaissez-le, très significative sur les retraites anticipées, alors que le conflit de 1997 était largement prévisible.

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

M. Marc-Philippe Daubresse. Il faisait l'objet de tous les commentaires, lors de l'assemblée générale de la fédération nationale des transporteurs routiers qui s'est déroulée en votre présence – j'y étais aussi – une quinzaine de jours auparavant. S'il était annoncé, le Gouvernement avait donc tous les moyens de le désamorcer. Pourquoi, alors que ce conflit était prévisible, je le répète, le Gouvernement n'a-t-il pas pris l'initiative de proposer un texte fin juin 1997 à la représentation nationale, à une époque où notre assemblée avait peu de grain à moudre, où M. Vaillant cherchait vainement des textes à nous faire voter,...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On y est arrivé ! (*Sourires.*)

M. Marc-Philippe Daubresse. ... ce qui fait d'ailleurs que nous nous sommes retrouvés en vacances anticipées, nous qui ne demandions qu'à siéger tout l'été. (*Sourires.*)

Pourquoi donc le Gouvernement n'a-t-il pas présenté ce texte, alors, vous le savez bien monsieur le ministre, qu'il vous avait été légué en héritage par M. Pons et Mme Idrac, et qu'un texte de loi, n° 3413 de mars 1997, aurait été voté avant l'été sans la dissolution ? (*Sourires.*)

Car il est indéniable que le projet qui nous est soumis – il suffit de lire le texte de mars 1997 pour s'en convaincre – reprend pour l'essentiel les éléments du projet Pons-Idrac relatif, notamment, à la sécurité dans les transports et déposé en mai dernier par l'ancienne majorité, même si, et c'est salutaire, l'actuel projet contient des propositions nouvelles sur des questions soulevées depuis par l'ensemble des partenaires du secteur des transports.

Je voudrais également, à l'occasion de la présentation de ce projet, rétablir quelques vérités sur l'action de l'ancien gouvernement.

Contrairement à ce qu'ont dit le Premier ministre et le ministre des transports en comparant les conflits de 1996 et de 1997, tous les engagements pris par le gouvernement en 1996 ont été tenus. Il suffit de lire le communiqué final pour s'en convaincre. On s'apercevra alors que la fameuse prime de 3 000 francs, qui a fait couler beaucoup de salive depuis, n'était pas dans l'accord et que les partenaires en avaient fait une simple recommandation à examiner au cas par cas dans chaque entreprise.

De même, et contrairement à ce qu'a déclaré avec beaucoup de superbe le Premier ministre ici même lors d'une séance de questions d'actualité, les crédits budgétaires pour financer la retraite anticipée, qui était le principal objet du conflit de 1996, ont bien été prévus,...

M. Jean-Jacques Filleul. Ce n'est pas vrai !

M. Marc-Philippe Daubresse. ... et je mets au défi quiconque de me prouver le contraire.

Il était expressément écrit dans un « bleu » transmis à Matignon que dès que leur montant serait arrêté, ils seraient officiellement inscrits dans la loi de finances rectificative.

Cela étant dit, j'en viens maintenant au fond de ce projet sur lequel le groupe UDF émet – je l'ai dit en commission – un avis globalement favorable, dans la

mesure où il reprend très exactement les dispositions proposées par M. Pons et Mme Idrac après concertation approfondie avec les organisations professionnelles et syndicales. Nous ne pouvons donc que prendre acte de cette reconnaissance de la qualité du travail accompli par les ministres de l'équipement et des transports du gouvernement précédent.

Il faut d'ailleurs reconnaître que, d'une manière générale, tous les ministres de l'équipement et des transports qui se sont succédé, y compris M. Fiterman (*Sourires*), ont imprimé une marque importante dans le monde du transport et de la logistique, et il faut s'en réjouir.

Le texte qui nous est proposé est donc positif et nécessaire, de même que les douze mesures que vous avez annoncées, monsieur le ministre, en particulier la modification d'ores et déjà engagée des décrets des 14 mars 1986 et 5 mars 1990.

S'agissant des remplacements des autorisations de transport par les licences communautaires pour les véhicules de plus de 6 tonnes de PMA, et par des licences nationales pour les plus petits tonnages, il est clair que nous préparons ainsi convenablement le toilettage de la réglementation nécessaire à la mise en œuvre du libre marché du 1^{er} juillet 1998.

Mais il ne faudra pas oublier que des discussions sont en cours à la Commission européenne pour étendre le champ d'application concernant notamment l'accès à la profession.

Nous ne pouvons donc qu'être favorables à toute évolution qui permettra de soumettre tous les véhicules de transports quels qu'ils soient aux mêmes conditions d'exercice, puisque, au demeurant, et il ne faudra pas l'oublier, mes chers collègues, lors de votre vote définitif, il s'agit d'inscrire dans la loi une conception totalement libérale de l'accès au marché.

S'agissant de l'extension de la formation obligatoire à la sécurité, les formalités obligatoires instaurées en 1995 par l'accord paritaire intervenu sont étendues aux artisans et aux conducteurs salariés, et le projet de loi, il faut s'en réjouir, renforce, cible et qualifie les sanctions pour le non-respect de ces dispositions.

Mon collègue Ferry aura d'ailleurs l'occasion de proposer des avancées qui auraient été encore plus significatives et que nous aurions aimé que la représentation nationale puisse adopter. Nous verrons bien dans quel état sera ce projet de loi au terme de sa discussion. En tout cas, il dira des choses intéressantes et importantes pour faire évoluer encore le texte qui nous est présenté.

S'agissant de la sanction administrative d'immobilisation, le projet nous propose une nouvelle sanction qui complète utilement le retrait temporaire du dispositif des titres de transports par l'immobilisation des véhicules. Encore faut-il que ces mesures soient réellement dissuasives. Cela pose, monsieur le ministre, vous l'avez évoqué, tout le problème du contrôle, et sur ce point l'on peut regretter, même si vous avez ajouté quelques postes dans votre budget de 1997, qu'il n'y ait que 440 contrôleurs de transports, à terme.

M. le président. Mon cher collègue, j'attends votre conclusion !

M. Marc-Philippe Daubresse. Je conclus, monsieur le président, pour respecter votre souhait. Au-delà de l'adoption de ce projet de loi, utile mais limité dans son objet, nous tenons à réaffirmer la très grande importance que nous attachons à la poursuite de l'action entamée par les gouvernements précédents pour poser les bases d'un modèle social français.

Vous le savez, monsieur le ministre, la seule question qui vaille désormais pour redonner de la sérénité au marché des transporteurs routiers, c'est celle de la nécessaire et urgente harmonisation sociale dans le secteur du transport routier européen.

C'est la raison pour laquelle nous trouvons ce projet de loi globalement positif. Rappelons-nous cependant que, si nous concrétisons aujourd'hui une avancée significative, il ne faudrait pas se réjouir trop vite. Je conclurai par une phrase de Paul Valéry : « Le futur serait plein de tous les avènements, si le passé n'y projetait déjà son histoire. »

M. Alain Ferry et M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Noël Mamère.

M. Noël Mamère. Le projet de loi que nous examinons est déjà un succès par son existence même puisqu'il est un des éléments qui a permis la sortie par le haut d'une situation de blocage social que n'avait pas réussi à résoudre le précédent gouvernement. Qu'il soit rendu ici hommage à ce gouvernement-ci et notamment à vous, monsieur le ministre, pour votre opiniâtreté et votre détermination qui ont contribué grandement à la solution d'un conflit qui n'avait que trop duré il y a un an et dont la conclusion n'avait été qu'une grossière tromperie pour les salariés et leurs organisations syndicales.

Je le dis nettement ici, contrairement à ce que la droite a affirmé jusque dans cette enceinte, vous avez eu raison d'aller sur les barrages dialoguer avec les routiers. Vous avez eu raison, car la politique distante, éloignée des réalités, du précédent gouvernement avait contribué à aggraver la crise sociale. L'autoritarisme campé « droit dans ses bottes », coupé des réalités sociales, n'a rien à voir avec la restauration de l'autorité de l'État. Celui-ci, pour être respecté, doit être à l'écoute de ses mandants. C'est ce que vous avez fait par le dialogue constant et par des propositions accompagnant judicieusement les négociations entamées par les partenaires sociaux.

Le projet de loi a paru avec une promptitude quirompt avec les pratiques antérieures, il faut le dire clairement. Si le projet de loi n° 3413 avait été soumis rapidement à la discussion par le précédent gouvernement, si ce dernier s'était engagé à faire respecter les accords de novembre 1996, la grève de cette année aurait sans doute pu être évitée. Dans nos sociétés modernes, la rapidité de réaction du législatif est un des critères de ce que l'on appelle aujourd'hui « la gouvernance ».

Dès le 6 novembre dernier, le décret n° 97-1018 modifiait les règles d'honorabilité et de capacité financière pour entrer dans la profession et pour s'y maintenir.

Dans le même esprit, le décret d'application de la présente loi, comme celui de la loi emplois-jeunes, devrait être publié très rapidement, nous l'espérons en tout cas, après avoir été soumis à la profession. Il faut en féliciter le Gouvernement et les services de l'État. Des milliers de transporteurs routiers attendent, en effet, avec une attention soutenue que nos débats s'achèvent par un vote permettant la mise en œuvre rapide de ce qui, pour beaucoup, signifiera qu'ils ont eu raison de faire confiance à la négociation et au sens des responsabilités des organisations syndicales qui ont paraphé l'accord.

Nous ferons, monsieur le ministre, les remarques suivantes à propos du projet de loi. Premièrement, les élus écologistes expriment leur accord sur deux mesures essentielles : l'extension de l'obligation de formation aux exploitants d'entreprises artisanales et aux salariés du transport routier pour compte propre, et le renforcement des sanctions administratives. Mais tant que ne seront pas

tirées les conséquences néfastes sur les filières du transport routier de la politique de management à flux tendu des entreprises donneuses d'ordre, tant que ne seront pas mis en lumière les abus de position dominante de certaines entreprises, notamment dans le secteur de la grande distribution, les éléments essentiels de la crise ouverte par la déréglementation commencée en 1986 resteront en l'état.

Deuxièmement, nous souhaitons que, conformément aux travaux de la commission, soient entérinés les amendements à l'article 3 permettant l'immobilisation immédiate du véhicule et de son chargement, seule mesure de nature à entraîner des sanctions effectives.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. Noël Mamère. Troisièmement, l'application du projet de loi n'est qu'un des éléments d'une autre politique des transports routiers, fondée sur un rééquilibrage du rail et de la route, sur ce que l'on appelle le développement du ferroutage. Ce rééquilibrage est possible. Par exemple, dans le Nord - Pas-de-Calais, La Redoute s'apprête à utiliser le rail au-delà des 200 kilomètres, avec l'accord de la SNCF sur un engagement de flux. Les écologistes, s'ils sont solidaires des aspirations des chauffeurs routiers à une meilleure qualité de vie, s'opposent au développement du tout-camion, générateur d'accidents de la route et qui conduit à un aménagement du territoire ségréatif en ce qu'il favorise les zones desservies par autoroutes. Une telle inflexion qui doit commencer, je le répète, par le moratoire sur le programme autoroutier, ne peut émaner que d'une forte volonté politique, de mesures structurelles d'envergure, d'investissements importants en matière d'infrastructure et de plates-formes multimodales, de mesures spécifiques en faveur du transport combiné, de choix de coopération à l'échelle européenne, et pas seulement d'une simple correction des distorsions du marché. Il faut surtout permettre, enfin, dans la perspective du 1^{er} juillet 1998, l'harmonisation des conditions sociales et des conditions de concurrence. Il faut souhaiter qu'elle se réalise par le haut dans l'Union européenne.

Les élus écologistes voteront ce projet de loi parce qu'il concrétise la méthode du nouveau gouvernement de la France : faire confiance à la solidarité en misant sur l'amélioration des conditions de travail et de sécurité des routiers, faire bénéficier chacun du droit légitime à la sécurité routière et faire confiance au dialogue social, aux partenaires sociaux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste.*)

M. Félix Leyzour. Très bien !

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

M. Jacques Fleury. Voici que le Parlement est appelé à légiférer une nouvelle fois sur les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Cela signifie que les législations et réglementations antérieures n'ont pas suffi, faute d'efficacité ou faute d'une volonté politique suffisante pour les appliquer, à résoudre les difficultés que rencontre ce secteur depuis la déréglementation et la fin de la tarification routière obligatoire provoquée par le gouvernement Chirac, en 1986, mesures qui n'ont pas été compensées par des règles précises d'exercice de cette profession.

M. Michel Bouvard. Il y a eu d'autres gouvernements, depuis !

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

M. Jacques Fleury. Cette impuissance des textes, nous devons l'avoir en mémoire, au moment où nous abordons l'examen du texte que nous vous remercions, monsieur le ministre, d'avoir rapidement porté devant notre assemblée.

La conjoncture est favorable au transport routier de marchandises, qui a augmenté de 15 % en deux ans. Même si nous souhaitons qu'une politique volontaire rééquilibre à l'avenir le transport du fret entre les divers modes possibles, l'accroissement prévisible des flux de marchandises ne peut laisser prévoir un retournement de la conjoncture. La route est un secteur tout naturellement créateur d'emplois. Il pourrait l'être encore plus, si de meilleures conditions de travail étaient respectées, dans l'intérêt des travailleurs eux-mêmes, mais aussi dans celui de l'ensemble des usagers de la route dont la sécurité est mise en péril par les chauffeurs routiers, soumis à des conditions inacceptables de circulation.

Au moment où la demande de transport s'accroît, paradoxalement la situation des entreprises est rendue plus difficile par la baisse des prix – moins 3,4 % en 1995. Pour être concurrentielles, pour limiter la dégradation de leur taux de marge, les entreprises sont conduites à maîtriser leurs coûts et, singulièrement, leurs coûts salariaux, alors que les conditions de travail, notamment en ce qui concerne la durée, sont dérogatoires au droit du travail et de ce fait déjà particulièrement difficiles.

Faute de réglementation précise d'exercice de la profession, les entreprises se sont en effet multipliées – dix mille en dix ans –, ce qui rend plus acharnée la concurrence. Vulnérables, exposées à un risque très élevé de faillites et de cessations d'activité, ces entreprises n'ont le plus souvent d'autres issues que de transgresser les règles, de recourir à la sous-traitance ou de devenir elles-mêmes sous-traitantes, la sous-traitance étant souvent, dans le cadre d'une guerre des prix impitoyable, la façon la plus simple de transférer au maillon le plus faible le poids d'une productivité artificielle, ce qui se traduit le plus souvent malheureusement par une productivité socialement illicite.

C'est pourquoi ni les textes réglementaires et législatifs depuis 1992 ni la signature du contrat de progrès en 1994 n'ont réussi à mettre fin à un régime à deux vitesses sur le plan social, certaines entreprises jouant le jeu du progrès social et d'autres pas, jouant même le jeu inverse.

Le résultat est là : environ 25 % des véhicules donnent lieu à des infractions graves. L'intervention de réseaux préventifs, le chantage à l'emploi, la surcharge des tribunaux aboutissent au classement de 80 % des infractions. Quant aux 20 % restants, il faut savoir que l'amende est de 900 francs en moyenne par camion est qu'elle est intégrée dans le prix de transport. Il a été calculé que le risque financier était de 20 francs par an et par véhicule. Autant dire que la sanction n'est en rien dissuasive et que l'infraction, elle, est productive. Pourquoi donc cesserait-elle ? Derrière tout cela, ne l'oublions pas, il y a des hommes qui nous rappellent, à intervalles de plus en plus proches, que leur situation n'est plus tolérable.

Face à un tissu d'entreprises dispersées dont le nombre favorise le développement d'une concurrence sauvage, ce sont les chargeurs, les donneurs d'ordre qui imposent leurs conditions, et tout particulièrement les prix. La sous-tarifification qu'entraîne un rapport de force qui leur est favorable fragilise plus encore les entreprises de transport qui, de ce fait, se trouvent de plus en plus, en une sorte de cercle vicieux, soumises aux conditions de plus en plus draconiennes de leurs donneurs d'ordre. Les

entreprises, qui n'arrivent plus à répercuter dans leurs prix la réalité de leurs coûts, sont contraintes de travailler en dehors des normes de sécurité ou des normes sociales.

Ajoutons que la sous-tarifification empêche toute harmonisation sociale, base nécessaire pour que les conditions de concurrence entre les différents modes de transport deviennent elles-mêmes plus transparentes.

Si l'on veut réellement assurer une meilleure sécurité de tous les usagers de la route, si l'on souhaite que les travailleurs du transport routier connaissent enfin des conditions normales de travail, il faut, sans attendre, que les conditions d'accès à la profession et de son exercice soient véritablement assainies, que seuls des professionnels à la compétence reconnue et aux moyens économiques suffisants pour affronter les réalités du marché puissent se lancer dans ce métier, par ailleurs passionnant. Mais il faut surtout que pas un maillon de la chaîne du transport ne puisse échapper à ses responsabilités.

Depuis 1996, rien n'avait été entrepris pour imposer un cadre concurrentiel équitable. On a continué à massacrer les prix, à rechercher le volume et à tirer sur les conditions de travail. Si rien ne devait être fait aujourd'hui pour agir sur les causes, nous aurions le même résultat et de nouveaux conflits. C'est pourquoi nous vous savons gré, monsieur le ministre, de mettre en œuvre, comme vous avez rapidement commencé à le faire, les douze mesures que vous aviez annoncées à l'issue du récent conflit. Dans ce domaine, la qualité du suivi – nous en avons récemment fait l'expérience *a contrario*, si je puis dire – est essentielle.

Par un décret pris le 6 novembre, vous avez renforcé les conditions d'honorabilité de l'accès à la profession, augmenté la capacité financière requise et unifié le régime du transport et de la location. Trop d'entreprises de transport sont en effet créées par des chômeurs ou par des salariés reconvertis de plus ou moins bon gré dans la sous-traitance, auxquels on a fait miroiter des jours meilleurs mais qui deviennent entrepreneurs sans formation, sans moyens financiers et sont la proie toute désignée des donneurs d'ordre.

La création de postes supplémentaires de contrôleurs des transports terrestres et d'inspecteurs du travail va évidemment dans le bon sens. Mais l'intervention des agents peut être encore plus efficace. Des logiciels performants permettent maintenant de contrôler très rapidement les disques tachygraphes. Même si la réglementation européenne n'oblige à la lecture que de 1 % de ces disques, n'est-il pas possible d'augmenter, grâce à ces moyens techniques nouveaux et performants, le volume de ces lectures à au moins 20 %. Surtout si la directive européenne rend obligatoire l'introduction d'une nouvelle génération de tachygraphes électroniques infalsifiables.

Vous avez également inscrit dans la loi de finances rectificative pour 1997 un abattement de 800 francs de la taxe professionnelle des véhicules de plus de 16 tonnes. Les entreprises qui respectent la transparence des heures et le plafonnement des temps de service continueront d'avoir droit au dispositif de réduction des charges sur les bas salaires. Il s'agit d'une incitation heureuse à la vertu. Cet allègement des charges profitera également au transport de zone courte, auquel est étendu le contrat de progrès.

Vous avez annoncé l'extension du congé de fin d'activité au transport de voyageurs. Je vous serais reconnaissant de nous faire le point sur l'état d'avancement de cette mesure.

Le conflit social s'est achevé par la conclusion, le 3 novembre dernier, d'un protocole salarial, signé par les organisations patronales et, du côté syndical, par la CFDT et la CGC. Je ne reviens pas sur son contenu. Mais je souhaiterais que vous nous indiquiez où en sont les négociations sur le processus d'extension du protocole à l'ensemble de la profession.

Une nouvelle table ronde est prévue en janvier pour poursuivre la concertation avec les chargeurs. Pour les raisons que j'ai déjà indiquées, nous serons particulièrement attentifs au déroulement de cette rencontre. Sur quels thèmes portera la discussion ? Y sera-t-il question de la rémunération des temps d'attente et des prestations annexes, qui pèsent lourdement sur les conditions économiques du transport ? Vous savez que, dans ce domaine, la législation est souvent contournée au détriment des transporteurs. Abordera-t-on le problème de la répercussion sur les prix des hausses des coûts liées au progrès social ? Quel est, à l'heure actuelle, l'état d'esprit des chargeurs ?

Vous avez annoncé la création d'un observatoire des conditions économiques et sociales dans le secteur du transport routier. C'est un outil essentiel. Pouvez-vous nous préciser vos intentions ? Allez-vous procéder par une réforme du CNT et du Comité national des routes ? Quand envisagez-vous la mise en œuvre de cette mesure ?

Enfin, le Gouvernement entend donner une nouvelle impulsion à l'harmonisation européenne par le haut des règles sociales en vigueur dans le transport routier. Il y a en effet urgence avant la date de libéralisation du cabotage le 1^{er} juillet prochain. Il serait catastrophique que l'ouverture à la concurrence se traduise par une aggravation supplémentaire des conditions de concurrence et surtout des conditions de travail. Mais nous savons, monsieur le ministre, et nous vous en remercions, que vous avez déposé un mémorandum devant le comité des représentants des Etats membres.

J'en viens au projet de loi qui nous est soumis.

