

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983 (15^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

3^e Séance du Mardi 12 Octobre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. — Fixation de l'ordre du jour (p. 5672).
2. — Transports intérieurs. — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5672).

Article 2 (p. 5672).

MM. Fèvre, Bergelin, Jacques Godfrain, Duroméa, Prat ; Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

Amendement de suppression n° 171 de M. Bergelin : MM. Jacques Godfrain ; Chénard, rapporteur de la commission de la production ; le ministre d'Etat, de Caumont. — Rejet.

Amendement n° 172 de M. Bergelin : MM. Robert Galley, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 94 de M. Fèvre et 173 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Amendement n° 24 de la commission, avec le sous-amendement n° 365 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Bergelin, Jacques Godfrain. — Adoption du sous-amendement n° 365 et de l'amendement n° 24 modifié.

Amendement n° 340 de M. Goasduff : MM. Goasduff, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 25 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 97 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 98 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 5678).

MM. Jean Bernard, Fèvre, Weisenhorn, Jacques Godfrain, le ministre d'Etat.

Amendement n° 174 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 175 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 306 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet.

Amendement n° 99 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 176 corrigé de M. Bergelin : MM. Jacques Godfrain, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 26 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 3 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 100 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 317 de M. Duroméa : MM. Duroméa, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 317 rectifié.

Amendement n° 177 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 350 de M. Gilbert Gantier, 178 de M. Bergelin, 101 de M. Fèvre : l'amendement n° 350 n'est pas défendu.

MM. Bergelin, le rapporteur, Fèvre. — Rejet des amendements n° 178 et 101.

Amendement n° 27 de la commission, avec le sous-amendement n° 353 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, Fèvre, le ministre d'Etat. — Rejet du sous-amendement n° 353 ; adoption de l'amendement n° 27.

Amendements n° 179 de M. Bergelin, 102 de M. Fèvre, 361 de M. Gilbert Gantier : MM. Vuillaume, Fèvre, Birraux, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des trois amendements.

Amendement n° 180 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 28 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption.

Amendements n° 363 du Gouvernement et 29 de la commission : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Retrait de l'amendement n° 363.

M. Fèvre. — Adoption de l'amendement n° 29.

Amendements n° 299 de M. Gaillard et 316 de M. Duroméa : MM. Gaillard, Duroméa, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait des deux amendements.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 5688).

MM. Weisenhorn, Robert Galley, Tinseau.

Amendement n° 181 de M. Bergelin : MM. Jacques Godfrain, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 30 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 182 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 31 de la commission et 333 de M. Gaillard : MM. le rapporteur, Gaillard, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 31 ; adoption de l'amendement n° 333.

Amendement n° 103 corrigé de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 104 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

L'amendement n° 105 de M. Fèvre n'a plus d'objet.

Amendement n° 183 de M. Bergelin : MM. Robert Galley, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

3. — Dépôt de rapports (p. 5691).

4. — Dépôt d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 5692).

5. — Ordre du jour (p. 5692).

PRESIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.
M. le président. La séance est ouverte.

1 —

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée nationale tiendra jusqu'au mardi 26 octobre 1982, inclus :

Ce soir :

A vingt et une heures trente :

Suite du projet sur les transports intérieurs.

Mercredi 13 octobre :

A neuf heures trente :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Discussion, en quatrième et dernière lecture, du projet sur le secteur privé dans les hôpitaux.

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en deuxième et nouvelle lecture, du projet sur la négociation collective.

Suite de l'ordre du jour du matin.

Jeudi 14 octobre :

A vingt et une heures trente :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Vendredi 15 octobre :

A neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

A quinze heures et éventuellement à vingt et une heures trente :

Éventuellement, discussion en troisième et dernière lecture, du projet sur la négociation collective.

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Projet sur la redevance pour création de locaux de bureaux dans la région d'Ile-de-France.

Projet sur le règlement de certaines conséquences des événements d'Afrique du Nord.

Lundi 18 octobre :

A quinze heures et vingt et une heures trente :

Projet sur la sécurité sociale.

Mardi 19 octobre :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Proposition, adoptée par le Sénat, sur la pharmacie vétérinaire.

Mercredi 20 octobre :

A neuf heures trente :

Éventuellement discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en deuxième et nouvelle lecture, du projet sur l'élection des conseillers municipaux.

A quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Projet sur l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon.

Projet sur le régime électoral de Paris, Marseille et Lyon.

Jeudi 21 octobre :

A quinze heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

A vingt et une heures trente :

Éventuellement, discussion en troisième et dernière lecture, du projet sur l'élection des conseillers municipaux.

Éventuellement, discussion soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en deuxième et nouvelle lecture, du projet sur le fonds de solidarité pour l'emploi.

Éventuellement, discussion soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en deuxième et nouvelle lecture, du projet sur les conseils d'administration des organismes de sécurité sociale.

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Vendredi 22 octobre :

A neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

Vendredi 22 octobre :

A quinze heures et vingt et une heures trente :

Et éventuellement samedi 23 octobre :

A neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Suite du projet sur l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon et du projet sur le régime électoral de Marseille et Lyon et du projet sur le régime électoral de Paris, Marseille et Lyon.

Mardi 26 octobre :

A seize heures et vingt et une heures trente :

Discussion générale et première partie du projet de loi de finances pour 1983.

— 2 —

TRANSPORTS INTERIEURS

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (n° 1077, 1133).

Cet après-midi, l'Assemblée a abordé la discussion des articles et s'est arrêtée à l'article 2.

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

« Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite et des catégories sociales défavorisées des parties insulaires ou lointaines du territoire national.

« Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation. »

Sur l'article 2, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, voilà que nous abordons vraiment, cette fois, la question du « droit au transport » expressément institué pour les personnes dans l'article 2 de votre projet de loi d'orientation.

Cet article introduit une notion nouvelle, le « droit au transport », car la loi de 1949 n'envisageait que la satisfaction des « besoins des usagers », une formulation qui me paraît bien mieux appropriée. En effet, de deux choses l'une : ou la nouvelle formule « droit au transport » a le même sens que l'ancienne, et alors pourquoi changer l'expression, d'autant plus

que si « droit au transport » il y a, ce droit ne peut s'exercer que dans la mesure où existent les infrastructures et les services indispensables ? Ou bien on veut introduire une notion plus forte, de nature juridique, et le mot « droit » s'entend alors comme dans les expressions « droit aux allocations familiales », « droit au S.M.I.C. » ou « droit à la retraite » : alors il faut que certaines conditions soient remplies. Juridiquement, quand un « droit » est prévu, il y a toujours des conditions à respecter.

A l'évidence, si l'expression « droit au transport » a la valeur juridique que je viens d'indiquer, ce droit ne peut pas être applicable, au moins dans l'immédiat. Telle est la raison pour laquelle l'article 2 envisage une mise en œuvre « progressive » ; il y a là plus qu'une nuance !

En fait, votre texte ne garantit en rien que le « droit au transport » deviendra un jour complètement effectif. Il est probable qu'il ne le sera jamais. Dans ce domaine, nous le savons bien, les besoins à satisfaire sont extensibles à l'infini et les usagers sont là pour nous les rappeler en permanence.

Le « droit au transport » est d'autant plus inapplicable qu'il concerne aussi les moyens de transport individuels, la voiture automobile par exemple : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer... notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». La présence de l'adverbe « notamment » donne à penser que sont pris en considération les moyens autres que ceux ouverts au public. Le champ des possibilités est extrêmement large.

En définitive, l'affirmation du « droit au transport » est de la simple démagogie ou, si elle traduit un changement, ce changement n'est que du vocabulaire.

Le « droit au transport » comprend un droit à l'information pour les usagers. Effectivement, cela paraît cohérent. Mais, en régime de concurrence, si l'information est nécessaire aux usagers, elle répond aussi aux intérêts du transporteur lui-même. Si la liberté d'entreprise est maintenue, le transporteur, pour faire marcher ses affaires, pour que son entreprise vive, doit informer les usagers.

Dès lors, en instituant un « droit » à l'information, je me demande si vous n'allez pas un peu loin, monsieur le ministre d'Etat : il y a là quelque chose de redoutable. Et si demain, au nom de ce « droit » à l'information, un usager vous demandait de lui fournir le Chaix, le lui donneriez-vous ? La S.N.C.F. va-t-elle distribuer désormais le Chaix à tous les usagers, comme La Redoute envoie son catalogue ?

M. André Billardon. Ce catalogue n'est pas gratuit !

M. Charles Fèvre. Mais si, je vous demande pardon !

M. André Billardon. Allons, vous ne savez pas ce qu'est La Redoute, monsieur Fèvre. (Sourires.)

M. Charles Fèvre. Il y a un truc, alors ! (Sourires.) Ma femme, cliente de La Redoute, le reçoit gratuitement.

Un client de cette entreprise, monsieur Billardon, reçoit le catalogue...

M. André Billardon. A condition de le payer !

M. Charles Fèvre. ... gratuitement.

Les usagers du chemin de fer recevront le Chaix dans les mêmes conditions ! Tout le monde étant usager y aura droit ! Voilà ce que signifie l'article 2 !

Cela étant, je ne suis évidemment pas du tout hostile à l'information.

M. André Billardon. Tout de même !

M. Charles Fèvre. Mais je suis pour la bonne information, qui répond d'ailleurs à l'intérêt du transporteur, je le répète. Il convient de recommander aux collectivités et aux transporteurs de diffuser de bonnes informations. Celles-ci doivent être bien coordonnées sur le plan local afin d'avoir une bonne politique des transports.

Voici un exemple très significatif. Dans plusieurs localités, les gares routières sont insuffisamment indiquées. Or il serait de l'intérêt des transporteurs — par route ou par fer, peu importe — et de la collectivité de signaler la présence d'une gare routière à proximité. Récemment, on m'a cité le cas d'une

gare routière presque inutilisée à quelques centaines de mètres d'une gare de la S.N.C.F. : les usagers du chemin de fer, faute d'information, se croient obligés de prendre le taxi. C'est vraiment une mauvaise solution.