La généralisation de l'obligation de formation professionnelle à l'ensemble des conducteurs de véhicules de transport routier ne peut que recueillir notre accord. Le projet prévoit également de remplacer les autorisations actuellement requises par une licence communautaire pour les véhicules de plus de 6 tonnes et une licence de transport intérieur pour les véhicules compris entre 3,5 et 6 tonnes. Ce dispositif permet d'imposer un titre administratif unique pour chaque véhicule. Il permet également de sanctionner certaines infractions en retirant tout ou partie des licences. Le régime de sanction lié à l'exercice illégal de la profession est étendu à tous les intervenants de l'opération de transport – commissionnaires, loueurs – français ou étrangers. Tout cela est positif.

Il est permis, cependant, de s'interroger sur la validité de la mesure tendant à établir un plancher de 3,5 tonnes pour l'obligation de détenir une licence. Les transports effectués à l'aide de véhicules de taille inférieure ne sont pas, vous le savez, monsieur le ministre, à l'abri des dérives constatées et dénoncées pour les autres. Les déménageurs soulignent en particulier la nécessité de maintenir une double limite du poids et du volume utile. Je souhaiterais connaître votre position à ce sujet. L'adoption de l'amendement de la commission visant à étendre la licence à tout véhicule à deux essieux dissiperait, bien entendu, cette inquiétude.

Nous relevons avec satisfaction le renforcement des pouvoirs de constatation et d'investigation des contrôleurs des transports terrestres, qui doit leur permettre d'apprécier les prix pratiqués et de réprimer les prix abusivement bas.

Mais la principale nouveauté du projet de loi est la création d'une sanction administrative d'immobilisation du véhicule, qui vient s'ajouter aux sanctions pénales et concerne les entreprises les plus infractionnistes. Nous ne pouvons qu'adhérer à cette mesure. L'immobilisation du véhicule pour une durée allant jusqu'à trois mois constitue, en effet, une sanction économique nettement plus lourde et donc, nous l'espérons, plus dissuasive que toute autre. A condition, cependant, que soient prises toutes les précautions permettant d'en éviter le contournement. Il faut veiller, par exemple, à ce que le véhicule immobilisé soit effectivement un véhicule utile. Soulignons néanmoins la quasi-impossibilité d'appliquer de telles sanctions à des véhicules étrangers, ce qui limite la portée de la mesure et risque de fausser la concurrence entre la flotte française et les flottes étrangères.

Votre projet prévoit, par ailleurs, que cette sanction ne peut être mise en œuvre qu'après avis de la commission des sanctions administratives prévue par la LOTI. A cette fin, vous créez une commission en Ile-de-France, région où il n'en existait pas, et c'est une bonne mesure. Cependant, les commissions ont été mises tardivement en place et elles ne se réunissent qu'une ou deux fois par an. Cette fréquence est insuffisante. Même si les sanctions susceptibles d'être prononcées sont lourdes, il faut qu'elles soient appliquées rapidement pour être réellement efficaces. Chacun sait qu'un délai trop long entre l'infraction et la sanction fait perdre à cette dernière ses vertus pédagogiques. Nous souhaiterions que vous nous indiquiez les mesures que vous comptez prendre pour accélérer la mise en place des commissions et pour les renforcer.

L'ensemble de la profession, patrons et syndicats, soutient votre projet de loi, monsieur le ministre, mais redoute qu'il ne soit qu'un texte de plus, difficilement applicable, pas ou mal appliqué. Nous ne doutons pas de votre volonté et de celle du Gouvernement, de sortir le transport routier de l'impasse dans laquelle la dérégulation et la concurrence sauvage l'ont conduit. C'est pourquoi nous souhaitons enrichir votre texte.

Tous les professionnels s'accordent à dire que seule une mesure d'immobilisation immédiate du véhicule infractionniste et de son chargement peut être dissuasive. Des immobilisations immédiates sont déjà prévues par le code de la route dans l'intérêt public. On en connaît les faiblesses : le chargement du véhicule peut être immédiatement transféré sur un autre véhicule qui lui, n'a pas été contrôlé, et le conducteur qui n'a pas respecté son temps de repos peut être remplacé au volant du deuxième véhicule par un autre chauffeur dont on ignore le temps de service déjà effectué dans la journée. En fin de compte, le donneur d'ordre n'est pas dérangé et c'est le lampiste qui trinque.

Sans doute, nul ne peut s'exonérer de la responsabilité des infractions commises : ni le conducteur ni le patron de l'entreprise de transport. Mais il serait choquant que seuls échappent à la sanction ceux dont on sait qu'en raison de leur position de force sur le marché – je veux parler des donneurs d'ordre – ils pèsent de tout leur poids sur les conditions du transport et obligent les entreprises à déroger aux règles de sécurité routière et au droit du travail. Il faut qu'eux aussi soient impliqués dans les sanctions et que soit déterminée leur responsabilité dans l'infraction.

C'est pourquoi les députés socialistes ont déposé un amendement, repris par la commission, qui tend à créer une sanction d'immobilisation immédiate du véhicule et de son chargement, le temps que soient recueillis les éléments de nature à établir la chaîne des responsabilités ayant conduit à l'infraction. Cette disposition, fort attendue, permettrait d'améliorer les modes probatoires aux fins de mettre en œuvre une coresponsabilité du donneur d'ordre, souvent difficile à établir. De plus, elle ne donnerait lieu à aucune distinction entre les transporteurs français et étrangers.

Nous sommes convaincus, comme les professionnels, que seule l'immobilisation du véhicule et de son chargement, sur une durée suffisante pour interrompre effectivement le cours normal du transport, pourrait dissuader un donneur d'ordre de confier ses marchandises à un transporteur qui assure son contrat au mépris des règles de sécurité et des conditions de travail, et l'amener à choisir, à l'avenir, l'entreprise de transport au regard de critères plus conformes à l'intérêt général.

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien !

M. Jacques Fleury. Monsieur le ministre, nous savons que la solution des problèmes graves que connaît le secteur du transport routier exige attention constante, persévérance, ambition et volonté politique forte. Nous ne doutons pas que vous possédez ces qualités. Nous sommes tout disposés à vous aider. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le texte qui nous est présenté fait suite à un nouveau conflit social qui a marqué la profession du transport routier. Un conflit de plus, après la première grande paralysie du pays qui s'est produite il y a près de quinze ans !

Le rapporteur a eu raison de rappeler que, « après ceux des dernières années, le récent conflit des chauffeurs routiers a confirmé l'accumulation, au sein d'une même profession, d'un ensemble de difficultés connues depuis longtemps et pourtant restées dans l'attente de réponses suivies et d'application réelle ». J'y reviendrai.

Ces difficultés ont plusieurs origines : la faible structuration des entreprises de transport routier en France, où les grandes sociétés sont l'exception, la première étant d'ailleurs l'ensemble des filiales de la SNCF, regroupées au sein de Géodis ; les exigences grandissantes des chargeurs qui imposent aux entreprises à la fois des prix revus à la baisse et des délais de plus en plus contraints, liés à l'économie des flux tendus ; la concurrence européenne, enfin, reflet du manque d'harmonisation, concurrence dont les effets se font déjà sentir, mais qui est appelée à s'amplifier avec l'ouverture au cabotage le 1^{er} juillet 1998. J'y reviendrai également.

Tout au long du récent conflit, vous aurez observé, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'esprit de responsabilité dont ont fait preuve les élus de l'opposition, et du RPR en particulier, qui se sont abstenus de toute déclaration de nature à compliquer la recherche d'une solution. De même, les anciens ministres en charge de ce dossier, Bernard Pons et Anne-Marie Idrac, à qui je veux rendre hommage, ont, dans le même souci de prendre en compte l'intérêt national, renoncé à polémiquer sur certains commentaires.

Cette attitude, monsieur le ministre, vous nous en donnerez acte, je pense, puisque telle avait été la vôtre en 1996. Mais elle tranche singulièrement avec les propos

tenus lors du conflit de novembre 1996 par d'éminents responsables du parti socialiste, qui souhaitaient alors, comme M. Emmanuelli, le 26 novembre à France Inter, un élargissement du conflit.

Cette attitude de responsabilité était conforme à la préoccupation qui est la nôtre de prendre d'abord en compte l'intérêt du pays, mais elle était aussi dictée par notre connaissance d'un problème dont la complexité ne peut s'accommoder de gesticulations politiciennes ou d'hasardeuses leçons de morale.

Qu'il me soit donc permis de rappeler quelques faits, avant d'en venir au texte qui nous est proposé.

Il y a un an, le 29 novembre 1996, à l'issue d'un conflit long, deux semaines, les organisations patronales et syndicales – à l'exception de la CGT, qui n'avait pas caché cependant son appréciation positive – avaient signé des protocoles d'accord.

Ceux-ci prévoyaient notamment la réduction de moitié du délai de carence en cas de maladie ; la clarification du protocole relatif aux frais de déplacement ; l'interdiction de circuler le dimanche pour les véhicules de toute nationalité, qui devait être généralisée ; la fixation de l'âge de la retraite à cinquante-cinq ans, sous réserve que les routiers aient vingt années de conduite et que leur départ soit assorti du recrutement d'un jeune.

Pas plus que cette année, le Gouvernement n'avait initialement vocation à intervenir dans un conflit qui était un conflit du travail. Il l'a fait, à l'époque, pour faciliter la recherche d'une solution, mais aussi pour prendre en compte un certain nombre de mesures relevant de sa compétence. L'ensemble de ces mesures ont été prises et les moyens financiers nécessaires ont été dégagés. Un « bleu » de Maignon l'atteste, M. Daubresse l'a rappelé.

Ajoutons à cela que le gouvernement d'alors était bien conscient qu'une entreprise ne peut rémunérer ses salariés dans des conditions normales et leur proposer des conditions de travail normales que si elle bénéficie elle-même d'un environnement concurrentiel et fiscal correct. C'est la raison pour laquelle, à l'initiative du même gouvernement, d'autres mesures ont été prises en faveur de la profession.

La loi sur les prix anormalement bas lui a été rendu applicable afin d'éviter le dumping économique, lui-même antichambre du dumping social.

La hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers a été limitée à l'inflation. Des démarches ont été engagées, dès cette époque, au niveau européen pour mettre à l'étude la création d'un carburant utilitaire et pour assurer l'harmonisation de la protection sociale entre les différents pays.

En outre, dans le souci de rééquilibrer la part du rail et de la route, mais aussi de permettre une meilleure collaboration entre ces deux modes de transport, collaboration souvent bénéfique à la sécurité et au respect du temps de travail, les gouvernements d'Edouard Balladur et d'Alain Juppé ont donné une impulsion décisive au transport combiné. Celui-ci a bénéficié, avec la création du FITTVN, de 300 millions de francs d'aides annuelles et, dans le même temps, l'installation de plates-formes multimodales était engagée.

Ce rappel montre bien, contrairement à ce que nous avons parfois entendu au cours des dernières semaines, non seulement que les engagements du gouvernement de l'époque ont été respectés, mais que l'amélioration des conditions économiques du transport routier était une préoccupation réelle.

Malheureusement, tel n'a pas été le cas depuis le mois de juin, puisque le Premier ministre, par le biais du MUCFF puis de la loi de finances pour 1998, a alourdi de 40 milliards de francs la fiscalité et les charges pesant sur les entreprises. Les entreprises de transport ne sont pas exemptes de ces mesures votées par la majorité : 5 milliards supplémentaires avec la hausse sur les carburants ; 22 milliards de majoration de l'impôt sur les sociétés ; 9 milliards de diminution de l'allègement des charges sociales sur les bas salaires.

M. Jean-Jacques Filleul. Votre mode de calcul est aberrant !

M. Michel Bouvard. Sans pouvoir déterminer avec précision, monsieur le ministre, la part qui revient au secteur des transports dans ces mesures,...

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

M. Michel Bouvard. ... force est de constater que nombre d'entreprises sont prises à la gorge par un taux record de prélèvements fiscaux et sociaux. Elles ne peuvent donc pas payer convenablement leurs salariés, qui se révoltent légitimement. Car le conflit de 1997 porte principalement sur les salaires, et la part de responsabilité du Gouvernement est donc bien réelle.

Comme je l'ai déjà indiqué, il y a quelques jours, lorsque le Gouvernement a annoncé ces mesures, n'y a-t-il pas une contradiction évidente entre le vote, dans le cadre du MUCFF et de la loi de finances, de charges supplémentaires et le geste du 1^{er} novembre qui consistait à débloquer 200 millions de francs sous la forme d'un allègement de taxe professionnelle de 800 francs par camion ? N'est-ce pas reconnaître *a contrario*, monsieur le ministre, qu'une politique fiscale qui pénalise les entreprises pénalise non seulement l'emploi – nous le savons tous – mais aussi la feuille de paie ?

Où est la cohérence d'ensemble de la politique du Gouvernement en matière économique ? Faudra-t-il attendre, à chaque fois et dans chaque secteur, que se déclare l'état d'alerte pour voir le Gouvernement examiner sérieusement les causes de la maladie des entreprises ?

Pour l'heure, après un conflit à peine moins long que le précédent, alors qu'à la différence de 1996 celui-ci était annoncé et programmé en l'absence d'accord patronat-syndicats, un protocole a finalement été signé le 7 novembre entre la CFDT, la CGC et les fédérations patronales.

Cet accord prévoit diverses dispositions qui sont bien connues et dont je ne rappelle que l'essentiel : augmentation des rémunérations ; augmentation par étapes de la rémunération à l'embauche ; augmentation par étapes de la rémunération prévue du SPMG des salariés sédentaires ; négociation pour les conducteurs marchandises, de la signature du protocole d'aménagement du temps de travail et de service avec un objectif de débouché au troisième trimestre de 1998 ; enfin, établissement d'un bilan annuel sur l'application de l'accord, comportant notamment – ce n'est pas le moins important et je vous en remercie, monsieur le ministre – des rapports appréciant les conséquences des tarifications et de la réglementation française et européenne.

C'est dans ce contexte que votre gouvernement a pris diverses mesures d'accompagnement. J'ai évoqué à l'instant l'allègement de la taxe professionnelle ; au passage, il serait intéressant, s'agissant d'une recette des collectivités locales et non de l'Etat, de savoir si le Gouvernement qui a généreusement consenti ce cadeau entend la compenser

aux dites collectivités. L'article 18 de la loi de finances rectificative pour 1997 que notre assemblée doit examiner dans quelques jours est muet sur ce point.

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

M. Michel Bouvard. Merci !

Le Gouvernement a pris le 7 novembre dernier un décret sur la réglementation de l'accès à la profession, aux termes duquel une entreprise de transport routier ou de location de véhicules industriels avec chauffeur devra disposer de capitaux propres ou de réserves dont les montants ont été fixés.

Ces conditions seront exigibles au 1^{er} janvier 1999, soit six mois après la libéralisation du marché européen ; nous aimerions savoir pourquoi.

Le décret précise aussi que les chefs d'entreprise ou les artisans devront présenter des conditions « d'honorabilité professionnelle » pour exercer la profession de routier. Outre la question que je me pose sur les critères objectifs qui devront être retenus, cette formulation ne jette-t-elle pas inutilement le discrédit sur les conditions actuelles d'exercice de la profession, même si quelques reproches peuvent lui être adressés ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est à sa demande.

Le Gouvernement a aussi annoncé le renforcement des postes de contrôleurs des transports terrestres, avec des créations dans le budget de 1998. J'ai déjà indiqué ici même que, sans être hostile à des postes supplémentaires dont nous reconnaissons, comme vous, le besoin, nous aurions préféré que ceux-ci soient pourvus par redéploiement plutôt que par de nouveaux postes budgétaires à la charge du contribuable, surtout lorsque l'on sait que le besoin ne peut raisonnablement se limiter aux quelques postes décidés dans le budget pour 1998, et vous avez, tout à l'heure, monsieur le ministre, confirmé qu'il y en aurait d'autres.

S'agissant du texte qui nous est présenté et qui constitue le volet complémentaire de ces mesures, le groupe RPR ne s'y oppose pas. Personne dans ce pays ne saurait d'ailleurs raisonnablement s'opposer à des mesures renforçant les contrôles et améliorant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Ce texte reprend, pour l'essentiel, les dispositions du projet de loi que Bernard Pons et Anne-Marie Idrac avaient présenté au conseil des ministres le 11 mars dernier et dont seule la dissolution a empêché la discussion. (*Sourires sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. Jean-Claude Lefort. Ce n'est pas notre faute !

M. Michel Bouvard. Il est complété par les articles qu'il était prévu de retenir dans un décret et qui depuis se sont révélés être du domaine de la loi.

J'ai ici le projet de loi en question et vous remercie, monsieur le ministre, en le reprenant, de reconnaître ainsi la pertinence des dispositions prévues alors en accord avec la profession. Cette démarche vous honore et elle tranche avec le discours du Premier ministre qui claironnait, il y a quelques semaines, sur l'insuffisance des mesures prises par le précédent gouvernement.

Puis-je, cependant, faire observer, sans avoir la certitude que le conflit aurait pu être évité, que ces dispositions auraient pu être présentées à l'Assemblée nationale dès le mois de juin puisque le texte était prêt et que

l'ordre du jour était alors bien disponible ? Il aurait même pu l'être encore début septembre. Ce signal aurait peut-être été utile à la profession.

Ce texte, pour les raisons que je viens de donner, n'appelle donc pas d'observations particulières de la part du groupe RPR. En revanche, nous formulons des réserves sur deux amendements adoptés par la commission.

Le premier concerne l'immobilisation du véhicule en cas d'absence à bord d'un document de suivi dûment rempli et signé. Cet amendement, anticipant sur des réunions entre la profession et les chargeurs, ne me paraît pas opportun.

Le deuxième porte sur la suspension de l'attestation de capacité en cas de violation de la sanction administrative d'immobilisation remplie et signée, qui ne paraît pas totalement et techniquement justifiée.

Je reviendrai sur ces amendements lors de la discussion des articles.

Je regrette, monsieur le ministre, que ce texte n'ait pas donné parallèlement l'occasion de traiter le problème des auto-écoles, qui est latent et pour lequel des dispositions légales avaient été prévues dans le texte que j'évoquais tout à l'heure.

Je souhaite enfin évoquer le problème communautaire à l'approche de l'ouverture au cabotage.

Voilà plusieurs années que les gouvernements successifs s'efforcent d'obtenir une harmonisation au niveau européen des conditions de travail dans le transport routier. Votre prédécesseur, que j'avais eu l'occasion d'interroger ici même, avait, avec fermeté, souhaité que la commission et les gouvernements s'engagent dans ce sens. Aujourd'hui, nous constatons, en effet, une véritable mosaïque.

Les retraites : l'âge de la retraite va de soixante-dix ans, voire plus en Grande-Bretagne, à cinquante-cinq ans en RFA et à cinquante-deux ans en Italie, après trente-cinq ans de cotisations toutefois.

Les horaires : ils sont très variables même si la référence légale est fréquemment de quarante heures hebdomadaires. Ainsi en Espagne, le temps de conduite autorisé est de cinquante-six heures auxquelles s'ajoutent vingt heures de présence pour le chargement. En Italie, les heures supplémentaires au-delà de quarante-huit heures sont autorisées ; quant à la Grande-Bretagne, certains artisans peuvent dépasser les cent heures.

Les salaires : là aussi, les différences sont considérables entre les salariés espagnols qui dépendent des primes, elles-mêmes variables selon les provinces, les indépendants en Grande-Bretagne qui gagnent deux fois moins que des syndiqués salariés, une rémunération horaire en Suède ou en Allemagne ou une mensualisation en Italie.

Cette harmonisation est donc une exigence avec l'ouverture au cabotage demain et la mise en place de l'euro après demain.

Faute d'harmonisation, ce sont, en effet, des milliers d'emplois qui pourraient être menacés de disparition ou de délocalisation. Cette harmonisation, si elle vaut pour les conditions de travail, vaut aussi, je le rappelle, pour la politique fiscale.

Comment les entreprises françaises, dont je soulignais au début de mon intervention la structure éclatée, pourront-elles investir, se doter, par exemple, de la technicité des sociétés de transport hollandaises souvent citées par la presse en exemple, si elles croulent sous les charges ?

Il y a là un enjeu qui concerne le pays tout entier. Aussi, monsieur le ministre, je vous assure du soutien du groupe RPR pour les actions que vous conduirez à

Bruxelles en vue d'une harmonisation qui doit aussi intégrer les conditions de contrôles de l'exercice de la profession dans chaque Etat membre. Ce soutien, nous l'accorderons aussi pour la mise en œuvre des solutions adaptées pour les transits dans les massifs montagneux, par exemple. Je pense bien évidemment aux Alpes et au Pyrénées où le rééquilibrage entre la route et le rail est une nécessité. La mise en œuvre d'un premier tronçon d'auto-route ferroviaire préconisée aussi bien par les rapports Rouvillois que Poncet au Sénat nous permettrait d'inscrire notre démarche dans le cadre de la convention alpine.

Le gouvernement d'Alain Juppé avait prévu l'adoption cette année du schéma national d'aménagement du territoire et du schéma-directeur des transports terrestres. On ne peut que regretter le renvoi à plus tard de ce dernier, lorsqu'on sait qu'il y avait là un moyen de faciliter par Mme Voynet à terme la sécurité, qui est aussi une préoccupation constante, s'agissant du transport routier, comme le texte que nous examinons le rappelle.

En conclusion, monsieur le ministre, vous avez bien compris que, sans nous opposer à ce texte, et tout en reconnaissant votre honnêteté en reprenant des dispositions initiées par votre prédécesseur, nous ne pouvons malgré tout donner quitus au Gouvernement de son action dans le domaine des transports, notamment en raison de la politique fiscale qu'il conduit. Nous souhaitons aussi condamner l'attitude du Premier ministre pendant le récent conflit, qui tenta, dans une manœuvre de politique politicienne, d'en rejeter la responsabilité sur Bernard Pons.

C'est pourquoi, le groupe RPR s'abstiendra sur l'ensemble de ce texte.

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry.

M. Alain Ferry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le secteur du transport routier est caractérisé par son atomisation du fait de l'existence de multiples petites entreprises qui comptent peu de salariés. Ainsi, sur 38 000 sociétés, 85 % des entreprises ont moins de six salariés, 1 % des entreprises ont plus de 100 employés. Cas extrême et fréquent : la société qui ne compte qu'une seule personne, le patron artisan, qui remplit le rôle de chauffeur.

De fait, la libéralisation des prix en 1987 aurait dû provoquer l'assainissement d'une profession éclatée en entreprises de toutes tailles. Il n'en a rien été. Au contraire, au cours des dix dernières années, le nombre des transporteurs a augmenté de 10 000, entraînant tout le secteur dans une spirale infernale : surcapacités, guerre des prix, voire dumping social.

Souvent prises à la gorge par le phénomène des sous-traitances en cascade, habituelles dans ce secteur d'activité, ces petites entreprises sont prêtes à tout pour enlever un contrat et à accepter les prix les plus bas dictés par les clients, les chargeurs, au besoin en bafouant la législation, d'où une concurrence sauvage à laquelle se livrent les transporteurs, parfois simplement pour survivre.

Deuxième cause de malaise des routiers : l'Europe. Le conflit de novembre dernier est intervenu, – ce n'est pas un hasard – à la veille de l'ouverture des frontières européennes, programmée au 1^{er} juillet 1998, dans le transport routier de marchandises. A cette date, il est prévu que les frontières s'effacent et que la concurrence s'exerce pleinement sur les routes du vieux continent.

Il sera alors possible, par exemple, pour une entreprise portugaise, de transporter des marchandises entre Paris et Marseille. Selon les entrepreneurs de l'hexagone, les coûts

de revient de ces derniers sont inférieurs de 30 % aux leurs. Alors qu'en France on paie le temps de travail effectif, le temps d'attente, voire le temps de repos, les autres partenaires ne rémunèrent que le temps de conduite.

Sous la pression de la profession et de la Commission européenne, qui plaide pour la libre circulation sur le continent, le Gouvernement français a adopté des dispositions destinées à améliorer les conditions d'exercice de la profession. Tel est l'objet du projet de loi soumis à notre examen aujourd'hui. Permettez-moi, avant d'en arriver au dispositif lui-même, de commenter plus généralement ce texte et sa portée pour ce pan essentiel de notre économie.

Ce projet de loi est un texte purement franco-français.

A sept mois de la libéralisation du cabotage, vous nous proposez, monsieur le ministre, de renforcer les contrôles et les sanctions applicables aux transporteurs routiers pour assainir les conditions de concurrence. Il s'agit là, certes, d'une intention vertueuse, mais aussi d'un modèle inexportable.

Depuis de longs mois, les patrons français plaident pour une harmonisation sociale au niveau européen. Selon eux, la France est dans ce domaine le pays le plus vertueux de l'Union.

L'exception sociale française, on le sait, pèse lourd dans la compétitivité du pavillon national. Pour éviter que le rendez-vous du 1^{er} juillet 1998 ne soit pas celui du sacrifice du pavillon français, il nous paraît impératif, plutôt que de légiférer à nouveau, de mesurer rapidement les disparités et les niveaux d'harmonisation, ainsi que les différentes réalités d'exploitation des entreprises européennes.

Il nous paraît impératif également de contraindre nos partenaires européens du bien-fondé d'une législation commune ou, à défaut et en attendant, d'obtenir les meilleures harmonisations possibles.

Il nous paraît enfin important de ne plus prendre de décision franco-française sans l'avoir préalablement soumise à une étude d'impact européen. Il est de votre responsabilité, monsieur le ministre, de les convaincre d'aller vers cette harmonisation.

S'agissant maintenant du projet de loi proprement dit, il concrétise un certain nombre d'orientations positives dessinées dans le cadre des travaux du contrat de progrès. Ainsi, la généralisation de la formation professionnelle à tous les conducteurs est une bonne chose. Elle contribuera à l'amélioration des conditions de sécurité et à l'équilibre des conditions d'exercice dans le transport routier de marchandises.

Toutefois, les dispositions essentielles pour une efficacité en profondeur des mesures font toujours défaut. Aucune proposition n'est faite, ou si peu, en matière de régulation économique. L'implication solidaire de tous les acteurs est pourtant indispensable pour assainir les conditions de concurrence.

Ainsi que le conflit de novembre dernier l'a révélé à l'opinion publique, de grosses difficultés, ressenties tant par les entreprises que par les chauffeurs, sont liées aux conditions de chargement et de déchargement des marchandises. Les tentatives faites par les entreprises pour améliorer ces conditions d'exécution du contrat de transport avec leurs clients ont malheureusement été vouées à l'échec, les rapports économiques n'étant pas favorables aux transporteurs.

Pour rééquilibrer les liens conventionnels entre les partenaires, il faudrait tout d'abord veiller à mieux appliquer les textes existants. Le décret du 23 juillet 1992 concernant la coresponsabilité doit indirectement encadrer les relations entre les différents partenaires. Il n'est malheureusement que peu appliqué.

Comme je l'avais déjà souligné en 1994, au cours de la discussion d'une loi de modernisation de la profession, une sensibilisation des différents acteurs se révèle nécessaire, et des propositions sur la méthode de contrôle, la formation et la documentation devraient être concrétisées.

Pour rééquilibrer ensuite les liens entre le transporteur et le chargeur, il faudrait également facturer les temps d'attente avant un chargement et un déchargement quand ils excèdent un certain nombre d'heures.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous sommes d'accord !

M. Alain Ferry. Il est anormal qu'un camion puisse arriver à huit heures dans une entreprise et n'être chargé qu'à quatorze heures, sans que cela coûte un centime au chargeur.

Le transporteur n'a pas à supporter seul les attentes intempestives. Si, demain, on exigeait des chargeurs une participation financière pour les délais d'attente, je peux vous assurer que les transporteurs augmenteraient rapidement leur chiffre d'affaires et les chargeurs chargeraient beaucoup plus vite.

Toujours à propos des délais de chargement et de déchargement, il serait important que les contrats-type élaborés en application de la LOTI entre 1988 et 1992 soient mieux connus après avoir été modernisés en convenant de temps de mise à disposition plus réalistes.

Ainsi, il semble qu'une durée d'une heure pour les envois de plus de trois tonnes soit suffisante, compte tenu des progrès faits dans les appareils de manutention. A défaut de la fixation de nouveaux délais, des excès de vitesse pourraient être commis pour rattraper des retards.

Autre disposition essentielle pour améliorer les conditions d'exercice et moderniser la profession : le privilège du transporteur. Ce droit est actuellement dépourvu de toute efficacité compte tenu des délais existants.

En effet, les délais de paiement sont particulièrement longs et le transporteur a donc livré la marchandise, sur laquelle il a un droit de rétention, lorsque sa créance vient à échéance. Je me délice que notre commission ait adopté un amendement visant à étendre son champ d'application à toutes les créances de transport sur son donneur d'ordres, y compris celles nées à l'occasion d'opérations antérieures.

M. Jacques Fleury. Très bien !

M. Alain Ferry. Enfin, et pour en revenir au projet de loi, il prévoit de renforcer les dispositifs de sanction applicables aux entreprises de transport. Si je conviens avec vous que les infractions à la réglementation doivent être sanctionnées, je n'en tiens pas moins à souligner que ce nouvel accroissement des textes répressifs et des contrôles ne peut utilement se concevoir que s'ils tendent à apprécier le comportement général de l'entreprise et distinguent ainsi la simple erreur de la faute.

J'ai déposé en commission un amendement à l'article 3 du projet de loi, relatif aux retraits des licences de transport. Il vise à différencier les sanctions applicables à leurs auteurs en fonction de leur gravité. Je propose que les auteurs d'infractions graves, par exemple les fraudes et les manipulations des chronotachygraphes et limiteurs de vitesse, puissent faire l'objet d'un retrait à titre définitif.

Les auteurs d'infractions mineures et répétées, comme le dépassement des temps de conduite, seraient quant à eux passibles d'un retrait à titre temporaire.

Cette distinction doit permettre de dissuader les fraudeurs, pourquoi ne pas dire les tricheurs ? Leur comportement est inadmissible, car ils mettent en danger la vie de nos concitoyens. Ils jettent en outre le discrédit sur l'ensemble de la profession.

De la même manière, la sanction administrative d'immobilisation devra être correctement appliquée, c'est-à-dire qu'il faudra tenir compte du comportement général de l'entreprise. Cette sanction répond à une demande des représentants de la profession, qu'il s'agisse des organisations patronales ou des syndicats de salariés.

En revanche, il apparaît que cette demande porte aussi sur la possibilité d'une immobilisation immédiate du camion et de son chargement, de façon à responsabiliser les chargeurs et à les dissuader de choisir le « moins-disant ». Or la sanction administrative d'immobilisation n'interviendra qu'après un certain délai de procédure et perdra ainsi sa force dissuasive vis-à-vis des chargeurs.

L'article R. 278 du code de la route prévoit précisément que l'immobilisation immédiate doit être prononcée lors d'un contrôle sur route en cas d'infraction portant essentiellement atteinte à la sécurité.

M. le président. Veuillez conclure, cher collègue.

M. Alain Ferry. Je conclus, monsieur le président.

En résumé, si le projet de loi qui nous est soumis traduit certaines mesures attendues, il manque toujours les dispositions essentielles pour une amélioration effective des conditions d'exercice de la profession.

Seul un libéralisme tempéré, une harmonisation européenne réelle et rapide et des contrôles pertinents y contribueront. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, en novembre dernier, notre pays était à nouveau en proie à un conflit routier, le troisième en cinq ans.

En réagissant avec clairvoyance, fermeté et rapidité, en amenant les représentants des organisations syndicales à prendre leurs responsabilités, en favorisant une avancée sociale, le Gouvernement a permis d'éviter le pourrissement de la situation. Grâce en soit rendue à M. Gayssot et au Premier ministre.

Le projet de loi qui nous est présenté constitue incontestablement une pièce majeure pour maîtriser le malaise du secteur des transports routiers. Il permet notamment de sanctionner lourdement les transporteurs routiers qui ne respectent pas les règles de la profession et qui, non seulement font une concurrence déloyale à leurs concurrents, mais, la plupart du temps, transgressent ce faisant une partie des droits reconnus aux conducteurs et aux chauffeurs routiers.

Le renforcement des pouvoirs d'investigation des contrôleurs des transports terrestres, le renforcement des sanctions, notamment en Ile-de-France, grâce à l'extension de la LOTI, enfin, la création d'une sanction administrative d'immobilisation du véhicule constituent des mesures qui devraient se révéler efficaces.

Il va de soi que la généralisation de l'obligation de formation professionnelle à l'ensemble des conducteurs de véhicule de transport routier est une mesure attendue par

la profession, qui devrait permettre très progressivement de promouvoir une meilleure formation des chauffeurs routiers et des salariés des entreprises de transport routier de marchandises, et donc une meilleure image de ce secteur.

Cependant, le malaise du transport routier, vous le savez bien, monsieur le ministre, est dû essentiellement au libéralisme effréné qui s'est instauré dans ce secteur à partir de 1986 et 1987 suite à l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la liberté des prix et de la concurrence.

On a ainsi permis l'arrivée dans ce secteur économique, en dix ans, comme le rappelait M. Fleury, de 10 000 entreprises supplémentaires, ce qui a eu pour conséquence de peser sur les prix et, ce faisant, sur les conditions de travail des chauffeurs routiers qui supportent en dernier recours cette situation.

Pour vaincre ce phénomène dû à un excédent d'offres de transport, il n'existe pas de mesure miracle ou de panacée sauf, comme vous tentez de le faire à travers ce texte, à punir sévèrement ceux qui ne respectent pas les règles communes. Et pour ma part, je regrette que les textes, décrets et lois de 1992 sur la sous-traitance n'aient pas été appliqués.

Le dernier conflit routier a montré que, désormais, nos partenaires européens exerçaient une très forte pression sur la France, en raison de sa position géographique, au centre de l'Europe de l'Ouest. Il va de soi que des pays relativement excentrés, comme la Grande-Bretagne, le Portugal, voire l'Espagne, sont obligés, pour commercer avec le reste de l'Europe, de passer par la France.

Le problème qui se pose à nous, mes chers collègues, compte tenu du nombre de nos voisins est celui de la liberté de circulation. Je voudrais vous faire part à ce propos de plusieurs observations.

Premièrement, le gouvernement britannique a fait pression sur le gouvernement français pour obtenir un remboursement rapide des pertes d'exploitation aux entreprises de transport routier britanniques en raison des grèves de 1996. M. Lionel Jospin, Premier ministre, a apporté des assurances pour qu'il soit effectué le plus rapidement possible, dans les trois mois qui viennent.

Cependant, cette rapidité de traitement doit être la même pour l'ensemble des pays européens. M. Neil Kinnock, commissaire européen aux transports, est intervenu durant ce conflit à plusieurs reprises auprès du gouvernement français. Mais je voudrais que le gouvernement français s'assure de la réciprocité au niveau de nos partenaires européens. Est-ce qu'à la suite du conflit des transports routiers intervenu en Espagne, dans des conditions de violence d'ailleurs inacceptable, le gouvernement espagnol a fait en sorte que les transporteurs français soient indemnisés ?

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Georges Sarre. En ce moment même, monsieur le ministre, au Pays basque, 2 000 véhicules sont bloqués pour cause de jour férié. Y aura-t-il dédommagement ?

Par ailleurs, nous disposons en France d'un ensemble de dispositions, et notamment d'une jurisprudence qui permet le remboursement, sous certaines conditions, des entreprises ayant subi un dommage direct du fait des blocages routiers. Monsieur le ministre, je voudrais que vous m'apportiez des précisions pour savoir si les autres pays européens disposent d'un système juridique aussi favorable que celui de la France, qui permet de réparer les pertes d'exploitation.

J'ai constaté également que la Commission européenne souhaitait la création de couloirs de circulation en France. Existe-t-il une concertation au plan international européen pour qu'il y ait également, dans le cas d'événements similaires, des couloirs de circulation dans les autres pays ? Il serait excessif d'accepter d'être montré du doigt du fait de notre position géographique, alors qu'en matière de transport routier, les autres pays doivent appliquer la règle de la réciprocité et donc faire des efforts au même niveau.

M. Jacques Fleury. Très bien !

M. Georges Sarre. Enfin, je sais que vous avez relancé, monsieur le ministre, le processus pour une harmonisation sociale et fiscale. Un mémorandum avait été déposé à la fin de l'année 1989 auprès de la Commission européenne sur l'harmonisation du temps de travail. La Commission n'a pas montré une grande célérité pour traiter ce type de situation – et il s'agit d'une litote ! La nécessaire harmonisation des contrôles est un sujet important. Où en est-on de l'adoption de la directive sur le recours à la technologie des cartes à puces pour remplacer les chronotachygraphes ?

Deuxièmement, où en est la lutte contre les dumpings sociaux intracommunautaires ? Allez-vous engager vos collègues européens, malgré le résultat de la consultation organisée par la Commission européenne, à inclure dans la directive sur le temps de travail des secteurs jusque-là exclus, dont les transports ? Allez-vous reprendre le mémorandum de 1989 et demander qu'il complète la directive de 1985 ?

Troisièmement, comment comptez-vous maîtriser les effets de la libéralisation du cabotage ? Pouvez-vous vous assurer concrètement que les transporteurs étrangers opérant en France respectent la législation sociale française, comme les y enjoint l'article 6 du règlement du Conseil du 25 octobre 1993 ?

Notre pays occupe une place centrale en Europe. De ce fait, nous avons à supporter l'essentiel de la croissance des trafics routiers générés par le développement des échanges entre pays européens. A l'inverse de l'Autriche ou de la Suisse, en effet, nous n'avons pas interdit la circulation de transit. Nous n'avons pas imposé aux poids lourds qui traversent notre pays d'être chargés sur des trains. Peut-être d'ailleurs, monsieur le ministre, n'est-il pas encore trop tard pour le faire.

Enfin, et vous l'avez annoncé clairement, le Gouvernement français souhaite promouvoir l'intermodalité pour éviter que tout le trafic de marchandises passe par le transport routier. Or que constate-t-on en Europe ? Si l'on prend les pourcentages de trafic en tonnes kilométriques, en France, près de 70 % du trafic de marchandises passent par la route, contre 26,7 % par le fer et 3,8 % par les voies navigables ; au Royaume-Uni, 87,2 % du trafic de marchandises passent par la route ; en Italie, ce pourcentage est de 88,8 % et en Espagne de 92,9 %. Les autres pays vont-ils faire les efforts indispensables pour équilibrer davantage leurs transports de marchandises ?

La Commission des communautés, dans son livre blanc de 1993, avait préconisé un effort qu'elle estimait à 2 120 milliards d'écus jusqu'en 1999 pour les infrastructures de transports et les réseaux transeuropéens. Or nous sommes très loin du compte, et sur le plan financier, et pour l'exécution des schémas directeurs des transports.

Au cours des vingt dernières années, deux thèses se sont opposées concernant la construction européenne : ceux qui pensaient qu'il fallait une libéralisation préalable

à l'harmonisation et ceux qui considéraient que c'était l'harmonisation qui constituait un préalable à la libéralisation. Bien entendu, ce sont ceux qui souhaitaient une libéralisation rapide qui ont gagné sur ceux qui souhaitaient une harmonisation des conditions de travail.

Monsieur le ministre, le récent conflit nous a donné deux leçons.

Une première leçon de libéralisme avancé : il nous a montré où mène le libéralisme lorsqu'aucun garde-fou n'est institué, lorsqu'aucune harmonisation sociale n'existe et lorsque l'Etat ne dispose pas de moyens suffisants pour contrôler un secteur essentiel de l'activité économique.

Une seconde leçon sur le retard de l'Europe, non seulement en matière d'infrastructures d'intérêt communautaire, comme je viens de le dire, mais en matière d'harmonisation sociale. Malgré les demandes de la France, ce volet n'a quasiment pas avancé en dix ans.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Georges Sarre. Or, bientôt, le 1^{er} juillet 1998, il sera possible de faire librement du cabotage dans les différents pays de l'Europe. Dans ces conditions, les plus pénalisés seront les pays de transit tels que la France ou, dans une certaine mesure, l'Allemagne, par rapport aux pays qui ne sont pas au centre de l'Europe. Monsieur le ministre, quelle compensation la France peut-elle obtenir en la matière ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert, du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le ministre, la déréglementation du transport routier peut être comparée à une hydre alternativement en immersion ou en émergence, dont les conséquences négatives n'en finissent plus d'affecter les secteurs de l'activité du transport. C'est même devenu un lieu commun pour nos concitoyens que d'expliquer qu'une des premières victimes de cette déréglementation du transport routier est le rail, et donc la SNCF.

Comment lutter contre la dérégulation, les poches pleines d'infrastructures, de statuts et de missions de service public ? Comment organiser la concurrence dans un secteur d'activités soumis au dumping continu ? Cela est tellement vrai qu'au cours des grèves de novembre et de décembre 1996, comme récemment lors du conflit routier, l'opinion était aux côtés de ceux qui souffrent de cette déréglementation.

Chacun convient, cheminots comme chauffeurs routiers, qu'il faut y trouver remède. Ce texte qui vise à une meilleure régulation des transports routiers vient donc à temps pour poser les vrais problèmes et tenter d'assainir ce secteur. C'est le devoir de la gauche d'y travailler. Seule, elle est crédible pour ouvrir un tel chantier. Car la droite se nourrit dans son projet politique de la déréglementation,...

M. Michel Bouvard. Mais non !

M. Jean-Jacques Filleul. ... face, ô combien visible, mon cher collègue, du libéralisme, libéralisme dont on mesure encore mieux aujourd'hui les traces profondes qu'il a laissées chez nos voisins anglais, en particulier en matière de transports.

M. Michel Bouvard. Vous avez voté Maastricht !

M. Jean-Jacques Filleul. Les crises à répétition qui secouent le transport routier mettent en lumière un fonctionnement économique qui fait du non-respect des

règles sociales et de sécurité un des moteurs de la compétitivité des entreprises. Nous en sommes arrivés à un tel paroxysme de dégradation concurrentielle que bien des chefs d'entreprise, parmi les plus lucides, se félicitent du projet de loi. Ils demandent au Gouvernement de réguler.