Bref, il nous faut un texte d'incitation pour encourager l'information : pas la proclamation d'un « droit à l'information ».

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je termine, monsieur le président.

A mon avis, la notion de « droit à l'information » va trop loin. La formulation est redoutable pour les transporteurs.

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

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, la lecture de l'article 2 soulève, à notre avis, bien des questions.

Considérons d'abord le début du premier alinéa : « La mise en œuvre progressive du droit au transport ».

Comme si ce droit n'existait pas ! A ce point inexistant qu'il faille assurer sa mise en œuvre progressive ! Ainsi, d'un coup, par le biais d'une loi d'orientation des transports intérieurs, serait mis « en œuvre » un ensemble de dispositifs destinés à assurer le « droit au transport » ? S'agira-t-il donc désormais d'un droit contrôlé, d'une liberté surveillée ? Un droit contrôlé ? Mais par qui ? Pour qui ? Avec qui ? Une liberté surveillée ? Mais par qui donc ? Pour qui ? Avec qui ?

Ce langage-là ne nous est pas familier, je vous l'avoue ! Il est inhabituel chez nous ! Il heurte notre façon de raisonner car nous pensons que le droit au transport est un droit déjà inscrit dans la Constitution. Telle est notre conception. Dès lors, l'acception de la notion telle qu'elle figure dans l'article 2 devient restrictive et pour nous la formulation des rédacteurs de l'article est inacceptable à tous égards. Toute restriction apportée à ce qui est inscrit à ce sujet dans la Constitution est à nos yeux inadmissible.

Contre le deuxième alinéa, nous n'avons pas d'objection fondamentale à émettre, encore qu'écrire : « Des mesures particulières peuvent être prises », en faveur de catégories diverses soit bien vague. La rédaction conduit à se demander : quelles mesures précisément ? Comment ? Pour qui ? Avec quels moyens de financement ? Toutes ces questions sont escamotées !

Quant au troisième alinéa, il accorde le droit aux usagers d'être informés. Comme si l'information n'existait pas en France ! J'espère qu'elle existera encore demain ! Que signifie ce « droit » ? Que le Chaix sera distribué gratuitement aux usagers ? A l'évidence, il y a dans le texte une suite de tautologies qui me semble nocive.

Le rapporteur, l'honorable rapporteur...

M. Alain Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Merci ! (Sourires.)

M. Christian Bergelin... insiste tout particulièrement, dans son rapport, sur la « mise en œuvre progressive du droit au transport ».

M. Alain Chénard, rapporteur. En effet !

M. Christian Bergelin. Pour nous, c'est un langage restrictif, et même simplificateur.

L'honorable rapporteur écrit aussi : « Les déséquilibres entre régions et entre catégories sociales se sont accentués au nom de la stricte rentabilité commerciale. »

M. Michel Lambert. C'est vrai !

M. Christian Bergelin. Peut-être, mais il faut également admettre, tout de même, que les Français n'ont jamais autant voyagé !

Depuis quelques années déjà, c'est un fait de société. La S.N.C.F., Air France, Air Inter, et j'en passe, supportent déjà des obligations de service public très lourdes. Faut-il les aggraver ? Il est trop facile de répondre que la collectivité paiera.

Comment ? Avec quoi ?

Avez-vous, monsieur le ministre d'Etat, les moyens de votre politique ? Quelle définition entendez-vous lui donner ? Dans quel sens irez-vous ? Là encore, nous sommes dans la plus complète expectative.

D'ailleurs M. le rapporteur, dans ses explications sur l'article 2, ne traite pratiquement que de la S. N. C. F. Qu'est-ce que cela signifie ? Que la notion de « droit au transport » ne concerne que les transports ferroviaires ? Avouez tout de même, monsieur le ministre d'Etat, que tout cela est bien inquiétant !

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

M. Jacques Godfrain. Mes chers collègues, cette journée du 12 octobre marquera pour longtemps, j'en suis certain, l'histoire de notre pays !

Nous apprenons que le « droit au transport » nous est enfin reconnu ! Quel soulagement ! Nous attendions impatiemment, mais, à force de patience, on arrive à tout et nous avons dorénavant le droit de circuler librement.

Merci, monsieur le ministre d'Etat ! (*Rires sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française. — Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

M. Robert de Caumont. Ça va ! Nous avons compris !

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre d'Etat, tout au long de la discussion sur l'article 1^{er}, vous avez répondu aux députés de l'opposition en vous livrant un peu à de la surenchère à propos de la liberté et du « droit au transport ».

Sur ce que vous avez affirmé de la liberté, nous sommes mille fois d'accord avec vous : nous ne pouvons qu'approuver ceux qui manifestent encore plus de passion que nous pour les libertés.

Le malheur, c'est que votre texte, examiné de près, montre clairement ses limites ! Et à la réflexion, ce sont des limites à la liberté ! Selon nous, la liberté est une, elle ne se dissèque ni ne se divise. Elle est globale. Il y a « la » liberté, et c'est tout. La dépecer, sujet après sujet, c'est aller vers sa limitation. En commençant à la définir en « droits », on commence à l'amoinrir et à la circonscrire.

Curieuse définition du « droit au transport », d'ailleurs, que celle que nous propose ce texte qui ne dit mot de la liberté de circulation des biens et des personnes. Dès à présent, devons-nous savoir qu'à partir de la publication de ce texte, les Français ne pourront avoir accès aux transports que sur autorisation administrative ? Etrange manière d'amoinrir la notion de « liberté » dont vous tirez argument pour défendre les trois premiers articles. (*Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. Luc Tinseau. Mais c'est un procès d'intention ! Apprenez à lire !

M. Jacques Godfrain. Mes chers collègues, lisez les articles suivants ! Vous y verrez comment, par régime dérogatoire, un transporteur peut transporter...

M. André Billardon. Apprenez à lire, monsieur Godfrain !

M. Jacques Godfrain. Apprenez aussi à lire les articles 47 du projet et la suite !

Ensuite, vous avez, monsieur le ministre d'Etat, une curieuse conception du droit au transport...

M. André Billardon. Vous n'allez pas pouvoir sortir de l'Assemblée ce soir, parce que vous n'avez pas d'autorisation !

Jacques Godfrain. ... parce que avant de parler de droit au transport, vous pourriez faire état — mais de cela, vous ne dites mot — du droit pour les entrepreneurs de transporter. Ils l'ont d'ailleurs bien compris, et je crois qu'ils l'ont fait comprendre récemment lors de leur congrès.

Et puis, monsieur le ministre d'Etat je veux vous poser une question sur un cas qui va se présenter à vous personnellement.

Vous définissez le droit au transport, donc, dans votre esprit, le droit à la liberté des transports et à l'accès aux transports mais, vous le savez bien, des forces, des syndicats s'expriment quelquefois par la limitation du transport — barrages routiers, grèves dans les entreprises publiques de transport. Ce jour-là, vous devez arbitrer entre le public, auquel vous avez promis un droit, et certains syndicats qui réclameront le droit à interrompre ce même transport. Comment, alors, pourrez-vous utiliser ces termes de « droit au transport », droit qui constitue, je le répète, un amoindrissement de la liberté d'aller et de venir.

M. Paul Chomat. Et les applaudissements ? Il faut applaudir ! (*M. Vuillaume applaudit.*)

M. Paul Chomat. Ah, enfin !

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

M. André Duroméa. Monsieur le président, monsieur le ministre, l'article 2 du projet de loi précise les conditions de la mise en œuvre de ce droit nouveau qu'est le droit au transport.

Mon ami Rimbault ayant exprimé ce matin le grand intérêt qu'y porte notre groupe, je veux, pour ma part, m'attacher à évoquer le deuxième alinéa de cet article qui prévoit la possibilité de mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite et des catégories sociales défavorisées des parties insulaires ou lointaines du territoire national. Il est en effet tout à fait utile que la loi d'orientation contienne une telle disposition.

Cependant le groupe communiste a déposé un amendement afin de renforcer cette possibilité de mesures en faveur des « personnes à mobilité réduite ».

Mais que faut-il entendre par là ? A notre sens, il s'agit en tout premier lieu des handicapés pour qui, souvent, l'existence d'un système de transport public constitue objectivement le seul moyen de se déplacer, et en faveur desquels il convient de lever tous les obstacles qui peuvent raisonnablement être levés.

La fin de ce deuxième alinéa aborde l'immense problème des personnes qui résident dans des lieux du territoire national où les obstacles naturels, la mer notamment, sont infranchissables faute de moyen de transport d'un coût élevé. Je pense, notamment aux populations de la Corse ou de nombreuses îles situées au large de nos côtes, ainsi qu'aux populations des départements et des territoires d'outre-mer.

Le fait d'ériger en principe la volonté du droit au transport témoigne de la volonté capitale de résoudre ce problème au mieux par des solutions diversifiées et adaptées. Pour cette raison, il ne nous est pas apparu nécessaire de figer les choses. Nous laissons au ministère des transports le soin de déterminer les moyens nécessaires pour mener à bien cette politique sociale. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

M. Henri Prat. L'analyse de M. Fèvre du droit à l'information, au terme de laquelle il déduit que la remise à chaque usager des transports d'un exemplaire des horaires Chaix serait obligatoire, suscite une remarque de ma part.

M. Charles Fèvre. C'est un exemple.

M. Henri Prat. En vertu du droit à l'information sur l'action municipale, tout citoyen peut avoir communication à la mairie du registre des délibérations du conseil municipal. A entendre notre collègue, chaque citoyen qui en ferait la demande devrait aussi recevoir copie du registre des délibérations du conseil municipal. Cette simple comparaison — il m'excusera pour les propos qui vont suivre — souligne le ridicule de son argument. (*Rires et applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. Jacques Godfrain. Revenez au débat !

M. Charles Fèvre. On ne peut plus rien dire !

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Je répondrai en quelques mots car ce droit au transport a déjà fait l'objet de longs développements.