Très bien, mais, au-delà de ce texte, n'est-ce pas le projet économique qu'il faut changer ? Par exemple, il conviendrait de remettre en cause le dispositif, adopté par trop d'entreprises de production, consistant à livrer les matières premières au jour le jour. Je pose la question de son utilité en termes de coûts globaux pour l'économie de notre pays. Nous le savons, un tel système est facteur de multiples dégradations. En contre-exemple, les entreprises allemandes n'ont pas abandonné le stockage, elles n'ont pas vidé leurs magasins ; en revanche, très fréquemment, elles ont fait le choix d'une autorégulation interne.

Si les entreprises de transport, et particulièrement les petites, souhaitent une amélioration, c'est bien parce qu'elles sont soumises à la pression continue des chargeurs et affréteurs. Ceux-ci, par leur comportement, jouent le même rôle néfaste que les centrales d'achats sur les producteurs.

Vous comprenez pourquoi, monsieur le ministre, je crois à l'efficacité de l'immobilisation sur place de tout chargement transporté en infraction. L'exemplarité d'un texte volontaire et appliqué jouera ainsi pleinement son rôle dissuasif pour ceux qui veulent faire transporter à tout prix au plus bas coût.

Le moment est venu de renverser les perspectives : réguler le secteur en traitant d'abord de la question sociale, s'investir fortement pour déboucher sur une conscience européenne et une régulation afin d'exercer une concurrence saine dans le transport routier et, au-delà, dans tous les systèmes de transports intermodaux.

Cela suppose que l'Etat recentre son action prioritaire sur le respect du droit social, des accords collectifs et des règles de sécurité. Les adeptes d'une vision libérale de la société pensaient tenir le marché par la dérégulation sociale. On connaît la profondeur de l'échec.

« L'émergence de revendications des salariés différenciées de celles des employeurs et l'affirmation du fait syndical dans une profession réputée individualiste d'une part, les processus de constitution de grands groupes et d'industrialisation des méthodes de gestion et d'exploitation d'autre part, offrent l'opportunité d'instaurer des relations sociales ne s'en remettant pas systématiquement à l'Etat », comme l'écrivait récemment un responsable syndical dans un grand journal du soir.

Je me retrouve totalement dans cette libre expression, opportune au débat d'aujourd'hui, car s'il y a un secteur stratégique à très haute fragilité, c'est bien le domaine du transport.

J'espère, comme tous ceux qui exercent une fonction ou portent une attention particulière à ces sujets, qu'avec ce texte, le Gouvernement pourra déclencher un processus qui aura un écho bien au-delà de l'hexagone.

M. Eric Besson. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul. Ainsi, monsieur le ministre, vous démontrez la volonté de l'équipe gouvernementale à tenir ses promesses. Ce texte apportera, je l'espère, des conditions de travail plus humaines. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le 3 novembre dernier, un protocole salarial signé par l'ensemble des organisations patronales et, du

côté syndical, par la CFDT et la CGC, mettrait fin au conflit social dans le secteur des transports routiers de marchandises.

Ce conflit a mis une nouvelle fois en lumière la situation sociale très difficile des chauffeurs routiers, la difficulté de promouvoir la négociation collective dans ce secteur et de faire respecter la législation du travail.

L'attitude d'un certain type de patronat et les efforts déployés par certaines entreprises, pour contourner la législation sociale et pour ne pas respecter la parole donnée et les accords signés, conduisent le Gouvernement à présenter aujourd'hui un projet de loi afin de faire respecter la législation dans le transport routier de marchandises.

Ce texte montre que l'Etat prend ses responsabilités pour remettre de l'ordre dans un secteur économique charnière et pour encourager une harmonisation européenne des règles sociales dans les transports routiers.

Des premières mesures ont été prises, notamment dans le cadre du budget pour 1998, avec le renforcement du nombre de personnels des corps de contrôle, à la fois pour ce qui concerne les contrôleurs des transporteurs terrestres et l'inspection du travail des transports.

Cet effort traduit une volonté politique nouvelle, mais cette orientation devra se prolonger dans les années à venir : 405 contrôleurs des transporteurs terrestres, 61 contrôleurs du travail et 106 inspecteurs, face à plus de 30 000 entreprises, c'est encore bien peu pour faire respecter les droits élémentaires des salariés.

Moins spectaculaire, la création d'un observatoire des conditions économiques et sociales du secteur au sein du Conseil national des transports me paraît extrêmement importante.

Les crises à répétition que traverse le secteur des transports routiers de marchandises soulignent à quel point il est urgent de mettre en œuvre une gestion préventive des conflits.

Dans son rapport 1996 sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre, le Conseil national des transports préconisait l'institution d'un observatoire de veille sociale, en liaison avec la direction des transports terrestres et l'inspection du travail des transports, d'une fonction permanente d'écoute des préoccupations des partenaires sociaux et du suivi du déroulement de la négociation collective. Le conseil a été entendu par ce Gouvernement. Je m'en félicite.

Pour en revenir à ce projet de loi, il me paraît indispensable de rendre les contrôles effectifs et les sanctions réelles et dissuasives. Ces sanctions administratives doivent être publiées, à la fois dans l'entreprise et dans la presse, pour mettre à l'index les entreprises coupables d'infractions et déstabilisatrices du marché.

Dans cet arsenal de sanctions, celle concernant l'immobilisation du véhicule doit être mise en œuvre, avec courage et lucidité. Dans sa *Lettre du Transport Routier*, la FNTR qualifie les orientations du Gouvernement « d'ambiguïté et d'intox »... A nous de montrer clairement que les sanctions ne seront pas ambiguës et que le projet de loi n'est pas de l'intox !

Dans le même esprit, les sanctions ne pourront pas concerner exclusivement les entreprises des transports. Si l'on veut se donner les moyens d'assainir réellement la situation, la responsabilité des chargeurs doit être établie, reconnue et, là encore, sanctionnée.

Monsieur le ministre, il est temps de se donner les moyens d'appliquer et de faire respecter le droit du travail et le droit syndical dans le transport routier.

Nous savons que la durée effective hebdomadaire du travail dans les transports routiers dépasse largement celle constatée dans les secteurs du bâtiment ou de l'hôtellerie-restauration.

Nous savons qu'en termes de risques d'accident du travail, la branche des transports se situe au troisième rang après le bâtiment-travaux publics et les industries du bois, puisque le risque mesuré par le rapport du nombre d'accidents avec arrêt sur les effectifs est de 10,7 % pour le transport routier de marchandises contre 4,7 % pour l'ensemble de l'économie.

Nous savons que les infractions les plus fréquentes constatées sont celles relatives au repos et à la conduite journaliers.

D'après l'analyse des procès-verbaux, les infractions les plus graves pour les transporteurs non résidents concernent, pour 97 % des cas, le transport routier de marchandises.

Nous savons encore que le taux de mise en place des comités d'établissement et d'entreprise dans l'ensemble des entreprises soumises au contrôle de l'inspection du travail des transports a sensiblement progressé, tandis que dans le secteur des transports routiers et activités auxiliaires, il a diminué ces dernières années.

Quant délégués du personnel, en 1996, plus de la moitié des établissements assujettis n'avaient pas mis en place cette institution indispensable.

Nous savons enfin que l'éventail des salaires effectifs entre le début et la fin de carrière n'est pas très ouvert dans le secteur des transports routiers de marchandises et que les salaires dans ce secteur sont nettement inférieurs à ceux de l'ensemble de l'économie.

Voilà la réalité telle qu'elle se présente à nous. Voilà la réalité qu'il nous faut changer. Votre texte y contribue ; de même, monsieur le ministre, que les amendements déposés par la commission de la production et des échanges.

Mais, malgré nos efforts communs, malgré la bonne volonté de certaines entreprises, malgré la mobilisation des acteurs sociaux, la route sera encore longue et difficile pour donner aux conducteurs routiers une vraie reconnaissance sociale et des droits garantis et respectés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Eric Besson.

M. Eric Besson. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en tant qu'élu de la Drôme, et donc de la vallée du Rhône, j'ai été conduit, comme plusieurs de mes collègues, à rencontrer, pendant le récent conflit, tant des responsables d'entreprises de transport routier que des chauffeurs routiers.

J'ai été frappé de voir qu'alors que les médias et le grand public n'ont retenu que le face-à-face, commode et réducteur « patrons-conducteurs », eux se retrouvaient souvent côte à côte pour évoquer non seulement la nécessité d'une harmonisation européenne dont on a parlé ici mais aussi celle de faire respecter la loi de 1995 sur le point particulier des opérations de chargement et de déchargement. Ce sera l'objet de ma propre intervention.

Il n'y a pas que deux acteurs dans le dossier qui nous intéresse aujourd'hui ; le troisième dont nous ne parlons pas assez, me semble-t-il, est le client, chargeur ou donneur d'ordre.

M. Alain Ferry. Exact.

M. Eric Besson. Or ce troisième acteur est en grande partie responsable de la situation détestable du transport routier en France et des conflits que nous connaissons régulièrement. Je vise là, puisqu'il faut bien appeler un chat un chat, certains secteurs industriels mais, surtout, le monde de la grande distribution.

M. Jean-Jacques Filleul. C'est vrai !

M. Eric Besson. La loi du 1^{er} février 1995, dans ses articles 24 et 25, stipulait : premièrement, que toute opération de transport routier est rémunérée sur la base « des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à la disposition en vue du chargement et du déchargement » ; deuxièmement, que le cocontractant de l'entreprise de transport est tenu de transmettre la « liste des prestations annexes convenues » et des « conditions de rémunération des différentes opérations ». Or, nous pouvons constater tous les jours que ces textes sont bafoués.

En pratique, les chauffeurs routiers assurent souvent eux-mêmes les opérations de chargement et déchargement. S'ils ont quelques minutes de retard sur l'heure de livraison qui leur a été fixée, il est fréquent qu'on leur demande de repartir avec leur chargement.

En sens inverse, certains clients n'hésiteront pas à faire attendre plusieurs heures un transporteur avant de le laisser accéder à l'aire de livraison. Et bien évidemment, pour que ces heures ne soient pas facturées, on fera patienter le poids lourd à l'extérieur de l'entreprise.

Si l'on ajoute à ces faits matériels, le mépris dont sont parfois victimes les chauffeurs routiers lorsqu'ils viennent livrer leur marchandises chez les grands distributeurs, on voit bien qu'il y a là un abus de position dominante, la grande distribution exploitant une situation où la diversité de l'offre et la concurrence exacerbée sont telles qu'elles interdisent aux transporteurs de demander l'application de la loi.

Nous avons tous appris que lorsque la liberté opprime, la loi doit protéger. Lorsque le marché aboutit à l'exploitation d'une profession, les défenseurs de la loi – ici, ce seront les contrôleurs – doivent permettre de rétablir l'équité. Ce sera le sens de l'amendement que je défendrai tout à l'heure.

Monsieur le ministre, je voudrais en conclusion attirer votre attention sur le point suivant. Nous savons tous que nos désirs de justice sociale sont souvent bridés – et c'est souvent légitime – par les contraintes économiques et budgétaires. Ce n'est pas le cas ici. La grande distribution est, en France, un secteur performant, dont les marges sont parmi les plus élevées de notre économie.

Nous donner aujourd'hui les moyens de faire appliquer la loi lors des opérations de chargement et de déchargement signifierait, sans risquer de déséquilibrer un secteur de l'économie, mettre fin à une situation choquante, mais aussi, et peut-être surtout, permettre de créer dans le secteur privé plusieurs milliers d'emplois car si les chauffeurs n'assurent plus le chargement et le déchargement, il faudra bien que quelqu'un le fasse. A tant faire, autant que ce soit ces jeunes qui espèrent depuis trop longtemps accéder au marché de l'emploi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Patrick Leroy, dernier orateur inscrit.

M. Patrick Leroy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en position de quasi-hégémonie en termes de trafic et de chiffres d'affaires, le transport routier de marchandises n'en est pas moins en

crise. Il aura fallu que les routiers, poussés par la colère, bloquent les routes à plusieurs reprises et que surviennent malheureusement des accidents mortels provoqués par des chauffeurs harassés de fatigue, pour que cette crise soit largement perçue.

Et ce n'est pas par hasard si elle s'est manifestée par l'intermédiaire des chauffeurs routiers, car ce sont eux qui constituent le maillon le plus sensible parce qu'ils sont les plus exposés aux conséquences de la guerre économique – le terme n'est pas trop fort – qui sévit dans la chaîne du transport routier de marchandises.

Deux cents à deux cent quarante heures de travail par mois pour un salaire horaire inférieur au SMIC, sans perspective d'amélioration, tel est le lot de la moitié des 340 000 salariés du transport routier de marchandises.

Parmi les entreprises de transport, la situation des PME et des artisans ne vaut guère mieux. Il leur faut, pour tenter de survivre, pratiquer toujours plus une politique de dumping social, de casse des prix et de non-respect des règles de sécurité. Une part non négligeable de la productivité des transports se gagne à ce prix-là. Toute la profession en pâtit et les salariés au premier chef.

Contraints par les donneurs d'ordre et les grandes entreprises de transports, qui leur imposent des conditions de marché draconiennes, les petites entreprises et les artisans doivent faire face à une concurrence sauvage. Ils ne survivent, pour une bonne partie d'entre eux, qu'au prix de l'illégalité. Cet état de chose est condamnable. L'est tout autant, sinon plus, le comportement des entreprises en position dominante qui, au final, sont les seules à récupérer ces gains illicitement gagnés.

C'est ainsi que les entreprises de la grande distribution, en particulier les grandes surfaces, comme Auchan ou Casino, ont pu conforter leurs profits, tout comme les grandes entreprises de transports telles que Dentressangle ou Fraikin, sociétés cotées en bourse.

Selon les études disponibles, les vingt-cinq groupes de transports les plus importants réalisent 50 % du chiffre d'affaires du secteur, alors que les entreprises qui emploient de zéro à cinq salariés représentent 76 % des entreprises et ne couvrent que 15 % du chiffre d'affaires.

Dans les grandes entreprises de transport routier, le rapport des dividendes distribués rapportés aux fonds propres croît régulièrement depuis dix ans. Les salariés, les artisans, les PME sont donc les grands perdants de la modernisation tant vantée du transport routier.

Le conflit des routiers montre au grand jour le revers de la liberté économique et le prix que doivent en payer les salariés et les petites entreprises. Partout la concurrence sans frein entraîne la régression sociale. Il en va ainsi dans le textile, le bâtiment et le commerce et dans la quasi-totalité des secteurs de l'économie.

Un seul chiffre, partiel mais significatif, illustre cette réalité : la moitié des salariés de notre pays ne gagne pas 7 500 francs par mois ! C'est que la rémunération, au même titre que les conditions de travail, toujours révisables à la baisse, est déterminante dans la concurrence acharnée à laquelle se livrent les entreprises.

Cette situation ne date pas d'aujourd'hui et elle est particulièrement marquée dans le secteur public. Les mesures inapplicables ou inappliquées ces dernières années ont laissé le transport routier de marchandises s'enfoncer davantage dans une spirale de baisse des prix et de dégradations des conditions sociales.

J'ai entendu M. Daubresse faire l'apologie de la politique de l'ancien gouvernement. Il semble oublier que le conflit récent avait pour principale cause le non-respect des décisions prises avant juin 1997 et jamais appliquées.

M. Michel Bouvard. Lesquelles ?

M. Patrick Leroy. Les conflits routiers de 1996 et 1997 ont largement exprimé ces échecs. Il y a donc nécessité impérieuse d'y remédier sous peine de voir de nouveau s'organiser des barrages de poids lourds très pénalisants pour notre économie, traduisant l'inquiétude voire le désarroi de cette profession.

Prendre en compte l'intérêt général consiste à assainir les pratiques en vigueur à l'intérieur de cette profession et les conditions de concurrence en son sein plutôt que de réserver, comme le préconise le commissaire européen Neil Kinnock, des couloirs de transit en cas de grèves, mesures qui ne régleront rien aux problèmes de fond et ne feront qu'aggraver la tension sociale.

Les attentes vis-à-vis du Gouvernement sont aujourd'hui très fortes de la part des salariés mais aussi de l'ensemble d'importants secteurs professionnels routiers. Ils ne demandent qu'une chose après tout : que l'Etat joue son rôle de régulateur, qu'il définisse les règles du jeu dans l'intérêt général et qu'il en contrôle le respect, ce qui suppose des sanctions efficaces lorsque cela est nécessaire.

L'attitude du Gouvernement pendant le dernier conflit, la volonté de dialogue, le contact direct du ministre avec les principaux acteurs de ce conflit, les premières mesures décidées et les engagements fermement pris ont évité un enlèvement très préjudiciable et favorisé l'accord salarial du 7 novembre.

Les douze mesures arrêtées par le Gouvernement sont de nature à assainir progressivement les conditions économiques et sociales de la profession, d'autant plus qu'une place est laissée à la négociation.

Le souci d'agir en direction des chargeurs en organisant le débat entre ceux-ci et la profession ainsi que les démarches qui seront entreprises auprès du Conseil européen des ministres pour obtenir que l'harmonisation sociale dans le transport routier précède la libéralisation totale du cabotage ne pourront que contribuer à une évolution positive du fonctionnement du marché, même si tout ne dépend pas de la seule volonté du Gouvernement.

Le projet de loi soumis à la discussion s'intègre, nous le pensons, dans ce dispositif d'ensemble ; il y tient même une place décisive !

L'obligation de formation étendue à l'ensemble des chauffeurs routiers met à cet égard toutes les entreprises sur un pied d'égalité. Elle améliorera la qualification des chauffeurs et la qualité du service en même temps qu'elle anticipe sur la réglementation européenne, ce qui nous différencie fondamentalement de la position de la droite, qui fait référence à une réglementation marquée par le libéralisme pour tenter de justifier l'acceptation du moindre coût social supplémentaire alors que nous, communistes, voulons prendre appui sur les réalités de notre pays et sur les revendications justifiées de cette profession pour tirer celle-ci vers le haut au niveau européen.

Le nouveau régime d'attribution de la licence qui détermine les modalités d'accès à la profession est assoupli et simplifié. Il évitera qu'à partir du 1^{er} juillet 1998 les transporteurs routiers nationaux qui opèrent sur notre sol soient placés dans une situation de concurrence défavorable par rapport aux transporteurs d'autres Etats membres.

La commission de la production et des échanges, en adoptant l'amendement du rapporteur qui étend l'obligation de la licence à tous les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, y compris lorsqu'ils utilisent des véhicules industriels en location, renforce l'efficacité du dispositif.

Il nous semble important d'éviter que le marché du transport sur courtes distances, et pour des charges inférieures à trois tonnes cinq, puisse donner lieu au développement des pratiques frauduleuses que le projet de loi est justement censé combattre.

Le régime des sanctions améliore le dispositif antérieur, en prévoyant que l'infraction à la réglementation qui motive la décision du retrait total ou partiel de la licence s'accompagne de l'immobilisation du véhicule.

Une telle sanction est demandée par l'ensemble de la profession – mais l'expérience le montre – son effet réel risque de rester limité, car le délai entre la prononciation par le préfet et sa mise en œuvre est beaucoup trop long.

La sanction la plus dissuasive à nos yeux est l'immobilisation immédiate, car elle met fin au danger que constitue un véhicule en surcharge ou un conducteur qui n'a pas eu son quota de sommeil ou de repos. Elle a le mérite de ne pas pénaliser seulement le transporteur qui, le plus souvent, est contraint à l'illégalité, elle touche directement le chargeur et le client.

Une telle sanction à condition que les moyens affectés au contrôle suivent suscitera la réflexion de tous les acteurs concernés par la chaîne du transport routier. De plus, elle est susceptible d'améliorer effectivement le fonctionnement du marché.

A cet égard, les décisions prises à votre initiative, monsieur le ministre, d'accroître le nombre des contrôleurs au ministère des transports comme à l'inspection du travail, ainsi que l'extension de leurs compétences prévue par le projet de loi sont tout à fait encourageantes et je souhaite que ces personnels puissent travailler de la manière la plus efficace possible.

Toutefois, la possibilité prévue à l'article 5 d'autoriser le tribunal à prononcer, comme peine complémentaire, la suspension du permis de conduire pour une durée de cinq ans ou plus, pénalisera très gravement le conducteur dans le cas d'infraction à la législation sociale ou économique. Ainsi, le fait de résister à son employeur indélicat aussi bien que de lui obéir risque de conduire le salarié à l'ANPE. Une telle sanction renvoie dos à dos l'employeur et son salarié tenus pour solidairement responsables alors que ce dernier se trouve dans une situation de subordination qui ne lui laisse d'autre choix que d'obéir, obéissance d'autant plus inévitable que le risque de chômage est important.

Votre projet de loi, monsieur le ministre, permettra aux entreprises françaises de mieux affronter la libéralisation du marché à partir de 1998, tout en donnant à la profession des moyens d'assainir le fonctionnement du marché ce qui, en principe, devrait faire évoluer positivement la situation sociale des chauffeurs routiers.

Nous souhaitons que le bilan qui devrait être présenté au Parlement à la fin de l'année prochaine fasse concrètement le point sur cette situation.

Le groupe communiste votera donc pour ce projet de loi constructif avec le souci cependant d'en renforcer encore l'efficacité par le vote d'un certain nombre d'amendements qui viendront, nous le souhaitons, préciser et améliorer ses dispositions initiales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je me contenterai de quelques mots, puisque la discussion sur les amendements me permettra de revenir sur plusieurs aspects que vous avez évoqués, mesdames et messieurs les députés.

Tout d'abord, je veux remercier le rapporteur M. Michel Vaxès et le président de la commission de la production et des échanges, M. André Lajoinie, pour la qualité de leur travail, de leur réflexion et de leurs suggestions, ainsi que les orateurs, de différentes sensibilités, pour l'appréciation positive qu'ils ont porté sur le projet de loi et pour les propos mesurés qu'ils ont tous tenus, même si je ne partage pas toujours toutes leurs appréciations.

Dans quel état d'esprit le Gouvernement a-t-il engagé la démarche qui aboutit à la discussion d'aujourd'hui ?

D'abord, je crois que l'Etat doit pouvoir – plusieurs intervenants l'ont souligné – jouer son rôle normal en matière de réglementation, de sanctions quand c'est indispensable et j'ajouterai, d'harmonisation au niveau européen. Il n'est pas d'orateur qui n'ait fait référence à cette dernière question, cruciale effectivement, et d'autant plus que nous allons, dans les tout prochains mois – le 1^{er} juillet 1998 – affronter la libéralisation à l'échelle européenne, laquelle explique d'ailleurs le climat qui règne dans cette profession, pourtant vouée à un grand avenir. En effet, tant à l'échelle du monde que de l'Europe et de la France, les transports ne sauraient régresser et ne peuvent que se développer. Théoriquement, le climat devraient y être positif. Or il ne l'est pas, d'abord parce que la libéralisation intervenue de manière brutale, avec la suppression de la tarification routière obligatoire en 1986-1987, n'a pas été contrebalancée par les mesures de réglementation et d'harmonisation indispensables à l'échelle nationale. De ce fait, la perspective même d'une nouvelle libéralisation à l'échelle européenne induit un climat d'inquiétude et d'anxiété très compréhensible, et il faut réagir.

M. Daubresse a expliqué que, quand nous sommes arrivés en juin, nous aurions dû nous mettre tout de suite au travail à ce sujet car un conflit était prévisible. Pourquoi n'avez-vous rien fait le 30 mai, messieurs de l'opposition ? Cela étant, nous nous sommes mis au travail tout de suite car nous avons été effectivement confrontés à la question.

Le conflit que nous venons de vivre, il ne faut pas tricher avec la réalité, porte d'abord sur les salaires. Je sais bien que la prime de 3 000 francs n'était pas prévue par écrit dans l'accord en tant qu'obligation – ce n'était qu'une simple recommandation –, mais il faut être objectif : tout le monde sait, et les routiers en premier lieu, que c'est la promesse d'une telle prime qui a motivé la reprise du travail en 1996. Et puis elle n'a été donnée que par 5 % des entreprises, peut-être plus – je n'arrive d'ailleurs pas à le savoir précisément – mais c'est de cet ordre-là.

De là, cette amertume et ce climat, et cette absence de confiance dans le paritarisme. C'est terrible dans la mesure où il y a de part et d'autre, je le crois profondément, des gens qui souhaitent le développement du paritarisme, qui souhaitent qu'il y ait des négociations, des discussions normales. Dans la mesure où prédomine l'absence de confiance, le scepticisme et l'inquiétude quant au respect de la parole donnée, nous nous trouvons dans ce type de situation.

C'est pourquoi ce qui s'est passé dans le dernier conflit ne doit pas rester sans suite, et c'est pourquoi le Gouvernement, non seulement a aidé à ce que les négociations aient lieu avec tous les interlocuteurs concernés, mais a veillé à ne pas en rester là. Il y a ce projet de loi dont nous discutons, très important pour la représentation nationale et pour le Gouvernement, mais il y a simultanément onze autres mesures pour respecter la parole donnée par le Gouvernement, et pour moraliser et assainir cette profession, qui a de l'avenir devant elle. Le disant, je ne prends pas parti pour les uns contre les autres : c'est le souhait des représentants des organisations de salariés mais aussi des représentants des organisations professionnelles.

Qu'avons-nous fait quand nous sommes arrivés ? Je vais participer jeudi à mon troisième conseil des ministres des transports. Lors du premier conseil des ministres, j'ai demandé que soit posée la question de l'harmonisation de la situation des transports routiers à l'échelle européenne. Au dernier conseil des ministres, le 17 octobre, la France a obtenu qu'il y ait une discussion à ce sujet. C'est à l'ordre du jour du prochain conseil des ministres.

M. Michel Bouvard. Tous nos vœux vous accompagnent, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'en suis convaincu.

M. le président. Monsieur Bouvard, laissez terminer M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous risquons de réussir, mais je ne veux pas semer d'illusions. C'est une bataille compliquée...

M. Alain Ferry. Oh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... plusieurs d'entre vous l'ont souligné, et j'en suis conscient. Je ne ferai donc pas d'effets d'annonce ou des déclarations sans mesurer les évolutions nécessaires.

Cela dit, il n'est pas exclu que nous arrivions à une conclusion. Il n'est pas exclu que, dans les prochains six mois, c'est-à-dire avant la libéralisation du 1^{er} juillet 1998, il y ait une nouvelle avancée. En dehors du code de la route, en effet, qui s'applique à chacun dès lors qu'il traverse notre pays, c'est la barre européenne qui est déterminante pour tous les pays. Il est bien évident que, si nous relevons la barre de l'harmonisation sociale en matière de contrôle, de formation, de temps de travail, en matière sociale, nous créons les conditions pour que la concurrence ne se fasse pas sur le dos des salariés, des entreprises et finalement de la sécurité, mais de manière saine et loyale, dans le respect des règles admises par tous.

Des questions fondamentales ont été posées sur le droit syndical, sur la place des chargeurs. Le droit syndical faisait du reste partie du contrat de progrès qui avait été discuté en 1996, à la suite du premier conflit. Aujourd'hui, il s'agit de concrétiser, je vais y veiller.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pour ce qui concerne les chargeurs, j'ai proposé une rencontre au mois de janvier avec non seulement les professionnels des transports mais également les chargeurs, y compris, comme vous le souhaitiez, dans une réflexion multimodale. Tout le monde a à gagner, en effet, à ce que nous ne nous laissions pas aller au fil de l'eau, dans un développement anarchique qui finira par aphyxier la route et les routiers au détriment des autres

modes de transport. On a besoin de tous les modes de transport. La route a des qualités et des atouts exceptionnels qui devront être exploités dans le cadre de l'harmonisation.

Sur le plan européen, il y a un débat, et sans vouloir polémique, je suis partisan d'une harmonisation par le haut.

M. Georges Sarre. Par le bas, ce serait très difficile !

M. Patrick Leroy. Il y en a qui y sont prêts !

M. le président. Monsieur Sarre, laissez terminer le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Sarre, je préfère enlever le bas et garder le haut, alors que d'autres, à droite, préfèrent enlever le haut et garder le bas (*Sourires*)...

Mme Véronique Neiertz. Vous nous aviez caché tout cela ! (*Sourires*.)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... mais je crois qu'on peut s'entendre sur l'idée qu'il faut aller de l'avant ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. Monsieur le ministre, vous m'avez fait savoir que vous souhaitiez une suspension de séance. De combien de temps ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Un quart d'heure.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante, est reprise à dix-huit heures dix.*)

M. le président. La séance est reprise.

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. – L'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée, concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, est ainsi modifié :

« I. – Le premier alinéa est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° A la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs ; cette formation doit permettre aux conducteurs de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos. »

« II. – Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Ces obligations sont définies par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, les obligations mentionnées au 4° peuvent faire l'objet, en ce qui concerne les salariés,

d'accords collectifs de branche dans un délai d'un an à compter de la publication de la loi n° ... du ... tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. A défaut d'accord étendu, un décret en Conseil d'Etat y supplée. »

M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Libeller ainsi le premier alinéa du I de l'article 1^{er} :

« I. – Après le quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement rédactionnel tend à rectifier un décompte d'alinéa.

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° 1.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Au début du dernier alinéa du I de l'article 1^{er}, après les mots : "des conducteurs", insérer les mots : "de transports routiers de marchandises". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement tend à préciser que les dispositions de l'article 1^{er} relatives à la formation ne s'appliquent qu'au transport de marchandises. Si la rédaction du texte restait en l'état, la mise en œuvre d'une formation initiale et continue viserait non seulement l'ensemble du secteur du transport routier de marchandises mais aussi le transport de personnes, qui, connaissant des problèmes spécifiques doit être traité différemment.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je précise que, pour le Gouvernement, la généralisation de l'obligation de formation professionnelle s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance du 23 décembre 1958 et concerne donc tout le transport routier, y compris le transport de voyageurs.

Comment ne pas envisager la nécessité d'une telle formation dans le transport routier des voyageurs ? Il faut, en effet, veiller à la sécurité des autres usagers de la route comme à celle des passagers. De plus, c'est une garantie pour notre image de marque sur le plan touristique, laquelle peut, malheureusement, être dégradée s'il y a trop d'accidents.

Pour autant, comme il apparaît judicieux de prendre en compte les exigences spécifiques du transport de voyageurs, je propose d'ajouter après les mots : « de transports routiers de marchandises », les mots : « et de voyageurs ».

Bien entendu, la concertation en cours entre partenaires sociaux devra être menée à son terme dans les conditions prévues au II de l'article.

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

M. Michel Vaxès, rapporteur. Il ne s'agit pas de nier l'importance de la formation professionnelle pour les conducteurs de transport de voyageurs mais simplement

de distinguer, au sein de deux négociations différentes avec des partenaires différents, ce qui relève des conditions spécifiques de formation du transport de marchandises, d'une part, et du transport de passagers, d'autre part. Nous avons d'ailleurs cru comprendre que le Gouvernement envisageait de déposer un amendement dans ce sens.

L'amendement de la commission, s'il était sous-amendé comme le propose le Gouvernement, ne ferait que compliquer la rédaction de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 qui concerne l'ensemble du transport routier.

Dans ces conditions, même si la rédaction initiale n'est pas parfaite, mieux vaut la conserver en l'état en insistant pour que les négociations qui vont s'ouvrir avec les acteurs du secteur prennent en compte la spécificité des transports de passagers. C'est pourquoi, dans l'esprit qui a conduit la commission à adopter cet amendement, je préfère le retirer.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 1^{er} par l'alinéa suivant :

« S'agissant de la sécurité à l'arrêt, il sera tenu compte des différents métiers et des conditions particulières d'exercice de l'activité dans chaque secteur. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement, qui concerne la sécurité à l'arrêt, tend à permettre à chaque secteur professionnel, à chaque branche d'activité du transport – et elles sont nombreuses – de définir le dispositif le plus adapté à sa propre situation, faute de quoi il vaudrait mieux supprimer dans le texte les dispositions relatives à la sécurité à l'arrêt. Il s'agit d'un amendement de précision qui vise donc à faciliter les choses au niveau de chaque branche.

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

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement apporte une précision utile, car les exigences sont différentes selon les métiers et les conditions d'exercice des activités, notamment pour le transport.

A titre personnel, je suis favorable à cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les branches d'activité exclues par l'article 4 du règlement communautaire n° 3820/85 du 20 décembre 1985 restent en dehors du dispositif envisagé par le projet de loi sans qu'il soit nécessaire ni opportun de le préciser dans la loi française.

S'agissant des branches d'activité non exclues par le règlement communautaire, la formation doit bien sûr, tenir compte des spécificités de chaque branche. Pour cette raison, la concertation et la négociation entre partenaires sociaux est absolument nécessaire. C'est ce que prévoit le texte qui vous est soumis, puisqu'il fixe un délai d'un an pour ladite négociation au sein de chaque branche.

Aux yeux du Gouvernement, cet amendement est superflu mais, étant donné l'appréciation que vous portez les uns et les autres, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je précise à l'auteur de l'amendement qu'il convient de corriger celui-ci et d'écrire non : « il sera tenu », mais : « il est tenu ».

M. Michel Bouvard. J'accepte la correction.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24 ainsi corrigé.

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

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 3, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa du II de l'article 1^{er} :

« II. – L'avant-dernier alinéa... *(Le reste sans changement.)* »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement est rédactionnel.

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.)

Article 2

M. le président. « Art. 2. – L'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« Art. 36. – Sur le territoire national, les activités de transport routier public de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises s'effectuent sous le couvert d'une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire.

« La licence communautaire est délivrée dans les conditions prévues par le règlement (CEE) n° 881/92 du 26 mars 1992.

« La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné à l'article 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

« Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil national des transports, fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent article. »

M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 36 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "véhicules industriels", insérer les mots : "avec conducteur". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement s'inscrit dans la logique de la LOTI qui exclut de la réglementation des transports les véhicules sans conducteur. Il faudra préciser que le régime des licences mis en place ne s'applique pas aux activités de location de véhicules industriels sans chauffeur.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable. Une telle précision est utile.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Après la première phrase de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 36 de la loi du 30 décembre 1982, insérer la phrase suivante :

« Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles à deux essieux. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement prend en compte l'évolution de véhicules et de l'activité de transport, qui a conduit au développement de flottes de transport de marchandises composées des véhicules de moins de 3,5 tonnes, notamment dans le secteur de la messagerie. Des entreprises importantes telles que DHL, Fedex ou UPS n'ont ainsi aucune obligation d'inscription au registre des transporteurs.

Dès lors qu'il ne s'agit que de mettre en place un régime de licence simplifié, il apparaît utile, afin de favoriser un meilleur contrôle, d'y assujettir, comme c'est déjà le cas en Belgique et aux Pays-Bas, l'ensemble des véhicules à quatre roues, d'autant que c'est sur ce segment que nous observons les plus grandes fraudes à la législation du travail.

En proposant cet amendement, nous ne faisons que poursuivre la politique d'harmonisation par le haut engagée au niveau européen.

En outre, une telle mesure contribuera à limiter la distorsion de concurrence qui profite actuellement aux transports de moins de 3,5 tonnes et au détriment de ceux qui sont assujettis à la réglementation, notamment pour ce qui est des trajets de courte distance.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'amendement de la commission est lourd de conséquences, puisque le nombre des entreprises concernées passerait de 36 000 à plus de 50 000. Par ailleurs, ainsi que je l'ai déjà indiqué, la France plaide au niveau européen pour une harmonisation par le haut.

Lors du dernier conseil européen des ministres des transports, nous avons obtenu que le seuil d'exemption communautaire de licence soit abaissé de 6 tonnes à 3,5 tonnes. Je rappelle qu'il s'agit du poids total en charge autorisé.

Est-il opportun, compte tenu de nos démarches à l'échelon européen en vue d'une harmonisation, d'abaisser encore ce seuil ? De plus, ce sujet fait l'objet d'une étude approfondie conduite par mes services. Il me semble important de disposer des conclusions de cette étude avant de déterminer le seuil optimal de la réglementation.

Le Gouvernement est donc réservé sur cet amendement, mais il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

Toutefois, il propose de le sous-amender et de remplacer les mots : "deux essieux" par les mots : "d'au moins deux essieux", afin de ne pas limiter le champ d'application du dispositif aux seuls véhicules de deux essieux.

J'ajoute qu'il est nécessaire de conserver la deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 36 de la loi du 30 décembre 1982 : il y est souligné le caractère incessible de la licence, c'est-à-dire d'un document administratif qui ne fait pas partie du fonds de commerce.

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

M. Michel Vaxès, rapporteur. Ce sous-amendement est conforme à l'esprit qui a guidé la commission. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement verbal du Gouvernement.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié, modifié par le sous-amendement adopté.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. – L'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« Art. 37. – I. – Les autorisations et les copies conformes de la licence de transport intérieur ou de la licence communautaire prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas d'infraction grave ou d'infractions mineures et répétées aux réglementations relatives aux transports.

« II. – Saisie d'un procès-verbal constatant une infraction de nature délictuelle aux réglementations relatives aux transports, commise après d'autres infractions de même nature, l'autorité administrative peut, indépendamment des sanctions pénales, prononcer l'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules appartenant à une entreprise de transport routier pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de celle-ci.

« L'immobilisation est exécutée sous le contrôle de l'autorité administrative, dans le lieu de garage habituel ou, à défaut, dans un lieu désigné par le préfet.

« III. – Les sanctions prévues aux I et II ci-dessus sont prononcées après avis de la commission des sanctions administratives instituée par l'article 17 de la présente loi.

« Un décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil national des transports détermine les modalités d'application du présent article et fixe notamment la liste des infractions mentionnées au II. »

M. Vaxès, rapporteur, et M. Fleury ont présenté un amendement, n° 6, ainsi libellé :

« Après les mots : "temporaire ou définitif," rédiger ainsi la fin du I du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982 : "en cas d'infraction aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité constituant au moins une contravention de la 5^e classe ou d'infractions répétées constituant au moins des contraventions de la 3^e classe". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement de précision vise à clarifier les notions d'infraction grave et d'infraction mineure du projet de loi, tirées du règlement communautaire CEE n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 relatif à la licence communautaire. Ces notions relèvent plus du droit anglo-saxon et de la construction jurisprudentielle de la norme qui s'y attache.

Pour éviter tout dérapage, nous qualifions ici d'infraction majeure celle constituant au moins une contravention de la cinquième classe et de mineure une contravention au moins de la troisième classe.

En outre, cet amendement précise qu'il s'agit d'infractions aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ces précisions sont heureuses. Le Gouvernement est donc favorable à l'adoption de cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa du II du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982, substituer au mot : "réglementations" le mot : "dispositions". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, MM. Fleury, Filleul et Mme Saugues ont présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa du II du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "relatives aux transports," insérer les mots : "aux conditions de travail et à la sécurité,". »

La parole est à M. Jacques Fleury.

M. Jacques Fleury. Cet amendement reprend la formulation de la LOTI.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du II du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982, substituer aux mots : "après d'autres infractions", les mots : "après une ou plusieurs autres infractions". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement vise à modifier la formulation du projet de loi, qui, dans sa forme actuelle, nécessiterait que trois délits soient commis pour qu'une mesure d'immobilisation puisse être prononcée. La rédaction que nous proposons, conforme à l'esprit du projet permet de prononcer l'immobilisation à partir du deuxième délit.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La commission a eu raison de présenter son amendement. Le texte initial n'est pas assez précis. Mais il conviendrait sans doute de l'être encore plus. C'est pourquoi le Gouvernement propose une autre rédaction.

A mon avis il vaudrait mieux substituer aux mots : « après d'autres infractions », les mots : « après au moins une première infraction ».

M. le président. En somme, vous déposez un autre amendement, monsieur le ministre.

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

M. le président. Cet amendement portera le n° 26. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Vaxès, rapporteur. Je suis d'accord avec la nouvelle rédaction proposée par le Gouvernement.

M. le président. Par là même, vous retirez l'amendement n° 9 ?

M. Michel Vaxès, rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 10, ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa du II du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982, substituer aux mots : "appartenant à", les mots : "ou ensembles routiers à la disposition d'". »

La parole est M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement tire la conséquence de l'impossibilité de sanctionner un tiers pour une infraction commise par un autre. Dans le cas où un camion doit être immobilisé administrativement, il ne peut être question de frapper un véhicule en location, car ce serait le loueur qui serait alors sanctionné. Nous retrouverons d'ailleurs ce problème à l'article 5.

La rédaction actuelle, où il est question de « véhicules appartenant à une entreprise », peut permettre des détournements. Car celui qui veut commettre sciemment des délits prendra, pour être à l'abri des sanctions, des véhicules en location et n'aura ainsi aucun véhicule lui appartenant susceptible d'être immobilisé.

La rédaction que nous proposons permettra par ailleurs d'assurer une certaine égalité entre les petits et les gros transporteurs.

Quant à l'expression « ensembles routiers » elle vise les semi-remorques et les véhicules attelés.

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° 10. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Michel Vaxès, rapporteur, MM. Fleury, Filleul et Mme Saugues ont présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du II du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982 par la phrase suivante :

« Une publication sur le lieu de l'entreprise sanctionnée et par voie de presse de la sanction administrative prévue au présent article est effectuée. »

La parole est à M. Jacques Fleury.

M. Jacques Fleury. Nous souhaitons que les entreprises de transport les plus déstabilisatrices soient montrées du doigt et que leurs clients potentiels soient informés. Nous souhaitons par conséquent que la sanction soit publiée sur le lieu de l'entreprise sanctionnée et dans la presse.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement permettra au contrôle de produire tous ses effets. Je suis donc favorable à son adoption.

Toutefois, je propose deux sous-amendements. Le premier tend à remplacer les mots : « sur le lieu » par les mots : « dans les locaux ». Le second tend à compléter l'amendement par la phrase : « Un décret en Conseil d'Etat en précise les modalités. »

M. le président. Je mets aux voix le premier sous-amendement verbal du Gouvernement, tendant à remplacer, dans l'amendement n° 11, les mots : « sur le lieu » par les mots : « dans les locaux ».

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Busseureau.