Je comprends que l'opposition se soucie d'éviter le changement et de maintenir l'état de fait existant...

M. Charles Fèvre. Cela faisait longtemps !

M. Christian Bergelin. Pas de procès d'intention !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... car c'est dans l'ordre des choses.

Néanmoins, j'ai du mal à comprendre cette sorte d'acharnement à refuser une évolution inscrite dans les besoins de la société et conforme aux aspirations de nos citoyens.

Monsieur Fèvre, vous prétendez qu'en 1949 on affirmait déjà que les besoins seraient satisfaits.

M. Charles Fèvre. Il y a eu des progrès, depuis lors !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne vous le fais pas dire !

Depuis lors, la société a bougé et les besoins et les aspirations ont évolué. Il est maintenant nécessaire d'aller plus loin et d'affirmer un droit qui s'inscrit naturellement dans cette évolution. L'affirmation est donc plus forte que dans le texte de 1949.

Vous me demandez comment il sera possible de n'appliquer que progressivement un droit. Mais vous ne réclamez pas, que je sache, la suppression du droit au travail dans la Constitution, et pourtant ce droit n'est pas si facile à appliquer.

M. Charles Fèvre. Surtout en ce moment !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est un principe que les gouvernants s'efforcent de faire respecter en prenant les mesures qui s'imposent.

Aujourd'hui, nous voulons tout simplement ajouter un droit à ceux qui sont déjà inscrits dans la Constitution ou dans la législation. Or, je vous fais observer que le droit au transport, contrairement aux assertions de M. Bergelin, n'est pas inscrit dans la Constitution.

M. Christian Bergelin. Exact !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il faut donc faire œuvre novatrice, et ce texte marquera l'activité de cette assemblée et de ce Gouvernement, car il s'inscrit dans l'évolution de notre société.

Bien sûr, il s'agit d'un droit économique et social qu'il conviendra de s'attacher à satisfaire progressivement par une politique active et au moyen de toutes les dispositions de la future loi. Je précise que ce droit ne se limite bien évidemment pas au transport ferroviaire. Il n'y a, j'y insiste, aucune limitation de ce type.

Monsieur Godfrain, vous vous êtes livré à un exercice qui n'est pas très objectif et qui relève quelque peu du subterfuge. Il n'est pas question de limiter la liberté. C'est l'inverse. Le texte vise à conforter la liberté d'aller et venir par un droit appelant des mesures progressives ainsi qu'à mettre en œuvre des moyens propres à faire respecter et à assurer cette liberté. Comment peut-on traduire une telle volonté par une définition inverse ? Cela ne tient pas. Quant à refuser ce droit au transport au nom du droit de barrer les routes ! (rires sur les bancs des communistes) s'il est un côté de cette assemblée duquel je ne m'attendais pas qu'on revendique un tel droit, c'est bien du côté où vous siégez !

M. André Soury. Il faut s'attendre à tout !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En tout cas, cette raison n'est pas suffisante pour refuser cette grande novation.

Quant au droit à l'information, il est du même ordre. Il importe que, dans un domaine comme celui-ci qui intéresse tant la vie des gens et qui est complexe, on inscrive le droit de savoir comment on peut faire face à ces demandes, à ces besoins.

A vous entendre, il va falloir distribuer le Chaix gratuitement. Mais, monsieur Fèvre, le Chaix n'existe plus !

M. Pierre Weisenhorn. Il y en a d'autres !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'entreprise qui l'éditait fait partie de celles qui ont subi les rigueurs d'une certaine politique ; elle a disparu, hélas ! J'ajoute — et je vais plus loin que vous — que même si le Chaix existait encore, sa distribution ne suffirait pas à assurer le droit à l'information parce qu'il était trop compliqué, comme restent compliqués les brochures et les prospectus que la S. N. C. F. a l'amabilité de mettre à la disposition — moyennant finances ou non — des voyageurs !

Il faut faire mieux que cela...

M. Charles Fèvre. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ...sinon on réserve le droit à l'information aux polytechniciens !

M. Robert Galley. A M. Quilès !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ce n'est pas que je leur conteste ce droit, mais cela ne fait tout de même pas beaucoup de monde ! (Sourires.) Non, il faut faire un véritable effort pour mettre à la disposition des gens...

M. Charles Fèvre. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports... des moyens de savoir ce que l'on fait pour eux, comment on le fait et donc, dans quelles conditions, ils peuvent s'en servir.

Dans cet article, souffle un esprit, un vent de liberté et de progrès, et je ne vois pas comment, à moins de se cramponner au passé, on peut le refuser. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 171 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 2. »

La parole est à M. Jacques Godfrain.

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre d'Etat, je ne vous répéterai pas les propos que j'ai tenus tout à l'heure...

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Bien sûr !

M. Jacques Godfrain... pour éviter de vous lasser. Mais d'autres raisons m'incitent à proposer la suppression de cet article 2. Je voudrais, en particulier, saisir l'occasion qui m'est offerte par le contenu de son deuxième alinéa pour évoquer la question des transports en zone de montagne.

M. André Billardon. Tiens !

M. Jacques Godfrain. Cet alinéa évoque les difficultés de transports que rencontrent les personnes à mobilité réduite, ou les catégories sociales défavorisées des parties insulaires, dont parlera tout à l'heure mon collègue Goasduff, mais — et c'est une des raisons pour lesquelles nous souhaiterions sa suppression — il est muet sur les régions de montagne.

Il est vrai qu'en matière de transports par voie ferrée ou de transports routiers, il est difficile, sinon impossible, de prendre des mesures d'ordre général qui s'appliquent à ces régions. En effet, quelle différence entre une entreprise de transports routiers qui va accomplir cent kilomètres en zone de plaine sur une route rectiligne, ou une autoroute, et une entreprise qui, en zone de montagne, devra consacrer deux, siron trois fois plus de temps à parcourir la même distance !

Je regrette profondément l'absence de prise en compte de ce problème spécifique car il concerne de très nombreuses entreprises de transport, petites ou moyennes. L'oubli est d'autant plus malvenu que, par ailleurs, le Gouvernement proposera dans quelques mois à l'Assemblée un texte relatif à la montagne. Il aurait eu, là, l'occasion de montrer, pour une fois, la cohérence entre ces textes.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement s'inscrit dans la logique de ce que nous avons entendu sur le refus du droit au transport, droit que la commission entend voir reconnaître. Cet amendement a donc été rejeté.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Mêmes observations que la commission.

M. le président. La parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Monsieur Godfrain, je ne comprends pas très bien le lien logique entre votre précédente intervention et celle-ci.

Je suis de ceux qui se préoccupent particulièrement du problème que vous avez évoqué. J'ai donc également cherché tout au long du texte ce qui pouvait faire l'objet de mesures spécifiques aux zones de montagne. En réalité, il y a la lettre, mais aussi l'esprit du projet, et il se trouve que les principes que proclame ce dernier sont applicables à l'ensemble du territoire, avec tous les aménagements qu'appelleront les caractères spécifiques de certaines zones. Il n'y a donc pas lieu de déposer d'amendements particuliers, à plus forte raison d'amendements de suppression, car qui peut le plus, peut le moins.

Vous avez prétendu, monsieur Godfrain que tout ce qui précède la liberté sous la forme de droit était un peu nuisant pour la liberté. Alors, je vous pose la question : sans le droit au transport, que signifie la liberté de se déplacer pour les personnes âgées qui ne disposent pas d'un véhicule dans une commune de fond de vallée, ou pour un handicapé qui ne peut pas accéder aux véhicules de transport en commun, ou pour un

usager qui ignore les dessertes mises à sa disposition ? Votre amendement de suppression constitue purement et simplement une manœuvre, et vous appuyer sur le problème spécifique de la zone de montagne pour le justifier est d'une bien grande subtilité !

M. André Soury. M. Godfrain a fait ça pour rire !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 171.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 172 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 2 :

« Nul ne peut être privé, en dehors des cas de force majeure, de la possibilité de faire appel pour ses propres déplacements et ceux de ses biens, à un moyen de transport public ».

La parole est à M. Robert Galley.

M. Robert Galley. Monsieur le ministre d'Etat, lors de son intervention sur cet article, notre ami M. Bergelin a déjà donné les explications nécessaires.

Je veux toutefois insister sur un point. Un droit existe ou n'existe pas. Je ne vois vraiment pas comment les gens de votre équipe ont pu parler de « la mise en œuvre progressive du droit au transport ». On peut mettre en œuvre progressivement des dispositions permettant de rendre effectif un droit, mais la mise en œuvre progressive d'un droit signifie qu'il y a un droit à géométrie variable, et c'est là une notion qui sort des limites de ce que je puis accepter.

M. Charles Fèvre. Très bien !

M. Robert Galley. Vous avez dit vous-même, monsieur le ministre d'Etat, que ce texte avait été étudié sérieusement. Par conséquent, peut-être voudrez-vous tout à l'heure vous expliquer sur ce point.

En tout cas, puisque, ainsi que nous nous y attendions, votre majorité a refusé la suppression de l'article, nous pensons que le premier alinéa pourrait avantageusement être remplacé par un autre qui indiquerait très clairement qu'en dehors des cas de force majeure — chutes de neige en montagne, par exemple — personne ne peut être privé de la possibilité de faire appel, pour ses déplacements et ceux de ses biens, à un moyen de transport public. L'idée-force que nous voulons ainsi développer est qu'il n'y a pas de priorité pour l'un ou pour l'autre dans un transport public, et que si un transport public est disponible et si des places sont disponibles dans ce transport public, nul, y compris l'autorité concédante, ne peut interdire à une personne privée ou à des marchandises appartenant à cette personne privée l'utilisation de ce moyen de transport public.

La rédaction de cet amendement vise également à exprimer l'idée que chacun doit pouvoir faire appel, s'il le souhaite, aux moyens les plus rapides possibles et choisir parmi ceux-ci celui qui lui convient.

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

M. André Chénard, rapporteur. Nos collègues de l'opposition, après avoir critiqué ce droit aux transports, lui donnent maintenant un contenu hyper-extensif qui le rendrait inapplicable.

M. Robert Galley. C'est de l'hyper-fiterman !

M. André Chénard, rapporteur. La commission a donc rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis que la commission !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 172.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 94 et 173 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 94, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 2 :
« La liberté de se déplacer s'exerce dans des conditions raisonnables... » (le reste sans changement).

L'amendement n° 173, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 2 :
« Les transports intérieurs permettent aux usagers... »
(le reste sans changement).

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Charles Fèvre. Cet amendement avait pour objectif de rendre cohérente la rédaction de l'article 2 avec celle qui aurait résulté, pour l'article 1^{er}, de l'adoption de nos propositions.

Je ne reprendrai pas la démonstration que j'ai déjà faite à l'article 1^{er}, car je pense que M. le ministre d'Etat s'en souvient.

M. le président. La parole est à M. Bergelin pour soutenir l'amendement n° 173.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, je ne suis pas maître des requêtes au Conseil d'Etat, ni polytechnicien — il n'y en a pas beaucoup dans cette salle — mais je tiens à formuler une remarque.

Nous pensons en effet tout simplement que ce que vous appelez maintenant le droit au transport n'est rien d'autre que la liberté de se déplacer. Or celle-ci existe déjà. Dans ces conditions, comment ce droit préexistant pourra-t-il permettre la mise en œuvre progressive d'un nouveau droit ? Vous avez une conception que nous comprenons d'autant moins qu'elle semble procéder d'un refus de prendre en compte ce qui existait auparavant. En l'occurrence vous niez la réalité de la France d'aujourd'hui en matière de transport et de voies de communication. Pourtant vous savez bien qu'elle est, dans ce domaine, un pays moderne ; vous l'avez implicitement reconnu tout à l'heure.

Ce droit au transport relève d'une phraséologie que nous contestons fondamentalement. Nous ne pensons pas que le Parlement ait besoin d'affirmer un droit qui existe déjà de façon permanente. C'est pourquoi nous proposons d'employer des termes plus simples et plus concrets qui rendront le texte plus clair et d'une lecture beaucoup plus facile.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre.

M. Christian Bergelin. Sans explication ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis évidemment contre, mais je ne peux pas résister...

M. Christian Bergelin. Ne résistez pas !

M. Jacques Godfrain. Profitez-en !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... au plaisir de souligner que je suis d'autant plus opposé à l'amendement n° 94 que je suis favorable à la liberté de se déplacer, même dans des conditions déraisonnables. Si quelqu'un veut marcher sur la tête, je n'y vois pas d'inconvénients, à condition qu'il ne trouble pas l'ordre public. (Sourires.)

M. Christian Bergelin. Vous êtes donc d'accord avec moi.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis beaucoup plus libéral que vous, mais je crois — en ce qui concerne les moyens d'exercer cette liberté — qu'il faut mettre en œuvre progressivement le droit au transport, dans des conditions raisonnables.

M. Christian Bergelin. Vous êtes plus libéral, mais moins avancé !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 94.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 173.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, M. Jean Bernard et M. Duroméa ont présenté un amendement n° 24 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 2 :
« Dans cet esprit, des mesures particulières sont prises en faveur des personnes à mobilité réduite ».

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement n° 365 ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 24, substituer au mot : « sont », les mots : « peuvent être ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Alain Chénard, rapporteur. La situation des handicapés justifie des mesures particulières. Nous sommes cependant conscients de certains impératifs et c'est pourquoi les trois premiers mots de l'amendement soulignent la nécessité d'agir progressivement et de prendre en compte le coût de ces mesures pour la collectivité.

Je profite de cette occasion pour indiquer que « l'honorable » parlementaire qui a fait allusion à l'expression « mise en œuvre progressive » qui figure à la page 17 de mon rapport a dû le lire un peu trop rapidement. Il a cru en effet que la phrase en cause concernait la S.N.C.F., alors que l'on ne traite d'elle qu'à la page 10. En réalité, la mise en œuvre progressive dont il était question portait sur les mesures relatives aux handicapés.

Nous sommes bien conscients que des dispositions doivent être prises en leur faveur. Tel est d'ailleurs d'ores et déjà souvent le cas et de nombreuses collectivités locales essaient de favoriser l'accès des handicapés à ce droit au transport dont on a tant parlé.

Si le dépôt du sous-amendement du Gouvernement signifie que l'Etat reconnaît la nécessité de cette mise en œuvre progressive des mesures en faveur des handicapés, il est parfaitement acceptable.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 24 et soutenir le sous-amendement n° 365.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai lu attentivement l'amendement déposé par la commission et le commentaire qui a accompagné sa présentation dans le rapport. Je comprends et je partage tout à fait le souci de la commission de voir prises, en faveur des personnes à mobilité réduite, des mesures particulières, les mesures particulières qu'appelle leur situation. Il faut en effet éviter qu'ils soient coupés de la vie sociale — ce qu'ils refusent — et favoriser leur accès au droit au transport.

L'amendement de la commission me paraît reprendre en compte les éléments qui figuraient déjà dans l'article 2. Le fait qu'il commence par l'expression « Dans cet esprit », montre bien qu'il prend en considération la nécessité d'agir de manière progressive, raisonnable. Par ailleurs, il propose de modifier le verbe utilisé dans le projet. Or je crois qu'en reprenant les mots « peuvent être » qui figurent dans le texte initial, on satisfait bien les préoccupations exprimées par la commission.

Nous sommes tous d'accord pour poser le principe de mesures particulières. Il appartiendra ensuite au Gouvernement de mettre en œuvre ces mesures, de manière régulière et progressive ; nous sommes d'ailleurs déjà entrés, en la matière, dans la voie des réalisations.

Je souhaite donc que l'on s'en tienne au verbe utilisé par le Gouvernement dans son texte.

M. le président. Monsieur le rapporteur, compte tenu des explications du Gouvernement, maintenez-vous la position de la commission ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La position de la commission est de s'en tenir à son texte en acceptant le sous-amendement du Gouvernement. Il n'y a plus d'opposition entre les deux textes, mais rapprochement.

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

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, les précisions qui viennent d'être fournies par M. le rapporteur prouvent que le texte est imprécis, ainsi que nous essayons de le démontrer avec un succès plus ou moins certain jusqu'à présent, mais que j'espère meilleur à l'avenir.

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

M. Jacques Godfrain. Je profite de cet amendement qui porte sur le deuxième alinéa de l'article 2 pour renouveler ma demande concernant les habitants des régions qui subissent des handicaps dus aux configurations du relief ou aux conditions climatiques.

Je réponds à M. de Caumont — qui connaît bien le sujet — qu'il est vrai que le droit au transport dans les zones de montagne doit être reconnu. Mais il ne peut l'être que s'il existe, dans ces zones, des entreprises de transport, publiques ou privées, en mesure de vivre ou, plutôt, de survivre. Or je n'aperçois pas, dans ce texte, de dispositions susceptibles d'aider ces entreprises afin d'assurer la réalisation de ce droit au transport. Les mesures particulières devraient concerner non seulement les parties insulaires ou lointaines du territoire national, mais également les régions à fort handicap physique ou climatique.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 365.
(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24, modifié par le sous-amendement n° 365.

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

M. le président. M. Goasduff a présenté un amendement n° 340 ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 2 par la nouvelle phrase suivante :

« La desserte des îles du Ponant bénéficie des mêmes avantages que ceux qui sont accordés à d'autres îles et d'autres départements. »

La parole est à M. Goasduff.

M. Jean-Louis Goasduff. Il serait normal, monsieur le ministre d'Etat, que les îles du Ponant bénéficient des mêmes avantages que ceux qui sont accordés à d'autres îles et à d'autres départements. Ces îles, notamment Ouessant, sont appelées à jouer un rôle stratégique essentiel dans le cadre de la surveillance de la navigation, si nécessaire à la sécurité en mer. Une tour-radar a été édifiée sur cette île et elle assure le contrôle de 400 bateaux par jour.

De ce fait, la circulation entre Ouessant et le continent ne peut que s'amplifier.

Or le service maritime départemental du Finistère accusera, en 1982, un déficit d'exploitation de 15 millions de francs, et tout accroissement de la circulation ne fera qu'accroître ce déficit dans les mêmes proportions. En effet, chaque voyage, malgré le coût imposé à chaque passager, y compris aux insulaires, constitue une cause de déficit d'exploitation supplémentaire.

Par ailleurs, dans ces îles, les coûts de la construction et des divers biens de consommation sont supérieurs de 30 p. 100 à ceux qui sont pratiqués sur le continent. Cette situation aboutit à créer deux catégories de citoyens français : les îliens de Bretagne et les autres.

Monsieur le ministre d'Etat, si le Gouvernement ne prenait aucune mesure en faveur des îles du Ponant, il marquerait sa volonté de les transformer en déserts.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Lorsque la commission a examiné cet amendement, il lui a semblé que certains des propos tenus par M. le ministre d'Etat lors de son audition répondaient à la préoccupation de son auteur. M. Fiterman nous avait en effet indiqué que le deuxième alinéa de l'article 2 visait également la situation des îliens des départements bretons, qui appelle des mesures particulières. Nous avons d'ailleurs estimé qu'il était intéressant d'appeler l'attention sur ces populations défavorisées, et c'est pourquoi nous en avons fait état dans notre rapport.

Cet amendement, repris en séance publique, semble marquer une certaine contradiction chez son auteur qui voudrait à la fois un traitement égalitaire et des mesures particulières. Bien que

la commission soit intéressée par ce sujet — ainsi que M. le ministre d'Etat, qui l'a prouvé au cours de son audition — elle n'a pas retenu cet amendement en raison de sa forme.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis très heureux, monsieur Goasduff, d'avoir entendu, sur les bancs de l'opposition un plaidoyer en faveur du droit au transport. Voilà qui change un peu !