M. Dominique Bussereau. Monsieur le ministre, pourquoi la modalité, assez lourde, du décret en Conseil d'Etat pour une procédure relativement bénigne, même si elle doit avoir la vertu d'exemplarité ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dès lors qu'il s'agit de préciser la façon dont la publication sera effectuée dans les locaux d'une entreprise, la procédure du décret en Conseil d'Etat nous a semblé préférable. Ainsi, la Haute juridiction se prononcera.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le président. Je mets aux voix le second sous-amendement verbal du Gouvernement, qui tend à ajouter, à la fin de l'amendement n° 11, la phrase : « Un décret en Conseil d'Etat en précisera les modalités. »

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11, modifié par les deux sous-amendements adoptés.

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

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa du III du texte proposé pour l'article 37 de la loi du 30 décembre 1982. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Les commissions de sanctions administratives émettent obligatoirement un avis avant toute sanction prononcée contre un transporteur par le préfet. Il conviendra, si nous adoptons cet amendement, de modifier en conséquence l'article 17 de la LOTI.

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

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

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

M. Jacques Fleury. Je profite de l'occasion pour demander au Gouvernement dans quelles conditions se réuniront les commissions de sanctions administratives et quelles mesures sont envisagées pour leur donner une plus grande efficacité.

Ces commissions se réunissent très rarement. J'ai souligné la vertu pédagogique de réunions plus fréquentes permettant que les sanctions suivent l'infraction.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez raison, monsieur le député, de souligner que la périodicité des réunions de ces commissions est très faible. Elles se réunissaient une fois par an. Je crois même savoir qu'elles ne se sont pas du tout réunies ces dernières années.

M. Jacques Fleury. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mon intention est de faire en sorte qu'elles se réunissent au moins une fois par trimestre. Nous veillerons à modifier ce rythme si la périodicité n'est pas suffisante.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 3

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 13, ainsi libellé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Le début de l'avant-dernier alinéa de l'article 17 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« Les sanctions, notamment les mesures de radiation, de retrait et d'immobilisation prévues par... *(Le reste sans changement).* »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Amendement de conséquence de l'amendement n° 12 que nous venons d'adopter.

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° 13. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14, ainsi libellé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« La dernière phrase du premier alinéa de l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« Ce document, qui est conservé dans le véhicule, mentionne les dates et heures d'arrivée et de départ du véhicule ou de l'ensemble routier, tant au lieu de chargement qu'au lieu de déchargement, l'heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée par le remettant ou son représentant, ainsi que les prestations annexes, prévues ou accomplies, effectuées par son équipage. L'absence de ce document à bord du véhicule, dûment rempli et signé par les personnes visées au troisième alinéa de cet article, constitue une infraction aux dispositions du code de la route entraînant l'immobilisation du véhicule ou de l'ensemble routier prévue à l'article L. 25 dudit code. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement, essentiel, prévoit un nouveau cas d'immobilisation immédiate des véhicules en cas de non-respect de la loi n° 95-96 ins-taurant le document de suivi.

Il répond à une demande largement exprimée par les petits transporteurs et les salariés qui sont confrontés à l'attitude des chargeurs, qui leur imposent des ordres comportant des instructions incompatibles avec les règles de sécurité sans que les transporteurs aient par la suite le moyen de prouver cette situation.

Ainsi, lorsqu'un donneur d'ordres exige qu'une livraison ait lieu dans un délai qui ne peut être tenu sans qu'un dépassement des temps de conduite ou des excès de vitesse soient commis, il ne signe pas le document de suivi. Le défaut de cette signature, obligatoire, n'a pas de réelle sanction si ce n'est une amende, et l'on sait que les amendes, lorsqu'elles sont payées, sont intégrées dans le calcul général de la rentabilité de l'entreprise. Les transporteurs ont déjà estimé que ce coût s'élevait en moyenne à vingt francs par an et par camion.

Notre amendement implique le chargeur : c'est lui qui signe ou ne signe pas le document.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement est effectivement important. Il a pour objet de sanctionner par un nouveau cas d'immobilisation l'absence à bord du véhicule d'un document qui doit accompagner tout transport de marchandises. Mais cet amendement a les mêmes objectifs et présente les mêmes difficultés que l'amendement n° 16, qui sera examiné ultérieurement.

J'ai bien compris, monsieur le rapporteur, votre souci d'impliquer dans la démarche de contrôle l'ensemble de la filière, y compris les chargeurs. Comment ne pas partager cette volonté ?

Néanmoins, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 14. En effet, l'absence du document en question constitue déjà une contravention de quatrième classe. Créer une nouvelle infraction nous apparaît disproportionné et risque, en outre, de soulever un problème de constitutionnalité. De tels faits constituent en

effet une infraction-obstacle. Le document est destiné à contenir les informations nécessaires aux agents chargés d'effectuer ces contrôles pour constater les conditions dans lesquelles s'effectue un transport et, si besoin est, pour constater des infractions plus graves commises par le transporteur, le donneur d'ordres ou le chauffeur. L'absence de document à bord du véhicule s'analyse comme un obstacle au contrôle qui pourrait être effectué sur la route. C'est pourquoi il est réprimé.

Mais la sanction ne peut être plus forte que dans le cas où sont constatées des infractions qui mettent effectivement en danger la sécurité des personnes et justifient l'immobilisation.

Je dois organiser une table ronde sur les relations chargeurs-transporteurs au mois de janvier. Au terme de cette concertation, je m'engage à rechercher avec vous les mesures législatives ou réglementaires qui pourraient être nécessaires. Le Gouvernement est d'accord pour examiner la possibilité d'aggraver la répression de cette infraction-obstacle et pour rechercher une responsabilité pénale des personnes morales.

Il serait également possible de transformer l'actuelle contravention en un délit ou de prévoir des sanctions administratives efficaces et appropriées. Le Gouvernement n'est donc pas fermé à la logique qui sous-tend votre proposition et je suis prêt à poursuivre la réflexion sur ce point, en concertation avec vous et avec les professionnels, mais il ne me paraît pas possible actuellement de sanctionner ces faits *a priori* par l'immobilisation du véhicule.

Je demande donc à l'Assemblée de ne pas adopter cet amendement. A moins que mes explications et les engagements que je viens de prendre n'aient convaincu M. le rapporteur, de le retirer ?

M. le président. J'ignore si vous l'avez convaincu, monsieur le ministre.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Contre l'amendement je reprendrai certains arguments avancés par le Gouvernement.

Puisque des discussions entre les transporteurs et les chargeurs doivent avoir lieu, cet amendement arrive d'abord peut-être trop tôt.

La mention supplémentaire de l'heure de livraison est exigée sur le document de suivi qui, créé par la loi de modernisation, est de nature commerciale. Le transporteur peut adapter et organiser sa desserte en fonction des heures qui lui sont indiquées pour respecter la réglementation. Le remettant n'est pas juridiquement habilité à indiquer une heure de livraison quand il n'est pas le donneur d'ordre et la fixation de rendez-vous n'est pas généralisée.

J'en viens à la pénalisation de l'absence de document de suivi, un document, je le répète, de nature commerciale. Dans la pratique, la marchandise est chargée ou déchargée dans bien des cas en l'absence de toute personne représentant l'expéditeur ou le destinataire. Un document de suivi ne peut donc dans ce cas être signé.

Enfin, l'immobilisation sanctionnera principalement le transporteur, qui est d'ailleurs la victime dans ce cas-là, le chargeur pouvant toujours, comme on l'a souligné dans la discussion générale, recharger sur un autre véhicule.

Il convient également d'être conscient d'une difficulté technique : les transporteurs sont de plus en plus fréquemment contraints de grouper des marchandises constituant des lots partiels dans un même véhicule. La

multiplicité des envois caractérise aussi le secteur de la messagerie. Dans ce cas, l'absence d'un seul document de suivi d'un expéditeur suffirait pour bloquer le véhicule.

Toutes ces raisons me font penser qu'il vaudrait mieux repousser cet amendement s'il n'était pas retiré.

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

M. Dominique Bussereau. Moi aussi je suis contre l'amendement.

M. le président. Je vais être généreux et vous laisser la parole, bien qu'un orateur se soit déjà exprimé contre.

M. Dominique Bussereau. Votre générosité vous honore, monsieur le président !

Je ne reprendrai pas les arguments techniques de M. Bouvard mais, je dirai, comme M. le ministre, que la sanction est disproportionnée.

A partir du moment où le Gouvernement a décidé d'ouvrir une concertation entre les chargeurs et les transporteurs, il est trop tôt pour prévoir une sanction, même si je comprends tout à fait les arguments de notre rapporteur.

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

Soyez bref, mon cher collègue. Je suppose que vous voulez répondre au Gouvernement ou à la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul. Oui, monsieur le président.

J'ai bien entendu l'argumentation de M. le ministre et je le remercie de manifester son souci de concertation. Mais si cet amendement n'était pas adopté, l'immobilisation n'aurait pas la valeur d'exemplarité que nous recherchons, qu'il s'agisse du transporteur ou, surtout, du chargeur.

Nous voterons donc pour cet amendement.

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

M. Michel Vaxès, rapporteur. Aucune des interventions que je viens d'entendre, y compris celle du ministre, ne m'ont convaincu.

De l'avis des salariés et des représentants des petites, des moyennes et des grandes entreprises, la seule sanction qui puisse dissuader de détourner le droit est donc l'immobilisation immédiate. Je pense donc qu'il faut la maintenir, d'autant qu'elle s'appuie sur la non-production du document de suivi prévu par la loi.

Je rappelle que le rapport qui a été rédigé par M. Dominique Bussereau...

M. Dominique Bussereau. Excellent rapport ! (*Sourires.*)

M. Michel Vaxès. ... indique que le chargeur peut se voir imposer par le donneur d'ordres des instructions incompatibles avec les règles de sécurité, sans qu'il dispose par la suite des moyens de le prouver.

M. Bussereau ajoute : « Désormais, le contractant de l'entreprise de transport ne pourra plus contester les durées d'exécution du contrat ou les conditions de rémunération auxquelles il aura donné formellement son accord. »

Voilà qui montre bien que les conditions d'activité des transporteurs pourraient être protégées par cet amendement et que les chargeurs pâtiraient, au même titre que les transporteurs, d'un défaut de respect de la loi. M. le ministre a émis tout à l'heure le souhait que, eu égard aux problèmes juridiques posés, nous nous réunissions à ce sujet. Je suis favorable à cette idée et je maintiens l'amendement n° 14.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 15, ainsi libellé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« I. – L'article 95 du code de commerce est ainsi rédigé :

« Art. 95. – Le commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures.

« Dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris, avec le principal, les intérêts, commissions et frais accessoires.

« II. – Après l'article 108 du code du commerce, il est inséré un article 108-1 ainsi rédigé :

« Art. 108-1. – Le voiturier a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toute créance de transport sur son donneur d'ordre, même nées à l'occasion d'opérations antérieures.

« Les créances de transport couvertes par le privilège sont les prix de transport proprement dits, les compléments de rémunération dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les débours de douane (droits, taxes, frais et amendes) liés à une opération de transport et les intérêts.

« III. – Le quatorzième alinéa (6°) de l'article 2102 du code civil est abrogé. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement vise à étendre aux transporteurs le privilège sur leur cargaison, aujourd'hui limité aux commissionnaires, pour garantir des créances passées sur la marchandise qu'ils détiennent.

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° 15.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, MM. Fleury, Filleul et Mme Saugues ont présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« La violation d'une obligation de prudence ou de sécurité, au sens de l'article 223-1 du code pénal, matérialisée par une infraction aux réglementations des transports, du travail et de la sécurité routière commise à l'aide d'un véhicule de transport routier entraîne l'immobilisation et le retrait de la circulation dudit véhicule, qu'il soit en charge ou à vide, jusqu'à ce que tous les éléments de nature à établir les responsabilités de l'infraction puissent être recueillis.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles a lieu l'immobilisation notamment concernant la sauvegarde du chargement et l'imputation des frais de gardiennage-stockage liés à l'immobilisation. »

La parole est à M. Jacques Fleury.

M. Jacques Fleury. Cet amendement relève de la même préoccupation que l'amendement n° 14. Il permet l'immobilisation immédiate du véhicule et de son chargement tant que les éléments de nature à établir les responsabilités dans une infraction commise en violation d'une obligation de prudence ou de sécurité, au sens de l'article 223-1 du code pénal, n'ont pu être recueillis.

Cette immobilisation qui répond par ailleurs à notre souci d'associer, même indirectement, le chargeur et le donneur d'ordre à la sanction, doit faciliter les choses, notamment pour la mise en œuvre de la coresponsabilité, laquelle se heurte souvent à une absence de preuves.

Il faut, sur le moment, recueillir tous les éléments, y compris les témoignages verbaux, avant que le transport ne soit terminé car, dans la plupart des cas, lorsqu'il l'est, on ne peut plus recueillir tous les éléments de preuves nécessaires ni donc établir les responsabilités, en particulier pour la mise en œuvre d'une coresponsabilité.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je partage pleinement le souci de la commission d'aller jusqu'au bout du dispositif de contrôle des sanctions.

Mais cet amendement, qui prévoit l'immobilisation automatique d'un véhicule de transport routier en cas de violation des obligations de prudence ou de sécurité au sens de l'article 223-1 du code pénal, qui réprime le délit consistant à exposer autrui à des risques, pose plusieurs problèmes.

D'abord, sur le plan de la cohérence juridique, la référence à l'article 223-1 du code pénal ne me paraît pas totalement fondée. En effet, l'infraction réprimée par cet article suppose la violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence et de sécurité. Elle suppose par ailleurs que cette violation ait causé un risque immédiat et direct de mort ou de blessures graves. Ces conditions ne sont à l'évidence pas remplies dans le dispositif qui nous préoccupe.

Ensuite, il n'est fait référence qu'à l'article 223-1 du code pénal, qui réprime la manifestation d'un risque, mais qui ne s'applique pas quand des dommages corporels – décès ou blessures – ont effectivement été causés, c'est-à-dire en cas d'homicide ou de blessures involontaires. Je ne veux pas dire que, dans ces hypothèses, il ne faudrait pas immobiliser le véhicule, mais il n'est fait référence dans l'amendement qu'à cet article.

Pour ces raisons, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement. J'ajouterai que le texte proposé est inutile. En effet, lorsque le délit de l'article 223-1 du code pénal ou celui d'homicide ou de blessures involontaires dont je viens de parler est constitué, il est possible aux enquêteurs qui agissent dans le cadre d'une enquête de flagrant délit de procéder à la saisie du véhicule, et donc à son immobilisation. Pourquoi donc prévoir, et de façon incomplète, ce qui est déjà possible ?

Le Gouvernement n'est pas, je le répète, favorable à l'amendement. Mais je vous rappelle qu'un groupe de travail sera réuni très rapidement pour étudier un dispositif adéquat qui réponde à votre souci.

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

M. Jacques Fleury. Je n'adhère pas complètement aux arguments juridiques qui nous sont opposés.

Il est vrai que notre amendement ne fait référence qu'à l'article 223-1 du code pénal, qui suppose une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou

de sécurité avec risque immédiat ou direct de mort ou de blessures graves, ce qui peut être le cas lorsqu'il y a excès de vitesse ou insuffisance de repos. Il suffit de fréquenter, comme je le fais quotidiennement, les autoroutes pour s'en persuader.

Il est tout aussi vrai que nous ne faisons pas référence au cas où des dommages corporels sont effectivement constatés. Mais dans cette hypothèse, une enquête est généralement ordonnée et elle suppose l'arrêt du véhicule. Un amendement n'est donc pas nécessaire.

L'utilité de l'amendement n° 16 est reconnue par la plupart des interlocuteurs que nous avons rencontrés pour préparer cette discussion. Ils sont tous persuadés que, seule, l'immobilisation immédiate du véhicule et, je le répète, du chargement, peut conduire à un changement de pratiques au sein de la profession.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 17 rectifié, ainsi libellé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« L'article L. 4 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour le conducteur ou le propriétaire de véhicules de transport de marchandises ou de transport de personnes qui aura contrevenu aux obligations visées au premier alinéa de cet article, la sanction est portée à un an d'emprisonnement et à 100 000 francs d'amende ou l'une de ces deux peines seulement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. La rupture de l'immobilisation des véhicules de transport de marchandises et de voyageurs doit être particulièrement sanctionnée puisqu'il s'agit, de la part de professionnels de la route, d'un refus caractérisé d'observer une décision des forces de l'ordre ou d'autres fonctionnaires habilités.

Lorsqu'un conducteur n'obtempérera pas à un ordre d'immobilisation ou redémarrera sans autorisation, il encourra des peines quatre fois plus fortes que celles d'un autre usager privé de la route.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. – A l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, les mots : “du chapitre IV du titre I^{er}” sont supprimés. »

Je le mets aux voix.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

M. le président. « Art. 5. – I. – Au *c* du I de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 du 14 avril 1952, les mots : “contrôleurs des transports routiers” sont remplacés par les mots : “contrôleurs des transports terrestres”.

« II. – Le I de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 du 14 avril 1952 est complété par l'alinéa suivant :

« Les contrôleurs des transports terrestres peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. »

« III. – Le II de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 du 14 avril 1952 est modifié comme suit :

« 1° Le *a* du premier alinéa est ainsi rédigé :

« *a*) Le fait d'exercer une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur public routier de marchandises, de loueur de véhicules industriels ou de commissionnaire de transport, alors que l'entreprise n'y a pas été autorisée en application du I de l'article 8 et de l'alinéa premier de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, du règlement (CEE) n° 881/92 du 26 mars 1992, d'un accord bilatéral conclu avec un Etat tiers ou, à défaut d'un tel accord, d'une décision expresse de l'autorité administrative ; »

« 2° Il est ajouté au premier alinéa un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Le fait de mettre en circulation un véhicule pendant la période d'immobilisation administrative en méconnaissance des dispositions du II de l'article 37 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs. Le tribunal peut, en outre, prononcer les peines complémentaires suivantes :

« 1° L'immobilisation pendant une durée d'un an au plus du véhicule objet de l'infraction ;

« 2° L'interdiction de conduire pendant une durée d'un an au plus le véhicule objet de l'infraction ;

« 3° La suspension du permis de conduire, pour une durée de cinq ans au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite d'un véhicule en relation avec une ou plusieurs activités ;

« 4° L'affichage ou la diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal. »

M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa (*a*) du III de l'article 5, après les mots : “véhicules industriels”, insérer les mots : “avec conducteur”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement s'inscrit dans la logique de la LÔTI : il tend à exclure du dispositif les loueurs de véhicules industriels sans conducteur.

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° 18. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa (*a*) du III de l'article 5, après les mots : “autorisée en application”, insérer les mots : “, selon le cas, du I de l'article 7 ou”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. L'article 5 s'applique aussi au transport de personnes. L'amendement n° 19 vise à rectifier une erreur matérielle, qui conduirait à ne plus viser les textes applicables dans ce cas.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il faut corriger toutes les erreurs, y compris matérielles. (*Sourires.*) Avis favorable, donc !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 20, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du quatrième alinéa (2°) du III de l'article 5 :

« 2° Après le *d* de cet article, il est inséré un *e* ainsi rédigé... (*Le reste sans changement.*) »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 25, ainsi rédigé :

« Compléter le sixième alinéa (1°) du III de l'article 5 par les mots : "ou d'un véhicule d'un poids maximum autorisé équivalent". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement permet d'éviter qu'une sanction prévue par la loi ne puisse être prononcée lorsque le véhicule objet de l'infraction appartient à un tiers, notamment lorsqu'il est pris en location. Dans ce cas, le juge pourra sanctionner d'une immobilisation d'un an un autre véhicule de l'entreprise d'un poids maximum autorisé équivalent.

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° 25.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Substituer aux trois derniers alinéas du III de l'article 5, les deux alinéas suivants :

« 2° La suspension pendant une durée d'un an au plus de l'attestation de capacité ;

« 3° L'affichage ou la diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Cet amendement a deux objectifs.

D'une part, il tend à supprimer deux sanctions accessoires qui frapperaient plus le salarié que le chef d'entreprise, alors que le premier se trouve dans un état de subordination vis-à-vis du second et qu'il doit, de ce fait, obéir à ses ordres.

D'autre part, il prévoit la possibilité pour le juge de suspendre temporairement l'attestation de capacité requise pour l'inscription au registre des transports. Cette peine,

pour forte qu'elle soit, ne sanctionnerait, rappelons-le, que les délinquants multirécidivistes, frappés d'une immobilisation administrative, commettent un nouveau délit en ne respectant pas l'immobilisation.

Cette disposition est attendue par les représentants des salariés.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le rapporteur, la suspension pendant un an au plus de l'attestation de capacité ne concerne que celui qui la détient, et ce peut être un salarié, dont la situation peut alors être considérée par l'entreprise comme un motif de licenciement. Je ne pense pas que l'objectif recherché soit celui-là.

Par ailleurs, on créerait un précédent en retirant un diplôme sans pour autant toucher le responsable légal.

M. Michel Bouvard et M. Dominique Bussereau. Exact !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La condition d'honorabilité est un meilleur moyen de sanctionner les mauvais comportements. Elle vient d'être étendue par un décret du 6 novembre 1997 à l'ensemble des dirigeants légaux. Cette condition n'est plus remplie à partir d'un deuxième délit, la liste des délits étant significativement allongée par le même décret. Il conviendrait donc de supprimer le 2° de l'article.