Le texte de l'article pose un principe et il appartiendra ensuite aux autorités concernées de le mettre en œuvre lorsque cela s'avèrera nécessaire. Je ne vois d'ailleurs aucune objection à ce que l'on prenne en compte la situation des îles dont vous parlez pour y apporter des solutions appropriées. Mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'entrer autant dans le détail dans cet article qui pose des principes.

M. le président. Monsieur Goasduff, retirez-vous cet amendement ?

M. Jean-Louis Goasduff. Non, mais je tiens à indiquer à M. le rapporteur que je ne demande pas du tout d'avantages spécifiques pour ces îles. Je désire tout simplement que leurs habitants soient traités de la même manière que les autres îliens. Vous savez en effet que certaines îles, non bretonnes, bénéficient de conditions tout à fait spécifiques.

Je suis d'autant plus étonné que vous écartiez d'un trait ce problème, monsieur le rapporteur, que vous le connaissez très bien.

Par ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, j'ai été très attentif à ces propositions mais elles n'ont pas été suffisamment explicites et je n'ai pas cru comprendre que vous acceptiez d'accorder aux îles du Ponant les mêmes avantages qu'à d'autres îles de France.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je répète que le texte de l'article tel qu'il est rédigé en ouvre la possibilité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 340.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa, ont présenté un amendement n° 25 ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 2, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Les catégories sociales défavorisées des parties insulaires ou lointaines du territoire national peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de pure forme.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 97 ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 2. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je ne reprendrai pas les arguments que j'ai exposés tout à l'heure, mais je considère que le dernier alinéa de l'article 2 relatif au droit à l'information n'a pas sa place dans un texte de loi. Il ne s'agit en effet que d'une modalité d'application et il est bien évident que l'intérêt commercial du transporteur est d'assurer une bonne information sur les moyens mis à la disposition des usagers. Vous nous avez parlé tout à l'heure de ce que l'on appelait anciennement le Chaix sans d'ailleurs préciser s'il devrait ou non être distribué.

Si ce droit à l'information, monsieur Prat, signifie simplement que chaque usager pourra consulter le Chaix dans les gares, cela ne changera strictement rien à la situation actuelle. Lorsque l'on parle d'un droit à l'information, il s'agit de quelque chose de plus précis. Vous nous avez indiqué, monsieur le

ministre d'Etat, qu'il fallait simplifier ce document d'information des usagers du chemin de fer. Je suis d'autant plus d'accord avec vous, que je continue à avoir beaucoup de difficulté à le lire. Je suppose donc que de nombreux Français sont dans mon cas.

De toute façon, je considère que cette disposition n'a pas à figurer dans un projet de loi d'orientation qui est un texte général.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a considéré que l'information des usagers est un facteur primordial d'amélioration du service public. Elle a d'ailleurs adopté un amendement à l'article 5 afin d'inclure l'information dans les missions de service public.

Elle a donc rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 97.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 98 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 2 :

« La satisfaction des besoins des usagers ainsi que la promotion des transports collectifs impose la mise en place d'une information satisfaisante des usagers. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il s'agit d'un amendement de repli.

M. le président. Je l'avais bien compris. (Sourires.)

M. Charles Fèvre. Je pense que si l'on veut vraiment informer les usagers, il convient de rédiger cet alinéa différemment. Si j'ai bien saisi le sens du projet, la rédaction que je propose correspond aux objectifs visés. Cela irait donc mieux en le disant.

Je n'en continue pas moins à penser que le droit à l'information en cette matière n'a aucune signification. Il vaut mieux être bien clair et préciser exactement ce que l'on veut.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Contre, pour les mêmes raisons que précédemment.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

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. — La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie et de sécurité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires supportés par les usagers et les tiers.

« Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, en harmonisant leurs conditions d'exploitation et favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment par le développement rationnel des transports combinés. »

Sur l'article 3, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Jean Bernard.

M. Jean Bernard. Monsieur le ministre d'Etat, je tiens à apporter l'adhésion du groupe socialiste à l'article 3, tant sur la lettre que sur le fond.

Nous venons, en adoptant les articles 1^{er} et 2, de reconnaître le droit au transport. Il était absolument nécessaire, quoi qu'on en ait dit, de le réaffirmer comme un droit mettant tous les Français, d'une façon progressive, certes, dans une situation d'égalité, qui n'est pas celle que nous connaissons actuellement.

Nous sommes très favorables à l'article 3, parce qu'il contient non seulement une affirmation de principe, une affirmation intellectuelle, mais aussi l'affirmation d'une volonté qui, si je comprends bien le texte tel qu'il nous est présenté, doit se manifester dans le cadre même de la décentralisation, dans les régions et parmi tous les partenaires intéressés, qu'il s'agisse des transporteurs publics ou privés ou des consommateurs que sont les usagers.

Cette affirmation ne nous paraît pas inutile. En effet cet article nous propose de donner une réponse globale à la satisfaction du droit au transport puisque le transport, tel qu'il nous est offert dans les circonstances actuelles, correspond plutôt à un partage de marché et ne constitue que les réponses fractionnées à un besoin global. Or le marché étant lui-même très divisé, le développement anarchique que connaît le transport dans certains domaines — qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises — les blocages corporatistes, les inégalités entre régions, les gaspillages, font que la réponse globale que nous prétendons apporter pour satisfaire le droit au transport doit prendre en compte effectivement — cela est explicitement énuméré dans le texte — tous les besoins, non seulement des usagers, mais aussi des régions, de la sécurité et de l'économie d'énergie. Telle est ma première observation.

La deuxième, qui a d'ailleurs été précisée par des amendements votés par la commission, réaffirme la nécessité à la fois de prendre globalement en compte les problèmes des transports et d'assurer précisément, par un déblocage de la situation, le droit à la concurrence, à la complémentarité et à la coopération entre les différentes formes de transport. Il convenait de réaffirmer cette volonté qui doit être partagée par tous les partenaires des transports.

La concurrence telle qu'elle se développe dans le domaine des transports rappelle souvent celle qui se manifeste entre les différents secteurs de santé et qui est telle qu'on est presque tenté d'oublier l'objet principal, c'est-à-dire le malade.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, cet article est tout un programme ! Je n'en parlerai pas longuement car il a suscité de nombreux amendements.

Néanmoins, un point me paraît significatif de votre conception. A de très nombreuses reprises, dans ce projet de loi, vous insistez sur le développement des transports, qu'il s'agisse des transports en général ou de chaque mode de transport : « Développement harmonieux des divers modes de transports » — article 3 ; « établissement de schémas de développement de transports » — article 4 ; « développement de la société nationale des chemins de fer français » — article 24 ; « développement du transport routier » — article 31 ; « le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement » — article 40.

On a l'impression que, dans votre conception, le développement est une fin en soi. Je rappelle que le transport est un moyen. Il se développe comme l'économie ; si l'économie ne se développe pas, le transport ne se développe pas non plus et certains modes de transports ont même tendance à régresser. Par exemple, la situation de croissance économique de 1,5 p. 100 environ se traduit par une diminution du transport de marchandises par voie ferrée et par voie fluviale et finalement par un développement du transport routier relativement modeste. Par conséquent, concevoir un développement généralisé sans préciser comment ni pourquoi n'est pas très réaliste.

Le développement du transport serait une fin en soi, mais on n'essaie pas en même temps de réduire les déplacements. Or, pour les personnes — je ne parle pas des marchandises —, notamment en milieu urbain et en particulier en région parisienne, l'objectif visé par les précédents gouvernements, et que vous visez vous-même, était de diminuer les temps de transports, car s'il est bien de rechercher de bons transports, il est mieux encore pour les travailleurs de réduire les déplacements en rapprochant le domicile du lieu de travail.

J'ai l'impression que cette idée de développement généralisé de tous les modes de transport conduit à oublier que le transport est non pas une fin en soi, mais un moyen au service de l'économie, au service des usagers.

Telle est ma première observation.

Ma deuxième observation porte sur des notions qui me semblent tout de même assez vagues. Je ne vois pas comment on peut les intégrer dans votre politique globale des transports. Je sais bien que les ingénieurs ont trouvé des systèmes, grâce notamment aux ordinateurs, mais tout de même, malgré les ordinateurs, malgré les compétences de nos ingénieurs, je voudrais savoir comment on peut intégrer dans votre politique globale des transports des notions telles que la « protection de l'environnement » — il n'est pas très facile de mettre cela en chiffres — « l'utilisation rationnelle de l'énergie » — c'est un petit peu plus facile, je le reconnais — « les coûts sociaux, monétaires ou non monétaires » — il faudra m'expliquer comment on procède ! Tout cela est extrêmement vague et permet en réalité au Gouvernement dans les décrets d'application de cette politique globale des transports, qui restera, une fois cette loi d'orientation votée, du domaine réglementaire comme elle l'était depuis 1949, de prévoir le développement du transport public qu'il voudra selon les modes de transport.

En conclusion l'article 3 est non seulement irréaliste mais aussi inquiétant en ce qui concerne la définition et l'application de cette politique globale des transports.

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

M. Pierre Weisenhorn. L'article 3, riche en adjectifs inutiles ou dangereux, ne correspond pas aux exigences de l'économie actuelle dans notre monde occidental.

Comment pratiquer une politique globale des transports des personnes et des marchandises, qui assure en même temps le développement harmonieux, quand on connaît les distorsions existantes entre les entreprises nationalisées du rail, de l'air et les entreprises du secteur privé ?

Quel développement harmonieux ?

Le temps de travail de trente-neuf heures peut-il être aligné sur les horaires très durs appliqués sur la route par des entreprises qui sont souvent au bord de l'asphyxie, et qui doivent faire face à la rentabilité, sans dotation de capital ?

Qui s'alignera sur qui ?

Peut-on sérieusement envisager de prendre comme plus petit dénominateur commun le temps de travail, les avantages sociaux et l'âge de la retraite pour tout le monde ?

Est-il sérieux de vouloir encrer dans une réglementation tatillonne des coûts économiques ?

Il faut appeler un chat un chat et ne pas hésiter à appeler les coûts sociaux, monétaires et non monétaires par ce qu'ils représentent effectivement pour les usagers et les tiers, c'est-à-dire des contraintes. Les distorsions sont de plus en plus importantes par rapport à nos concurrents étrangers.

L'article 3 fait fi, dans son souci d'harmonisation des divers modes de transports, de la réalité, à savoir de l'initiative individuelle, de la compétitivité internationale, de la complémentarité entre les modes et de la diffusion du progrès technique et social.

Il est enfin inutile d'établir les bases d'une concurrence loyale. La concurrence existe d'elle-même, du moins dans le secteur privé.

Au premier alinéa de l'article 3 qui relève plutôt du verbiage, nous proposerons un amendement destiné à muscler et à préciser le texte en soulignant le fait que les transports individuels et collectifs s'appuient en fin de compte sur l'existence de nombreux modes de transport, ainsi que sur le maintien d'une concurrence qui doit exister et qui est indispensable pour le bien de l'usager.

M. Christian Bergelin. Très bien !

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

M. Jacques Godfrain. Vous affirmiez tout à l'heure, monsieur le ministre d'Etat, qu'il fallait être polytechnicien pour déchiffrer et lire l'ex-Chaix. Que faut-il être pour lire l'article 3 ?

Que sont les « coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien » ? Que sont les « coûts sociaux, monétaires et non monétaires » ?

Pour reprendre un mot un peu trivial qu'employait mon collègue M. Weisenhorn, tout cela est du « verbiage ». Nous voulons des réalités.

Un de vos lointains prédécesseurs, M. de Freycinet, déclarait dans cet hémicycle qu'il allait construire un réseau de chemins de fer et qu'il y aurait, en France, une gare dans un rayon de trente kilomètres autour de chaque chef-lieu de canton. Il a réalisé ce projet. C'était une réalité. Je regrette qu'en 1982 un texte qui pose, paraît-il, le droit au transport, ne prévoise pas avant tout les moyens d'exercer ce droit.

M. Henry Delisle. Pendant vingt ans, vous avez fermé des gares et supprimé des lignes! Vous tenez un discours surréaliste!

M. Christian Bergelin. Rouvrez-les!

M. Charles Favre. Il ne faut rien exagérer!

M. Jacques Godfrain. Je m'adresse à M. le ministre d'Etat qui répondra tout à l'heure.

Vous auriez été ministre des transports en 1840, un génial inventeur serait venu vous proposer, quelques mois après le vote de ce texte, l'installation d'un réseau de chemins de fer, je suis persuadé qu'au nom de cet article 3, vous auriez répondu: « Impossible »! Vous auriez invoqué les nuisances, les coûts réels liés à la création, etc.

Vous auriez été ministre des transports quarante ans plus tard et un génial inventeur serait venu vous proposer l'automobile, au nom de ce même article 3, vous auriez refusé la mise en circulation de l'automobile.

Je redoute que chaque palier technologique qui provoque un bouleversement dans le système des transports ne soit bloqué à cause de cet article 3 qui prend en compte des facteurs économiques totalement inapplicables.

Avant d'en terminer, monsieur le président, je prendrai un dernier exemple.

Comment peut-on raisonnablement, mathématiquement, prendre en compte l'entretien et l'usage des infrastructures? Comment peut-on les comparer? La juxtaposition des deux réseaux, R.A.T.P. et S.N.C.F., pour la traversée de Paris, a posé des problèmes de statut juridique très difficiles. Mais plus complexe encore a été la question de savoir qui, de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P., aurait à prendre en charge l'amortissement des voies souterraines du R.E.R. Quelle sera, dans ces conditions, la complexité de la répartition des charges, des coûts et des amortissements dans un système de transport plurimodal comme les routes et les autoroutes sur lesquelles circulent aussi bien les piétons, les cyclistes, les voitures, les camions, etc.? Comment répartir la charge des coûts entre les différents moyens de transport qui utiliseront ces routes?

Cet article dont les phrases sont extraordinairement longues est mal rédigé et s'avère totalement inapplicable pour le progrès des transports.

M. Christian Bergelin. Très bien!

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Une fois de plus, je suis vraiment surpris par la pauvreté des arguments qui sont opposés à nos propositions.

M. Adrien Zeller. Ce n'est pas gentil!

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Depuis des années, le monde des transports évolue, pas seulement en France.

Les dispositions que nous proposons à l'article 3 visent tout simplement à prendre en compte de manière sérieuse, de manière fondée, les idées qui conduisent à une politique plus efficace, plus cohérente et mieux adaptée aux besoins du pays.

Je remercie M. Jean Bernard de ses propos. Nous traitons d'abord dans ce projet d'une politique « globale » en effet et j'attache de la valeur à cet adjectif...

M. Jacques Godfrain. Qu'est-ce que cela veut dire?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports... parce qu'il s'agit de conduire une politique qui soit cohérente dans les différents domaines et qui prenne en compte la diversité des besoins, en recherchant l'efficacité. C'est la raison pour laquelle j'ai insisté dans mon discours, au début de ce débat, sur la dimension et sur les exigences de cette cohérence.

Ensuite, il est question d'un développement harmonieux. Ne caricaturons pas! Il est bien évident que nous nous plaçons dans une perspective dynamique de renforcement de l'appareil productif du pays, de développement de notre économie, sans pour autant nier que cet objectif ne se réalisera pas tout seul, qu'il existe une crise et que de nombreux efforts restent encore à accomplir. Mais ces réalités n'affaiblissent en rien la conviction que, affrontant ces difficultés, la France sera en mesure de développer son potentiel, ses moyens et aura donc besoin d'un développement harmonieux des transports, qui constitue non seulement un accessoire, un additif au développement économique, mais aussi un élément dynamique, un support, un tremplin.

Il ne faut pas considérer le secteur des transports seulement comme un secteur d'accompagnement. Il joue un rôle plus déterminant dans l'économie.

Il est certes question de développement harmonieux au sens à la fois quantitatif et qualitatif des divers modes de transport. Mais il ne s'ensuit pas qu'ils se développeront tous de la même manière, au même rythme et n'importe comment.

M. Christian Bergelin. C'est harmonieux, quoi! Des mots!

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il est question d'harmoniser les différents modes et de tenir compte des objectifs spécifiques qui sont énumérés dans l'article, que je ne rappelle pas, mais qui répondent bien aux questions: Pourquoi ce développement? Comment va-t-il s'effectuer? A partir de quel critère? Pour quels objectifs?

C'est le contraire d'une attitude frileuse, de repli, d'abandon. C'est une attitude confiante dans les possibilités de ce pays et offensive.

Enfin, on a reposé la grave question des coûts économiques réels et des coûts sociaux. Nous faisons, là, allusion à une réflexion qui s'est développée depuis de nombreuses années et pas seulement dans notre pays. Elle porte sur la fameuse question de savoir si pour conduire une politique des transports il faut s'en tenir aux critères de la rentabilité financière, s'il faut laisser jouer tout simplement les lois de l'économie de marché, ou s'il faut fonder les choix sur des critères plus diversifiés, plus complexes qui prennent mieux en compte tous les besoins, qui permettent à l'ensemble de ce système de transports dans ses différentes composantes d'être beaucoup plus opératif, de telle sorte que ces choix soient rationnels et plus économes pour la collectivité.

J'ai sous les yeux un rapport d'un groupe d'experts de la conférence européenne des ministres des transports de 1981, dans lequel on lit: « Le groupe est unanime à admettre que des calculs de rentabilité financière ne sont pas suffisants pour apprécier convenablement l'intérêt des investissements d'ordre public. Il faudrait recourir à une évaluation plus globale des investissements qui tiennent également compte des effets socio-économiques. »

Vous voyez que, par-delà les différences politiques qui les séparent, ces pays européens ont finalement, s'agissant d'un problème objectif, scientifique, une démarche qui est commune. C'est tout simplement ce souci de sérieux, d'efficacité que nous prenons en compte en disant que la politique globale des transports doit tenir compte « des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien, et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport... ». Tout cela est clair, simple et parfaitement quantifiable.

Quant aux coûts sociaux, monétaires et non monétaires, je voudrais d'abord observer qu'il ne faut pas mêler deux notions différentes. Nous traitons ici de coûts économiques et de coûts sociaux qui visent à fonder une politique des transports et les choix effectués par les pouvoirs publics. Autre chose est la détermination des tarifs, des prix du transport utilisable par les entreprises et dans lesquels doit simplement entrer la prise en compte des coûts réels du service rendu sous les différents aspects. Nous ne confondons pas l'un et l'autre et nous n'avons pas, comme je l'ai vu écrit souvent, pour objectif d'intégrer dans les tarifs et les prix n'importe quel coût de manière approximative et irréaliste, au point de rendre l'activité des entreprises impossible.

Toujours s'agissant des coûts sociaux, on m'objecte qu'il serait difficile d'apprécier les dépenses liées à la défense de l'environnement. J'ai eu à traiter du dossier du boulevard périphérique parisien. J'aurais pu le renvoyer purement et simplement sous prétexte que c'est une voie municipale, comme d'ailleurs les textes l'indiquent. Je ne l'ai pas fait. J'ai demandé des

études chiffrées et le Gouvernement a pris l'initiative, au travers de plusieurs ministères, de proposer la réalisation de protections le long de ce fameux périphérique, notamment dans les quartiers populaires. Les chiffres, je peux vous les fournir. Il est parfaitement possible de se livrer à des appréciations des coûts découlant de certains choix en matière d'investissements, de développement de la politique des transports.

Du point de vue de la sécurité, je n'affirme pas non plus que nous disposons aujourd'hui de tous les éléments qui nous permettent de traduire en termes monétaires les coûts réels. Mais les travaux sont nombreux dans ces domaines. Les spécialistes — sans doute y en a-t-il parmi les parlementaires — le savent. Des calculs, certes un peu difficiles, permettent, par exemple, d'évaluer le prix d'un mort !