Le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement, et il propose plutôt de supprimer, dans le III de l'article 5, les 2° et 3°.

M. le président. L'amendement présenté par le Gouvernement serait donc ainsi rédigé :

« Dans le III de l'article 5, supprimer les 2° et 3°. »

Cet amendement portera le numéro 27.

M. Dominique Bussereau. Monsieur le président, contre l'amendement n° 21 !

M. le président. Mon cher collègue, vous allez en l'occurrence rejoindre le Gouvernement, ce qui n'est pas habituel... (*Sourires.*)

M. Georges Sarre. Il ne fait que cela depuis le début de la séance. (*Nouveaux sourires.*)

M. Dominique Bussereau. J'essaie, comme tous les collègues, d'améliorer le texte.

M. le président. En effet ! Vous avez la parole.

M. Dominique Bussereau. L'amendement n° 21 est superfétatoire, et je partage sur ce point l'avis du ministre. D'abord, un diplôme tel qu'une attestation de capacité ne peut, à mes yeux, être suspendu. Ensuite, le fait de commettre des délits emporte déjà la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs et loueurs. Enfin, la radiation était souhaitée pour sanctionner les entreprises : or elles ne peuvent se voir retirer l'autorisation.

Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 21 n'a plus d'objet.

M. le président. Je mets aux voix l'article 5, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 5, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 6

M. le président. « Art. 6. – Au titre VI de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, il est ajouté un article 23-2 rédigé comme suit :

« Art. 23-2. – Lors des contrôles qu'ils font en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à se faire communiquer tout document leur permettant de constater les prix pratiqués, ainsi que le volume de l'activité traitée ou sous-traitée. Les dispositions des quatrième et cinquième alinéas de l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 modifiée relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises sont applicables à ces contrôles. »

La parole est à M. Georges Sarre, inscrit sur l'article.

M. Georges Sarre. J'y renonce, monsieur le président.

M. le président. M. Vaxès, rapporteur, a présenté un amendement, n° 22, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 6 :

« Au chapitre I^{er} du titre VI ... (*Le reste sans changement*). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Vaxès, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, monsieur.

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° 22. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 22.

(*L'article 6, ainsi modifié, est adopté.*)

Après l'article 6

M. le président. MM. Besson, Fleury, Filleul, Mme Saugues et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Après l'article 6, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre d'une concertation entre les différents opérateurs du transport routier de marchandises, devra avant la fin de l'année 1998 être trouvé un système fiable d'identification des véhicules arrivant à proximité de l'aire de chargement ou de déchargement et des entreprises expéditrices et destinataires. L'identification du véhicule doit constituer alors le point de départ à partir duquel court le délai de chargement ou de déchargement. A défaut d'accord au 31 décembre 1998, un décret disposera dans ce domaine. »

La parole est à M. Eric Besson.

M. Eric Besson. Cet amendement tend à éviter, dans la droite ligne de mon intervention générale, que ne soient contournés l'article 24 et 25 de la loi du 1^{er} février 1995.

Cette loi est notamment contournée lorsque l'on fait attendre les véhicules à l'extérieur de l'enceinte de l'entreprise et des aires de déchargement, cette attente n'étant bien évidemment pas rémunérée.

Les conséquences sont connues de tous : des heures d'attente pour les chauffeurs – environ quatre heures par semaine d'après les recensements de la profession – et une immobilisation du véhicule qui contrarie tout le cycle du transport ultérieur.

Cet amendement permettrait d'aller vers plus de justice sociale pour les chauffeurs. Les transporteurs pourraient eux bénéficier de conditions économiques, donc de « profitabilité », améliorées. Surtout, on obligerait les chargeurs à embaucher pour le déchargement, rejoignant la préoccupation d'emploi que j'ai exprimée tout à l'heure.

Nous sommes également soucieux de laisser les professionnels décider eux-mêmes des modalités techniques précises pour l'application des dispositions que mes collègues et moi-même proposons. A défaut d'un accord le 31 décembre 1998, un décret disposerait en ce domaine.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les opérations de chargement et de déchargement, essentielles dans les relations entre les chargeurs et les transporteurs sont souvent sources de discussions, de temps perdu, de coûts inutiles, de malentendus et même de tensions dont sont le plus souvent victimes les salariés eux-mêmes.

Il est donc souhaitable que les chargeurs et les transporteurs mettent au point les conditions de ces opérations pour ces prestations à leur juste valeur.

Cependant l'amendement proposé risque d'être analysé comme une sorte d'injonction solennelle aux professionnels, donnée par la voie législative. C'est la raison pour laquelle je m'en remets à la sagesse – illimitée – de votre assemblée. (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23. (*L'amendement est adopté.*)

Article 7

M. le président. « Art. 7. – Le Gouvernement présentera au Parlement avant le 31 décembre 1998 un bilan de l'application et de l'efficacité de l'ensemble des dispositions concernant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ainsi que du dispositif de contrôle. »

La parole est à M. Dominique Bussereau, inscrit sur l'article.

M. Dominique Bussereau. Je voudrais émettre un souhait.

Les derniers articles des textes de loi prévoient souvent – et lorsque vous présidiez la commission des lois, monsieur le président, vous l'avez souvent relevé avec un certain amusement – qu'un rapport dressera un bilan de l'application du texte.

Or le Parlement en entend rarement parler par la suite et le rapport est souvent oublié.

M. Michel Bouvard. C'est vrai ! J'attends d'ailleurs toujours, depuis un an et demi, le rapport sur la dotation touristique !

M. Dominique Bussereau. Vu la gravité du sujet et la rapidité avec laquelle le présent texte a été présenté devant notre assemblée, nous souhaitons vraiment que le rapport prévu à l'article 7 nous soit effectivement remis.

De plus, cet article comporte une innovation rédactionnelle, puisqu'il évoque non seulement l'application, mais aussi l'efficacité des dispositions dont nous venons de discuter. C'est tout à fait extraordinaire !

Il est bon de disposer d'études d'impact avant la discussion des textes de loi, et les gouvernements successifs se prêtent au jeu, mais il serait intéressant pour notre assemblée et pour le Parlement tout entier de disposer d'un bilan de l'application et de l'efficacité des dispositions votées.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Bussereau, vous semblez parler d'expérience sur quelque chose qui ne s'est pas fait jusqu'à présent. (*Sourires.*) Je puis vous assurer de la volonté du Gouvernement : les rapports seront communiqués et toutes les études d'impact seront elles aussi non seulement réalisées, mais communiquées.

M. le président. Je mets aux voix l'article 7.
(*L'article 7 est adopté.*)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Dominique Bussereau.

M. Dominique Bussereau. Je voudrais expliquer pourquoi les deux groupes de l'opposition s'abstiendront sur ce texte, même s'ils jugent qu'il est intéressant.

Personnellement, je regrette que l'on ne soit pas allé plus loin en matière de procédure d'immobilisation et que l'on n'ait pas introduit la notion de contrôle social, qui aurait peut-être permis d'avancer un peu plus sur la voie de l'harmonisation sociale au moment où nous souhaitons en discuter à l'échelle européenne.

Notre abstention est aussi motivée par un malaise. Ce malaise concerne d'abord le conflit routier. M. le Premier ministre s'est enorgueilli dans cet hémicycle de la rapidité avec laquelle le Gouvernement aurait traité ce conflit. J'observe que ce conflit était, dans sa nature, totalement différent de celui qu'avait connu notre pays l'an passé. Pour commencer, il y avait relativement peu de monde sur les barrages : à la différence de l'an passé, on voyait des chauffeurs, mais assez peu de camions. En d'autres termes, le Gouvernement aurait pu aisément rétablir la libre circulation à tout moment s'il l'avait voulu. Dans mon département, la seule conséquence négative pour mes concitoyens était l'absence d'essence. Or il n'y avait que cinq personnes devant le dépôt d'essence du port de La Pallice, à la Rochelle. S'il l'avait souhaité, le Gouvernement aurait pu, à tout moment et sans violence, libérer le dépôt et permettre à nos concitoyens d'être normalement ravitaillés. Je ne prétends évidemment pas, monsieur le ministre, que le Gouvernement aurait sciemment laissé éclater et durer le conflit – je sais bien que vous ne feriez pas ce genre de chose. Mais des observateurs plus malins pourraient se poser la question.

Notre malaise vient ensuite du moment où le projet de loi nous est soumis. Comme l'ont rappelé les orateurs de l'opposition cet après-midi, ce projet vous l'avez trouvé sur votre bureau grâce à la qualité des fonctionnaires de votre ministère, puisqu'il avait été préparé par Bernard Pons et Anne-Marie Idrac.

Je me souviens que, au mois de juin, le Gouvernement, nouvellement élu après des événements assez inopinés (*Sourires*), cherchait désespérément des textes à inscrire à l'ordre du jour de notre assemblée. Comme il n'y en avait pas, on nous a mis assez rapidement en vacances, ce qui, somme toute, après la période que nous avons

vécue, n'était pas désagréable. Pourtant nous aurions pu déjà faire œuvre législative, et ce texte aurait pu venir dès juin, ou encore dès le début du mois d'octobre. En effet, lorsque notre session a repris, et avant le début de la discussion du budget, il y avait encore des créneaux dans le travail parlementaire. En outre, le conflit du mois de novembre était annoncé depuis le 27 septembre ! Il y avait donc possibilité de le désamorcer.

De plus, lorsque cette assemblée a voté votre budget des transports le 23 octobre, nous étions à quelques jours du déclenchement de la grève et vous n'avez pas pour autant augmenté de manière significative le nombre des contrôleurs. Il a fallu un amendement pour y parvenir. En fait, au moment de la discussion du texte, à quelques jours de la grève, vous n'aviez pas jugé bon de proposer des créations de postes de contrôleurs.

M. le président. Mon cher collègue, veuillez conclure.

M. Dominique Bussereau. Je termine, monsieur le président.

Ce regret – qui porte non pas sur le fond mais sur la forme – le fait aussi, à le dire, que, d'après nos informations, le Sénat n'examinera ce texte que dans deux mois et demi, font que, malgré son intérêt, l'opposition est obligée, je souligne ce terme, de s'abstenir.

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

M. Félix Leyzour. Le groupe communiste a indiqué d'emblée, dans la discussion générale, qu'il portait une appréciation positive sur le projet. Il a soutenu et voté un certain nombre d'amendements qui sont venus préciser et améliorer le texte. Les amendements sur lesquels il y a eu quelque discussion, à cause d'appréciations diverses, étaient nécessaires. Je confirme donc que notre groupe votera pour le projet de loi tel qu'il a été amendé.

Je note, pour finir, que M. Bussereau a réussi le tour de force de regretter à la fois que le texte soit venu et trop tard et trop tôt puisqu'il n'a pas eu le temps de le voter, tout en semblant, malgré tout, l'apprécier sur le fond...

En tout cas, le groupe communiste votera pour.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Le groupe RCV votera ce projet de loi, qui vient à son heure. C'est un bon texte. Nous espérons seulement qu'il sera réellement appliqué.

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

M. Jacques Fleury. Le groupe socialiste votera également un texte qui présente des aspects positifs. Nous l'avons, je crois, amélioré et nous travaillerons avec le Gouvernement pour que soit appliquée l'immobilisation immédiate, que nous souhaitons tous.

Je constate la volonté politique du Gouvernement d'apporter des solutions concrètes à la crise du monde du transport routier. Dès lors, je ne peux qu'appuyer, avec mes collègues socialistes, le projet qui nous est soumis.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Dominique Bussereau. Abstention du groupe UDF.

M. Michel Bouvard. Abstention du groupe RPR.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

4

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu, le 5 décembre 1997, de M. Pierre Lellouche, une proposition de loi constitutionnelle tendant à modifier le préambule de la Constitution du 4 octobre 1958.

Cette proposition de loi constitutionnelle, n° 504, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

5

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE

M. le président. J'ai reçu, le 8 décembre 1997, de M. Jean-Marie Demange, une proposition de loi organique tendant à renforcer le régime des incompatibilités applicables aux parlementaires.

Cette proposition de loi organique, n° 505, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 9 décembre 1997 à 10 h 30, première séance publique :

Questions orales sans débat ;

Fixation de l'ordre du jour.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi (n° 327), relatif à l'entrée et au séjour des étrangers en France et au droit d'asile :

M. Gérard Gouzes, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 327),

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires étrangères (avis n° 483).

A vingt heures quarante-cinq, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

Par lettre du 4 décembre 1997, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, la proposition d'acte communautaire suivante :

N° E 979. – Proposition de directive du Conseil relative à la sauvegarde des droits à pension complémentaire des travailleurs salariés et non salariés qui se déplacent à l'intérieur de l'Union européenne (COM [97] 486 final).

COMMUNICATION RELATIVE À UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

J'ai reçu de M. le Premier ministre une communication en date du 8 décembre 1997 m'informant que le Conseil d'Etat a rendu, le 4 décembre 1997, un avis rectificatif dont il résulte que la proposition d'acte communautaire concernant l'approbation, au nom de la Communauté, de la décision PARCOM 96/1 relative à l'élimination progressive de l'hexachloroéthane dans l'industrie des métaux non ferreux (E 974 COM [97] 540 final) n'est pas de nature législative. En conséquence, la transmission de cette proposition d'acte communautaire (JO, Lois et décrets, du 2 décembre 1997) doit être considérée comme non avenue.

QUESTIONS ORALES

*Transports aériens
(pilotes – formation – perspectives)*

73. – 9 décembre 1997. – Les médias se sont fait l'écho de la grève des pilotes de ligne de la compagnie Air Littoral. Cette grève trouve son origine dans la surcharge de travail des personnels navigants liée à une insuffisance d'effectifs au sein de cette compagnie. **M. Jacques Rebillard** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement** sur la situation paradoxale qui règne dans le ciel français : surcharge de travail des pilotes en activité, pénurie de pilotes et existence de 1 200 élèves pilotes qui ne peuvent bénéficier des nécessaires formations complémentaires de remise à niveau. Dans le même temps, ces compagnies veulent avoir l'autorisation d'embaucher des pilotes étrangers et de faire valider leurs licences. L'attention du précédent gouvernement avait déjà été attirée sur ce problème. Il avait fait un geste en faveur d'une centaine de ces élèves pilotes en leur faisant exécuter un stage de formation au travail en équipage leur permettant, ainsi, d'intégrer les compagnies aériennes. Cela est très insuffisant et n'est pas à la hauteur du problème posé. D'une façon plus globale, la formation d'Etat des pilotes de ligne a été abandonnée. Une grande puissance aéronautique comme la France se doit d'avoir une ligne claire et forte sur ce sujet. Il y va du développement de nos compagnies aériennes et de l'avenir de notre industrie aéronautique. Il a, dans sa circonscription, un centre du service d'exploitation de la formation aéronautique (Saint-Yan). Il lui demande s'il compte prendre les mesures indispensables pour permettre à tous les élèves pilotes non recrutés d'avoir accès à une nécessaire remise à niveau et quelle politique ambitieuse en matière de formation publique d'Etat de pilotes de ligne il veut donner à notre pays.

*DOM
(Guadeloupe : justice – tribunaux – effectifs de personnel)*

74. – 9 décembre 1997. – **M. Ernest Moutoussamy** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'insuffisance des moyens et l'asphyxie de l'institution judiciaire dans le département de la Guadeloupe. L'insuffisance du nombre de magistrats, de greffiers et autres personnels administratifs d'exécution, le fonctionnement défectueux des services d'accueil du public, le remplacement des magistrats dans des délais trop longs..., donnent à la justice une image qui n'honore pas l'institution et qui la discrédite même aux yeux de l'opinion publique. Sur le plan matériel, l'organisation obsolète de l'administration judiciaire, la pénurie de salles d'audience et de bureaux, l'accueil du gardé à vue dans des réduits obscurs et insalubres, la population pénale pléthorique, les failles du système de sécurité du nouvel éta-

blissement pénitentiaire de Baie-Mahault... exigent d'importants moyens pour une amélioration du fonctionnement de l'institution judiciaire dans notre département. Il lui demande de lui indiquer ce qu'elle compte faire pour que le système judiciaire puisse garantir à tous ses membres la possibilité d'exercer les fonctions dans des conditions morales et matérielles convenables.

Communes
(finances – eau – assainissement –
déchets ménagers – aides de l'Etat)

75. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Claude Sandrier** interroge **Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement** au sujet des obligations faites aux communes concernant l'eau et l'assainissement ainsi que la collecte, le traitement et l'élimination des déchets ménagers. Il souhaite connaître les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour une véritable concertation, un plan de financement raisonnable qui ne laisse pas aux seuls usagers et collectivités locales la plus lourde charge. Enfin, il tient à demander si la création d'un véritable service public de l'eau et des déchets ne pourrait être envisagé pour répondre aux besoins et aux normes édictées en 1992.

Travail
(repos hebdomadaire – réglementation)

76. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Paul Charié** attire l'attention de **Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité** sur l'évolution des pratiques commerciales qui nécessitent quelquefois dans l'année de faire travailler les salariés le dimanche. Or le service commercial d'un industriel n'a pu obtenir, en région parisienne, l'autorisation de faire participer certains de ses cadres, pourtant volontaires, à une journée organisée par un de ses revendeurs, un dimanche. La conséquence est que cette entreprise s'est vu déréférencée par ce client, ce qui lui a coûté une perte de chiffre d'affaires de plus de 300 000 francs. Il lui demande que l'équivalent de l'article L. 221-22 du code du travail, qui prévoit une suspension possible du repos hebdomadaire deux fois par mois et six fois au plus dans l'année, les heures effectuées le dimanche étant considérées comme heures supplémentaires, soit automatiquement accordé à partir du moment où l'employeur en a informé la direction départementale du travail.

Gens du voyage
(stationnement – réglementation)

77. – 9 décembre 1997. – **M. Charles Cova** souhaite attirer l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le stationnement irrégulier des gens du voyage. L'occupation illégale de terrains par les nomades procure d'importantes nuisances pour les personnes publiques ou privées, propriétaires de ces terrains. Un dispositif législatif existe pour tenter d'y remédier. Mais la loi du 31 mai 1990 a révélé ses limites et ses lacunes. Afin de compléter ce texte une proposition de loi a été adoptée au Sénat le 6 novembre 1997. Elle apporte au cadre légal existant des suggestions nouvelles et intéressantes telles que la suppression du critère des 5 000 habitants pour les communes devant établir des aires d'accueil, la mutualisation des coûts d'investissement de ces aires, ou encore la possibilité offerte au maire de se substituer au propriétaire privé défaillant pour faire exploser des nomades. Malheureusement ce texte ne renforce pas les pouvoirs de police des maires et des préfets. Il ne leur permet pas de faire usage de la force publique dans des délais très courts pour expulser des gens du voyage qui se seraient installés sur des terrains non prévus à cet effet. Un tel sujet mérite une étude approfondie et complète de tous ses aspects. Il souhaiterait savoir dans quel délai cette proposition de loi sénatoriale sera étudiée à l'Assemblée nationale, quelle est sa position par rapport à une telle initiative et quels aménagements il compte apporter.

Sécurité sociale
(régime de rattachement – pluriactifs)

78. – 9 décembre 1997. – **M. Hervé Gaymard** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité** sur la persistance des difficultés rencontrées par les assurés pluriactifs face au développement de la pluriactivité, notamment en zone rurale ou de montagne. Son prédécesseur avait décidé de mettre en place un dispositif adapté à la situation des pluriactifs, qui sont aujourd'hui près de 700 000. Ce dispositif, dont la mise en œuvre est

rendue possible par un décret paru au *Journal officiel* du 19 avril 1997, consiste à offrir aux assurés sociaux pluriactifs la possibilité de choisir, parmi les caisses auprès desquelles ils sont normalement affiliés au titre de chacune de leurs activités, une caisse unique de rattachement dite « caisse pivot ». Cette caisse pivot sera l'interlocuteur unique pour le compte des différents régimes dont ils relèvent, tant en ce qui concerne l'information et l'assistance dans les démarches que le versement des prestations et l'encaissement des cotisations. L'entrée en vigueur du dispositif dépend de la conclusion d'un ensemble de conventions entre les caisses concernées qui devait intervenir dans un délai de six mois, soit au plus tard au 30 octobre dernier. A sa connaissance, l'assuré social pluriactif ne peut pas désigner la caisse pivot à laquelle il souhaite être rattaché. Cette situation maintient pour les assurés sociaux qui, du fait de l'exercice de plusieurs activités de nature différente, relèvent de plusieurs régimes de sécurité sociale, les difficultés liées à la multiplicité d'interlocuteurs pour la gestion de leur protection sociale. En conséquence, il lui demande, en raison de l'attente déjà longue de cette simplification nécessaire avec les organismes de protection sociale, à quelle date le nouveau dispositif voulu par le législateur entrera en vigueur.