Par conséquent, il est tout à fait possible, et même indiqué, de prendre en compte ces coûts sociaux, monétaires et non monétaires. Le travail effectué depuis des années par les spécialistes devrait progressivement conduire à dégager, autant que faire se peut, des critères objectifs.

De toute façon, un autre élément, entre en ligne de compte pour la détermination d'une politique. La concertation et la confrontation des points de vue des divers organismes et des collectivités publiques concernées doivent guider ces choix.

Bref, avec l'article 3, et avec les notions nouvelles qu'il introduit dans la législation française, nous prenons pleinement en compte les préoccupations, les réflexions et les outils qui existent aujourd'hui non seulement dans notre pays, mais également à l'étranger et nous nous donnons les moyens d'une politique beaucoup plus efficace que par le passé.

J'ajoute que le dernier alinéa de cet article, qui tend à établir les bases d'une concurrence loyale, est tout à fait nécessaire parce que la concurrence actuelle a trop souvent été anarchique, sauvage et a entraîné des conséquences désastreuses dans chaque mode de transport.

Il est donc utile de maintenir les précisions qui figurent dans cet article.

M. André Billardon. Très bien !

M. Albert Brecherd. Quel démonstration !

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 174 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 3 :

« Le développement des transports intérieurs s'appuie sur l'existence de nombreux modes de transports individuels et collectifs ainsi que sur le maintien d'une concurrence entre les modes de transport et entre les entreprises. L'adaptation des moyens de transport aux besoins des usagers tient compte des avantages respectifs des différents modes en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation de l'énergie, de sécurité et d'efficacité. Elle tient également compte des coûts économiques liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, des équipements et matériels de transport ainsi que des contraintes supportées par les usagers et les tiers. »

La parole est à M. Vuillaume, pour défendre l'amendement.

M. Roland Vuillaume. Le développement des transports intérieurs a répondu aux besoins de la collectivité en accompagnant la croissance de l'économie. Cela a été possible grâce au dynamisme des professionnels de ce secteur et à l'existence de nombreux moyens de transport performants et souples. La poursuite de ce développement suppose que ces facteurs de succès soient maintenus pour qu'à l'évolution et à la diversification permanente de la demande économique et sociale, réponde une offre tout aussi diversifiée que compétitive.

Notre amendement vise à maintenir et à encourager le dynamisme de l'ensemble du secteur des transports, et nous ne pourrions comprendre le refus de ces arguments par le Gouvernement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'est pas d'accord sur cet amendement car elle est attachée aux notions de politique globale, de développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports ainsi qu'à celle de coûts sociaux.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne vois pas ce que cet amendement apporte, mais je vois, en revanche, ce qu'il enlève : plus de politique globale, plus de développement, plus de coût économique réel, plus de coûts sociaux ; le bel Apollon est défiguré et émasculé. (Sourires.) Vraiment, non !

M. Jacques Godfrain. C'est qui l'Apollon ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 174.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 175 ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article 3, supprimer le mot : « globale ».

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, je vais vous faire de la peine puisque l'amendement vise à supprimer l'adjectif « globale ». J'ai peur que cela n'aille pas bien loin. (Sourires.)

M. André Soury. Il y a des chances !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Vous avez au moins le mérite de l'obstination !

M. Christian Bergelin. Vous avez dit tout à l'heure que vous avez été surpris par la pauvreté des arguments utilisés par mes collègues MM. Weisenhorn et Godfrain lors de leurs interventions sur l'article 3. J'ai essayé de vous écouter d'une oreille extrêmement attentive, mais j'ai eu du mal à percevoir le sens exact de la réponse que vous avez apportée à leurs « pauvres » arguments, et je ne sais comment je dois qualifier vos propos. Je croyais être revenu quelques jours en arrière et écouter Le Club de la presse.

Pour revenir à l'amendement, j'estime qu'une politique des transports n'a pas besoin d'être qualifiée de globale. Elle ne peut pas être autre. On ne saurait imaginer que pour atteindre les objectifs de la loi le ministre poursuive une politique sectorielle et partisane.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Contre également !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 306 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 3 : après le mot : « assure », insérer les mots : « dans le respect des règles de l'économie de marché ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Avant de défendre brièvement mon amendement, je veux vous féliciter, monsieur le ministre d'Etat, pour votre prestation extraordinaire. Je disais ce matin que vous étiez expert pour noyer le poisson, mais vraiment vous venez de vous surpasser !

Cela dit, je voudrais revenir sur le seul exemple précis de votre propos, à savoir le problème de la couverture du périphérique. Je crois que si à l'époque on avait pris en compte tous les éléments que vous avez cités, on n'aurait jamais construit le périphérique, pour des raisons financières, car celui-ci a coûté, par kilomètre, vingt fois plus cher qu'une autoroute en rase campagne.

En réalité, par cet exemple, vous avez illustré vous-même mes propres craintes. Le réseau routier et autoroutier va être le perdant de votre nouvelle politique. Il faut le dire et ne pas laisser croire que ce réseau va se développer. J'attends votre réponse, monsieur le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Puis-je vous interrompre, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Votre affirmation est à moitié inexacte, monsieur Fèvre.

Selon vous, on n'aurait pas construit le périphérique en prenant en compte les coûts dont j'ai parlé. Mais on l'a fait de cette façon dans la partie parallèle au boulevard Suchet, dans les beaux quartiers ! Et dans les quartiers populaires, on a construit le périphérique au rabais. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)*

M. François Fillon. C'est de la caricature !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Sur la base de la politique que je propose, on aurait réalisé tout autour de Paris ce que l'on a fait seulement sur une partie.

M. le président. Monsieur Fèvre, veuillez poursuivre.

M. Charles Fèvre. Pour le boulevard Suchet, vous avez raison, monsieur le ministre d'Etat, mais vous oubliez que dans toute la partie comprise entre les portes de Vincennes et de Bagnole, le périphérique n'est certes pas couvert, mais est enterré, ce qui assure une protection contre le bruit. On a profité du terrain pour couvrir le périphérique quand cela était possible. Il ne faut pas caricaturer la réalité.

S'agissant de mon amendement, je propose de préciser dans le texte de la loi que nous restons dans le cadre de l'économie de marché. M. le rapporteur, en commission, nous a assuré que cela allait sans dire. Mais nous pensons que cela irait mieux en le disant. Mon amendement ne touche en rien à la cohérence du texte, il ne le dénature pas ; il apporte une amélioration en précisant que nous restons dans un système économique qui me paraît le bon.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est également défavorable à l'adoption de cet amendement qui vise à réintroduire le libéralisme sauvage, alors que notre texte se propose de jeter les bases d'une concurrence loyale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 306.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 99 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 3, après les mots : « assure le développement », insérer les mots : « , l'organisation et le fonctionnement ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement aura peut-être plus de succès que le précédent.

Monsieur le ministre d'Etat, avant de développer, il faut organiser et améliorer le fonctionnement du système qui existe déjà. Je m'étonne que la commission n'ait pas pris en compte cette précision.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission pense que le développement des modes de transport est un objectif que la loi doit affirmer. Le projet ne sous-entend d'ailleurs rien quant au rythme de ce développement, ni quant au fait que certains modes pourraient régesser quand d'autres progressent.

En fonction de cette analyse, la commission a repoussé l'amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement émet un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 176 corrigé ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 3, supprimer le mot : « harmonieux ».

La parole est à M. Jacques Godfrain.

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre d'Etat, permettez-moi de vous dire d'abord que votre argumentation à propos du périphérique et des quartiers populaires n'est pas digne de l'Assemblée. Je m'explique.

La première section, à deux fois trois voies, du périphérique Sud de Paris a été construite à proximité de ce que vous appelez des quartiers populaires. Il a été prévu en 1973 de réaliser un périphérique supérieur à péage, et ce dans l'intérêt des populations riveraines qui n'avaient pas accès au périphérique libre, je veux dire complètement engorgé. Eh bien ! les seuls qui se soient opposés à la création de ce périphérique supérieur, ce sont précisément les municipalités des quartiers dans lesquels vous avez, semble-t-il, quelques amis. Cela suffit à réfuter votre argumentation.

Vos autres propos s'inscrivaient dans la logique de ce qu'on appelle depuis une dizaine d'années la rationalisation des choix budgétaires. Les économistes font entrer dans la R.C.B. un certain nombre d'éléments, d'imput, comme on dit, parmi lesquels il y a, c'est vrai, le coût des hospitalisations liées aux accidents de la route. Mais quand on commence une énumération, on ne sait jamais comment elle finit et on oublie toujours quelque chose.

Lorsque vous parlez des matériels de transport, prenez-vous en compte l'industrie française du poids lourd ? Comment chiffrez-vous l'emploi dans ce secteur, l'économie de devises par l'achat de matériels français, par exemple ? Prenez-vous en compte l'environnement social de l'industrie du poids lourd ?

De même, lorsque vous proposez la création d'un T.G.V. vers l'Ouest — vers Nantes, par exemple, monsieur le rapporteur...

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est une bonne idée !

M. Jacques Godfrain. ...ce dont je me féliciterai pour vos allées et venues avec l'Assemblée nationale — prenez-vous en compte l'industrie française aérospatiale ? Prenez-vous en considération les commandes d'Airbus par Air Inter ?

Ce sont des exemples mais multiplions-les et posons-nous la question de savoir si l'ensemble de ces grilles de comparaison dans les commandes de matériels de transport public est bien pris en compte dans cet article 3 qui, je le répète, contient le meilleur et le pire. A partir du moment où vous entamez une énumération, il faut aller jusqu'au bout et prévoir les sauts technologiques.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Le contraire de l'harmonie est la concurrence déloyale, et il n'était pas question de retenir celle-ci. La commission a donc préféré l'harmonie et tient à ce terme.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dès qu'il est question de définir une politique de développement, monsieur Godfrain, il est bien évident que nous prenons attentivement en compte l'activité des différents secteurs de l'industrie française liés au transport, qu'il s'agisse du secteur ferroviaire, de celui du poids lourd qui est malheureusement loin de couvrir comme il le faudrait les besoins de notre marché ou de l'industrie aéronautique dont nous nous attachons à accroître autant que possible les débouchés.