Police
(police municipale – compétences)

79. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Claude Guibal** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** d'une part, sur l'importance grandissante du rôle que remplissent les polices municipales pour assurer la sécurité et la quiétude de nos compatriotes, d'autre part, sur la nécessité qui en découle d'étendre leurs attributions et de les doter d'un véritable statut. Actuellement, si les policiers municipaux ne sont toujours pas habilités à verbaliser les contrevenants en cas d'infraction du code de la route, ni à appréhender les personnes, ni à procéder à des contrôles d'identité préventifs, ils peuvent en revanche être armés. Or, le projet de loi, dont les principales dispositions ont été communiquées à la presse, et qui sera débattu au Parlement au début du printemps prochain, prévoit de désarmer les policiers municipaux, de leur accorder certes la possibilité de verbaliser pour ce qui concerne la circulation et les contraventions au code de la route, mais de leur refuser le droit de procéder à des fouilles ou à des contrôles d'identité préventifs. De telles dispositions, loin de donner aux policiers municipaux les moyens nécessaires à l'exercice de leurs missions de police de proximité et d'ilotage, leur retirent au contraire, en les désarmant, une prérogative qu'ils jugent indispensable à l'exercice de leur métier, surtout la nuit, et ce d'autant plus que l'incivisme ne cesse d'augmenter et que, comme monsieur le ministre l'a lui-même souligné, jamais la délinquance n'a été aussi forte dans notre pays depuis trente ans, provoquant l'exaspération et la radicalisation d'un nombre croissant de Français. Il lui demande s'il ne faudrait pas, au contraire, pour aider les policiers municipaux à mieux remplir leurs fonctions en complément de la police municipale et en coordination avec elle, les autoriser, dans le cadre d'un statut nouveau, à détenir et porter une arme si les missions et les circonstances le justifient, à verbaliser en cas d'infraction au code de la route, à relever l'identité des contrevenants et à procéder à des interpellations. Il conviendrait enfin de désolidariser les projets de loi relatifs aux polices municipales de ceux relatifs aux sociétés de gardiennage, car seules les premières relèvent de l'autorité d'une puissance publique. Il lui demande donc de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre pour que les polices municipales puissent exercer efficacement leurs missions au service de nos concitoyens.

Enseignement technique et professionnel
(fonctionnement – effectifs de personnel – IATOS –
lycée Chaptal – Amboise)

80. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Jacques Filleul** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie** sur l'augmentation nécessaire du nombre de postes d'IATOS, indispensables au bon fonctionnement des établissements scolaires. Ainsi, le lycée professionnel Chaptal d'Amboise est confronté à de graves problèmes de fonctionnement par manque de postes d'IATOS. Cet établissement de 610 élèves accueille des sections industrielles et d'hôtellerie-restauration et ne dispose que d'un seul magasinier. Cette situation est difficile à gérer car les deux activités sont géographiquement éloignées et impliquent des manipulations de produits incompa-

tibles entre eux pour des raisons d'hygiène évidentes. D'autre part, ce lycée professionnel ne bénéficie que d'un poste et demi au niveau de l'intendance alors que deux postes seraient nécessaires au regard de la charge de travail engendrée par la section d'hôtellerie-restauration. Aussi, il lui demande s'il est possible de revoir la dotation en poste d'IATOS pour que le lycée professionnel Chaptal puisse fonctionner dans de bonnes conditions.

*Fonction publique territoriale
(filrière technique – ingénieurs territoriaux –
recrutement – respect du cadre d'emploi)*

81. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Louis Idiart** attire l'attention de **M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'État et de la décentralisation** sur le fait que certaines collectivités territoriales ont recours à la mise à disposition de fonctionnaires de niveau hiérarchiquement supérieur à celui à pourvoir, cela en contradiction avec les dispositions législatives et réglementaires d'accès aux cadres d'emploi. En effet, conformément au dispositif de l'article 61 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984, la mise à disposition se définit : « L'intéressé doit remplir des fonctions d'un niveau hiérarchique comparable à celui des fonctions exercées dans son administration d'origine. La mise à disposition n'est possible que s'il n'existe aucun emploi budgétaire correspondant à la fonction à remplir et permettant la nomination ou le détachement d'un fonctionnaire. Elle cesse de plein droit lorsque cette condition ne se trouve plus réalisée à la suite de la création ou de la vacance d'un emploi dans l'administration qui bénéficiait de la mise à disposition. Ainsi à titre d'exemple, lorsqu'une commune a recours à la mise à disposition pour pourvoir un emploi d'ingénieur vacant et qu'elle le fait occuper par un ingénieur en chef de 1^{re} catégorie, rémunéré comme tel, emploi réservé à une commune d'une strate démographique supérieure, l'illégalité est manifeste. Aucune procédure de caractère dérogatoire ne peut être possible ni permise. Pour la protection des droits des agents inscrits sur les listes d'aptitudes, l'annulation de plein droit des décisions et actes administratifs pris par les collectivités territoriales concernées devrait intervenir et les préfets devraient être appelés, dans le cadre de leur mission de contrôle de légalité à surveiller particulièrement le strict respect de la loi et du règlement dans ce cas et à exiger des délibérations et des arrêtés municipaux y contrevenant. Il lui demande de confirmer que toutes dispositions dérogatoires, notamment à celles du décret n° 90-126 du 9 février 1990 portant statut particulier de cadre d'emploi des ingénieurs territoriaux, particulièrement dans son article 4, ne peuvent être envisagées, et de préciser quelles mesures il se propose de prendre pour que le respect de la législation soit effectif et, par là même, assurée la protection du droit au recrutement des agents figurant sur les listes d'aptitudes.

*Aménagement du territoire
(montagne – aides de l'État – bilan et perspectives)*

82. – 9 décembre 1997. – **M. Augustin Bonrepaux** attire l'attention de **Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement** sur la gestion des crédits du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) qui prive les zones rurales, principalement les zones de montagne, des moyens de soutenir leurs projets de développement. Il lui rappelle que les zones de montagne disposaient, jusqu'à la réforme de 1994, des crédits du Fonds d'intervention pour l'aménagement de la montagne (FIAM) et du Fonds interministériel de développement et d'aménagement rural (FIDAR) et qu'elles ne retrouvent pas les mêmes moyens dans le FNADT. En effet, depuis cette réforme les crédits du FNADT sont en constante diminution. Les autorisations de programme sont tombées de 1 952 millions en 1993 pour l'ensemble des fonds à 1 308 millions en 1997. Plus grave, la consommation des crédits est tombée de 76 % en 1993 à 47 % en 1997, ce qui pose le problème de la gestion de ce fonds. La part dite déconcentrée a été considérablement réduite. Sa mise en œuvre est tellement complexe qu'elle provoque des retards préjudiciables aux projets. Quand à la gestion de part nationale elle obéit à des règles dogmatiques qui remettent en cause des projets locaux proposés par les services de l'État dans le département avec le soutien des départements et des régions. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les crédits ne soient pas consommés. Il est par contre inacceptable qu'on puisse dire que c'est par manque de projet. Il lui demande en conséquence tout d'abord quelle décision elle va prendre pour accroître la part déconcentrée du

FNADT et simplifier les règles d'affectation ; ensuite, quelles directives elle va donner à ses services pour qu'ils instruisent les dossiers en tenant essentiellement compte des avis donnés par les agents de terrain de l'État ainsi que des implications des collectivités locales ; enfin, quelles garanties elle peut donner aux zones de revitalisation rurale que leurs dossiers auront une priorité conformément au vœu exprimé par la commission des finances.

*Coopération intercommunale
(FCTVA – travaux d'aménagement de rivières)*

83. – 9 décembre 1997. – **M. Henri Sicre** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fait que dans leurs différents domaines de compétence, les communes travaillent de plus en plus dans le cadre de la coopération intercommunale. Une des formes courantes de la coopération intercommunale est celle des syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) et des syndicats intercommunaux à vocation multiple (SIVOM). Les communes adhérentes cotisent à ces syndicats, et ce sont ces syndicats qui se portent maître d'ouvrage des travaux à réaliser. Jusqu'à maintenant, et comme toutes collectivités locales, ces syndicats bénéficiaient du fonds de compensation de la TVA (FCTVA). Des dispositions récentes sont venues bouleverser ce mode de fonctionnement. Le remboursement de la TVA se fait maintenant non plus au maître d'ouvrage qui finance mais au propriétaire de l'investissement. Ces dispositions récentes compliquent considérablement la gestion des budgets et la conception des tableaux de financement d'opération. Ainsi, par exemple, un SIVU qui comprend une trentaine de communes va lancer une étude préalable à un contrat rivière qui concerne tout un bassin versant. Il serait nécessaire de savoir comment va s'opérer la répartition du FCTVA. Cette même étude sera suivie de travaux, essentiellement dans le lit de la rivière concernée, dont seulement une vingtaine de communes sont riveraines. Dans ce cas également, il se demande comment va s'opérer la répartition de la compensation de TVA. Il le remercie de bien vouloir lui communiquer les réponses à apporter à ses interrogations.

*Enseignement : personnel
(contractuels – concurrence des emplois-jeunes)*

84. – 9 décembre 1997. – **Mme Véronique Carrion-Bastok** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie** sur l'avenir du dispositif « Femmes-Relais » après la mise en place des emplois-jeunes. Les emplois-jeunes suscitent un espoir réel dans les quartiers. Des familles entières reprennent pied ; des jeunes jusqu'à lors convaincus de leur inutilité apprennent à nouveau le sens de la vie en société par le travail. Très tôt, le ministère de l'éducation nationale a bien compris la portée de telles mesures et l'intérêt d'une telle dynamique pour pourvoir à de nombreux besoins sociaux auxquels l'école doit désormais faire face. Au delà de ses missions traditionnelles (apprendre à lire, écrire et compter), force est de constater qu'il est désormais indispensable d'insister auprès des enfants et des jeunes, sur des enseignements fondamentaux comme l'apprentissage des règles élémentaires de politesse, de respect de l'autre, de civisme, de prévention de la violence scolaire. Le travail des jeunes recrutés dans le cadre du dispositif emplois-jeunes y contribuera. La sensibilisation aux nouvelles technologies d'information et de communication, les activités émergentes liées aux nouveaux rythmes scolaires font également partie des champs sur lesquels pourraient porter le savoir-faire et l'investissement des 30 000 aides éducateurs dans le primaire et des 10 000 emplois-jeunes d'assistants de vie scolaire dans le secondaire. Toutefois, le cadre des activités susceptibles d'être pourvues par ce type de contrat est volontairement restrictif puisque la loi Aubry stipule explicitement que « lorsqu'elles sont conclues avec une personne morale de droit public (les conventions) ne peuvent s'appliquer qu'à des activités non assurées jusqu'alors par celles-ci », les emplois ne pouvant donc se substituer à des emplois déjà aidés. Pourtant on a déjà eu à déplorer sur le terrain des dérapages regrettables. C'est le cas notamment du dispositif des femmes-relais. Ces femmes, issues des quartiers d'où proviennent les enfants, assurent le lien entre le personnel enseignant et des parents d'élèves, souvent d'origine étrangère, maîtrisant mal notre langue, peu familiarisés avec le fonctionnement de l'institution. Par leur travail remarquable, elles permettent que la communication s'établisse, que de nombreuses informations utiles à l'exercice normal de l'autorité parentale soient transmises. Du fait de leur proximité avec les familles, elles

assurent également de nombreuses tâches de prévention, de médiation, évitant ainsi de nombreux conflits. Recrutées sous statut contrats emploi solidarité (CES), ces femmes, en plus de remplir cette utile contribution à la vie sociale, bénéficient d'un emploi qui leur permet souvent de sortir d'une situation de précarité absolue. Depuis la rentrée pourtant, on a pu observer que de nombreuses d'entre elles ne sont pas réemployées pour cause de création des emplois-jeunes. C'est le cas à Marseille où aucun des contrats n'a été renouvelé depuis le 14 novembre. Cela risque d'être le cas à Paris où des chefs d'établissements ont expliqué aux responsables des associations qui s'occupent des femmes-relais (comme femmes Relais XX^e) que cette fonction devenait inutile du fait de la création des emplois-jeunes. En conséquence, elle lui demande ce qu'il compte faire pour éviter que la montée en puissance du dispositif emplois-jeunes dans son ministère ne se traduise par de regrettables effets de substitution et quelles garanties il peut apporter à toutes ces femmes qui effectuent un travail remarquable et se posent aujourd'hui la question de leur avenir.

*Elevage
(lait – quotas de production – zones de montagne)*

85. – 9 décembre 1997. – **M. Jean-Paul Bacquet** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la pêche** sur le devenir de la production du « lait de montagne ». En effet, la mise en place des quotas s'est faite en 1983, sur des références laitières basées sur la collecte de 1983. Or le lait de montagne a été considéré à l'époque sur 1 % de zone. Malgré une compensation effectuée en 1991-1992, avec une réduction de 2,15 % des quotas généraux, redistribués sur la zone montagne, la situation ne correspond toujours pas à la réalité, puisque initialement la zone montagne avait été lourdement défavorisée. En effet, les zones de grandes productions laitières en particulier la Bretagne, avaient connu une très forte progression de production dans les années précédant l'année de référence. Le problème actuel est que la zone montagne représente 13 % des productions par rapport à la plaine qui réalise 87 % de la production. Il est à noter qu'il y a 28 050 producteurs laitiers en zone de montagne, au niveau national, alors que l'on compte en France 121 950 producteurs en zone de plaine. La production moyenne au niveau national est de 106 000 litres en zone de montagne. Face à ces chiffres, il serait souhaitable, dans un souci d'équilibre et de bonne gestion de l'espace rural, de prendre des mesures pour que les quotas disponibles, soient en priorité redistribués sur les zones de montagne. D'autre part, il est important de noter que fréquemment, les petits producteurs de zone de montagne, par prudence et par crainte d'être pénalisés, sous-produisent par rapport à leur possibilité de quotas, dans la mesure où leur marge est étroite. Paradoxalement, il résulte souvent de cette situation, une non-utilisation entière des quotas de zones de montagne. L'agriculture de montagne a pourtant des atouts importants : des produits laitiers de qualité, qui ont une bonne valeur nutritionnelle ; une production respectueuse de l'environnement, ainsi qu'à un véritable marché pour les produits « Montagne », dont le potentiel n'est pas exploité. Des besoins prioritaires se dégagent donc. Tout d'abord, l'attribution urgente de références supplémentaires soit 200 000 litres de lait par unité de travailleur. Cette augmentation de litrages est nécessaire en vue d'un rééquilibrage de la production laitière par rapport au territoire européen. D'autre part, afin d'améliorer la transparence, la gestion et l'attribution officielle des litrages devraient être opérées par ONILAIT. De plus, dans le cadre de la loi montagne, il conviendrait de consacrer la spécificité des produits de montagne (+ de 600 mètres d'altitude) et d'en identifier la provenance. Les produits de montagne devraient en effet être produits et transformés dans la zone, afin d'y maintenir l'emploi et les investissements.

*Impôts et taxes
(politique fiscale – assurance vie)*

86. – 9 décembre 1997. – Le projet de loi de finances pour 1998 prévoit une réforme du régime fiscal des produits des contrats d'assurance-vie. Le Gouvernement souhaite, en effet, d'une part, limiter l'exonération d'impôt sur le revenu attachée aux produits de ces contrats lors des retraits après huit ans et, d'autre part, augmenter sensiblement, à la hauteur de 10 %, le poids des contributions sociales supportées chaque année par ces produits. En alourdissant la fiscalité et les contributions sociales, le Gouvernement semble considérer l'assurance-vie comme un support pour

riches épargnants. Pourtant, la réalité montre que cela constitue une vision trop schématisée de l'assurance-vie qui est d'abord et surtout une forme d'épargne populaire. Ainsi, la limitation des intérêts après huit ans à des niveaux très bas, si elle touche tout le monde, pénalise essentiellement les petits épargnants. Par contre, laisser l'exonération de droits de succession intacte favorise l'évasion fiscale et donne un privilège exorbitant à ceux qui peuvent placer en assurance-vie une partie importante de leur patrimoine. L'objectif du Gouvernement en matière fiscale est clair et vise à rendre plus juste l'impôt et à rééquilibrer la taxation des revenus du travail et celle des produits du capital. Cette finalité ne doit pas pour autant décourager l'épargne populaire tout en taxant l'épargne plus aisée. C'est pourquoi le plafonnement de l'exonération des droits de succession pour les contrats d'assurance-vie semble beaucoup plus équitable et approprié à l'objectif recherché. En effet, des sommes considérables échappent à l'impôt par ce biais, au seul profit d'une minorité de grands épargnants. **M. Yvon Montane** demande donc à **M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie** si une mesure de limitation de l'exonération des droits de succession à un niveau raisonnable, inférieur même au seuil actuel de l'impôt de solidarité sur la fortune, ne peut pas être envisagée, ce qui permettrait en contrepartie de ne pas limiter à huit ans l'exonération des droits de succession pour les contrats d'assurance-vie.

*Postes
(La Poste – distribution
d'un produit d'assurance – conséquences)*

87. – 9 décembre 1997. – **Mme Marie-Thérèse Boisseau** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État à l'industrie** sur l'opportunité actuellement examinée par l'État, d'ouvrir à La Poste la vente de produits d'assurances de dommages. Cette hypothèse est totalement irrecevable pour deux raisons principales. La première étant une question de principe et, plus exactement, un cas de concurrence déloyale. En effet, il ne paraît pas concevable d'opposer, d'un côté, un service public dépendant de l'État qui bénéficie d'un régime fiscal dérogatoire en matière de taxe professionnelle et d'impôts locaux et, de l'autre côté, un secteur privé assujéti à ces mêmes taxes professionnelles et impôts locaux sans aucun régime de faveur. Dans cette perspective, l'État assumerait deux rôles contradictoires, celui de régulateur du marché et celui de principal actionnaire de La Poste. La seconde raison, c'est le risque évident que l'État ferait courir aux emplois directs et induits de ce secteur d'activité. Nous trouvant face à une question de principe majeure qui ne souffrira pas une réponse évasive, elle demande à **M. le secrétaire d'État à l'industrie** de bien vouloir lui indiquer la décision qu'il entend prendre, lui rappelant les nombreux emplois en jeu dans cette affaire.

*Professions sociales
(aides à domicile –
associations – financement – aides de l'Etat)*

88. – 9 décembre 1997. – Compte tenu du rôle important et reconnu tenu par les associations d'aide à domicile en milieu rural, **M. Pierre Micaut** se permet d'interroger **Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité** sur leur avenir. Dans l'Aube, les travailleuses familiales ressortissantes de l'association départementale sont placées devant un choix, pour ne pas dire une sommation : accepter soit de travailler à mi-temps ou au mieux à trois quarts temps, soit d'être licenciées. Il s'ensuit à la fois une baisse d'assistance aux familles et une chute importante de salaire des travailleuses familiales. Il souhaite donc savoir s'il est possible de dégager des crédits supplémentaires au bénéfice de l'aide à domicile en milieu rural de l'Aube. Par ailleurs, il faut rappeler qu'un groupe de travail avait été mis en place au 1^{er} semestre de 1997 au ministère, dont le thème portait sur « La travailleuse familiale d'aujourd'hui ». Or, depuis, nul n'a plus de nouvelles de lui. Il souhaite savoir si elle envisage de le réactiver.

*Justice
(tribunaux de grande instance –
fonctionnement – effectifs de personnel – Bonneville)*

89. – 9 décembre 1997. – **M. Michel Meylan** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la situation de la justice en Haute-Savoie. Le tribunal de grande instance de Bonneville souffre, en particulier, d'une grave pénurie de personnels et de locaux. Des audiences ont été supprimées pendant tout le mois de mars 1997 pour tenter de résorber les retards des services des greffes. Le ministère public n'est plus représenté aux

audiences de la chambre commerciale, et, il ne peut plus opérer sur le terrain le suivi des enquêtes et le contrôle des gardes à vue. La surcharge de travail contraint de fait le Parquet à hiérarchiser les poursuites et à ne plus pouvoir assurer le service de la justice pour les infractions les moins graves. L'abandon du projet de déplacement du conseil des prud'hommes dans des locaux à proximité du palais de justice, décidé dans le courant de l'été faute de moyens budgétaires, ne permet plus d'envisager une résorption de la pénurie de locaux. Face aux carences actuelles, les collectivités locales font un effort considérable pour améliorer le fonctionnement de la justice et renforcer la justice de proximité. Ainsi, elles ont pris en charge plus des deux tiers du projet de maison de la citoyenneté et du droit dans le quartier des Ewües. Il lui demande quelles dispositions le Gouvernement compte prendre pour renforcer les effectifs et les locaux du tribunal de grande instance de Bonneville afin d'éviter une asphyxie de la justice dans la vallée de l'Arve et le pays du Mont-Blanc.

Politique extérieure
(Azerbaïdjan – Haut-Karabakh – attitude de la France)

90. – 9 décembre 1997. – **M. François Rochebloine** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur le règlement de la crise du Haut-Karabakh ouverte il y a maintenant plus de huit ans. La France, de par sa position et les liens étroits qui l'unissent à l'Arménie, a participé activement à tous les processus de négociation et de médiation qui ont été engagés au plan international. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les actions diplomatiques que le Gouvernement français entend conduire pour aider à la mise en œuvre d'une solution négociée, acceptable pour les populations arméniennes qui sont majoritaires sur ce territoire indépendant.