Cela dit, je préfère l'harmonie à la cacophonie !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 176 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 3, après le mot : « harmonieux », insérer les mots : « et complémentaire ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. La complémentarité entre modes de transport méritait d'être affirmée explicitement comme une caractéristique de la politique globale des transports.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(L'amendement est adopté.)

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

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 3, après les mots : « protection de l'environnement », insérer les mots : « de défense ».

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme à l'article 1^{er}, il s'agit de réparer une omission et de prendre en compte les besoins de défense dans la politique française des transports.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 100, ainsi rédigé :

« I — Compléter la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 3 par les mots : « et de leur spécificité ».

« II — En conséquence, dans cette phrase, après le mot : « énergie », supprimer le mot : « et ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je n'ai pas pris la parole sur l'amendement n° 26 de la commission, mais je voudrais tout de même faire observer qu'il ne précise pas de quoi le développement doit être complémentaire. La rédaction qu'il propose ne veut rien dire. Mais je passe, car ce n'est pas là l'objet de mon amendement.

Celui-ci a simplement pour objet de préciser qu'il doit être tenu compte de la spécificité de chaque mode de transport. Je crois en effet qu'on ne peut pas traiter du développement régional, de l'aménagement urbain ou de la protection de l'environnement sans prendre en considération les avantages et les inconvénients propres à chaque mode de transport.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a pensé que l'amendement n° 26, qui précise que le développement doit être harmonieux et complémentaire, reprend en partie l'idée qui a inspiré l'amendement n° 100. Elle a donc estimé qu'il n'était pas nécessaire de retenir celui-ci.

M. Charles Fèvre. C'est moins clair !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je pense qu'il va de soi que la politique des transports doit prendre en compte les qualités propres à chaque mode de transport et sa capacité à répondre de manière adaptée aux besoins.

Cependant, je ne veux pas avoir l'air de refuser systématiquement les propositions de l'opposition. Si cela va de soi, cela peut aller en le disant. J'accepte donc cet amendement.

M. Charles Fèvre. Merci !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 100.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 317 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3 :

« A cet effet, elle précise les critères de choix publics relatifs aux infrastructures, équipements et matériels, et les critères de gestion publique du système de transport et de ses différents éléments, en les fondant sur le critère général de l'efficacité économique et sociale. »

La parole est à M. Duroméa.

M. André Duroméa. Il convient de rectifier cet amendement, monsieur le président. En effet, il ne propose pas une nouvelle rédaction de la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3. Il tend, en fait, à compléter cet alinéa.

Le début de l'amendement doit donc se lire ainsi : « Compléter le premier alinéa de l'article 3 par la phrase suivante : ».

M. le président. Je vous donne acte de cette rectification, monsieur Duroméa. L'amendement n° 317 devient donc l'amendement n° 317 rectifié.

M. André Duroméa. Cet amendement tend à clarifier mieux encore les règles du jeu entre les différents intervenants dans le domaine du transport.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement, la rédaction proposée lui paraissant beaucoup moins précise que celle du texte du Gouvernement qui mentionne à la fois les coûts économiques réels et les coûts sociaux.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je comprends les préoccupations des auteurs de l'amendement n° 317 rectifié qui souhaitent fonder la politique globale et la gestion publique du système des transports et des entreprises publiques sur des critères qui soient cohérents et qui prennent bien en compte l'ensemble des objectifs économiques et sociaux que le pays a besoin d'atteindre.

Cependant, la rédaction du projet de loi a l'avantage de faire référence à des notions importantes et dont on a beaucoup parlé — coûts économiques réels et coûts sociaux — et de traiter plus globalement des choix publics, puisque la politique dont il s'agit englobe la diversité des modes de transport et des intervenants dans le système de transport.

Tout en assurant les auteurs de l'amendement que le Gouvernement conduira sa politique en ne négligeant pas leurs préoccupations, je souhaite que la rédaction initiale soit maintenue.

M. le président. Monsieur Duroméa, compte tenu des explications de M. le ministre d'Etat, maintenez-vous votre amendement ?

André Duroméa. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 317 rectifié est retiré.

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement n° 177 ainsi rédigé :

« Au début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 3, supprimer le mot : « réels. »

La parole est à M. Guillaume.

M. Roland Guillaume. Pourquoi parler de coûts économiques réels ? En effet, nous ne connaissons pas de coûts économiques irrésels. A la limite, peut-être pourrait-on parler de « coûts non réalistes ».

Nous regrettons d'ailleurs, comme l'ont fait remarquer plusieurs de mes collègues, que le texte du projet soit rempli de formules de ce type, qui n'apportent rien, n'éclaircissent rien, et qui, au contraire, peuvent semer le doute dans les esprits.

M. Christian Bergelin. Très bien !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission veut bien admettre que le R.P.R. nie la nécessité d'une approche économique réaliste (*exclamations sur les bancs du rassemblement pour la République*) mais elle ne partage pas ce point de vue.

M. Jacques Godfrain. Pas de caricature !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pour ma part, je connais des coûts irréels. Ce sont ceux qui aboutissent, dans trop de cas, à la détermination de prix inférieurs à la vérité, qui ne prennent pas en compte tous les impératifs de l'exécution d'opérations de transport, en particulier le respect des conditions de travail et de sécurité. La référence à ces coûts réels, s'opposant à des coûts artificiels, ne me semble donc pas inutile.

Par ailleurs, il s'agit d'une notion qui est couramment utilisée dans les documents, les études ou les analyses ayant trait aux transports. Je vais même vous faire un aveu : cette notion de coûts réels figure même dans le rapport Guillaumat. Mais, bien sûr, ce qui l'accompagne n'a nullement fondé la définition de la politique dont nous sommes en train de discuter. (*Sourires.*)

M. François Fillon. C'est dommage !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 177.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 350, 178 et 101, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 350, présenté par M. Gilbert Gantier est ainsi libellé :

« Après les mots : « matériels de transport et, », rédiger ainsi la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 3 : « des effets externes sur les usagers et les tiers. »

L'amendement n° 178, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 3, substituer aux mots : « des coûts sociaux monétaires et non monétaires, supportés », les mots : « des contraintes supportées. »

L'amendement n° 101, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 3, substituer aux mots : « , monétaires et non monétaires », le mot : « quantifiables ».

L'amendement n° 350 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Bergelin, pour défendre l'amendement n° 178.

M. Christian Bergelin. Cet amendement a pour objet de substituer à la notion de « coûts sociaux monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers », celle de « contraintes supportées par les usagers et les tiers. »

Il s'agit d'éviter des appréciations qui pourraient être par trop divergentes, voire quelquefois contradictoires. Nous sommes en effet là dans un domaine extrêmement complexe, mais notre proposition permettrait peut-être de parvenir à une meilleure unité d'estimation des coûts, sans pour autant les renchérir démesurément.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a marqué son attachement à la référence aux coûts sociaux monétaires et non monétaires et, en conséquence, a refusé ces trois amendements.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis !

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Charles Fèvre. Nous savons ce que sont les coûts sociaux par rapport aux coûts économiques. Il en est qui sont appréciables monétairement, cela n'est pas douteux. Donc, jusque-là,

tout va bien, mais, à partir du moment où l'on veut prendre en compte des coûts sociaux non monétaires, il faudra bien les intégrer d'une manière ou d'une autre dans les calculs. Dès l'instant où l'on veut instituer des critères homogènes pour comparer tel ou tel mode de transport, faire des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport entre telle ou telle solution, il faut bien — tous vos ingénieurs des ponts et chaussées vous le diront, monsieur le ministre d'Etat — procéder à des calculs. Vous avez rappelé tout à l'heure une expression que tout le monde emploie dans votre administration, même si elle est affreuse : « Le prix d'un mort. » Eh bien, oui, tout doit être pris en compte sur le plan quantitatif. On ne peut pas intégrer dans un raisonnement, à moins de tomber dans l'arbitraire, un coût social non monétaire.

C'est la raison pour laquelle, considérant que le coût social monétaire est une notion sans doute trop restrictive, certes, mais qu'il n'est pas possible de tenir compte du coût social non monétaire pour les raisons que je viens d'indiquer, j'ai essayé de trouver une formule adéquate par l'emploi du terme « quantifiables ».

M. le président. Nous pouvons considérer que la commission et le Gouvernement se sont déjà exprimés sur l'amendement n° 101.

M. Charles Fèvre. Je regrette que M. le rapporteur ne me réponde pas !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 178.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 27 ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 3 par la nouvelle phrase suivante :

« Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports ».

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 353 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'amendement n° 27 :

« La politique globale des transports s'exerce dans le cadre des règles définies par la Communauté économique européenne en matière de transports et contribue... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement reprend la référence à la politique européenne, ainsi que cela avait été fait à l'article 1^{er}.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 353.

M. Charles Fèvre. Nous avons longuement discuté sur ce point en commission. J'avais d'ailleurs déposé un amendement assez proche de celui de la commission.

Il est évident qu'il faut aller vers un développement et une harmonisation de la politique européenne des transports. Mais avant d'essayer de le faire en négociant — et tout le monde sait que la négociation est toujours difficile lorsqu'elle se déroule à huit, neuf ou dix — il faut dès maintenant adapter la réglementation française aux règles communes européennes. Certes, celles-ci sont peu nombreuses encore, mais il en existe cependant, notamment en ce qui concerne les conditions de sécurité et l'harmonisation sociale.

L'amendement de la commission n'est pas mauvais, mais il convient d'insister sur la nécessité d'appliquer dès maintenant les règles de la politique européenne commune.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il va de soi que les traités doivent être respectés. Ce que veut la commission, c'est faire progresser la politique européenne des transports. En conséquence, il ne lui a pas paru souhaitable de retentir ce sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 353 et sur l'amendement n° 27 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je partage l'avis de la commission. Il est clair que les traités s'imposent à la France et font partie de ses obligations. Il est donc tout à fait inutile de préciser dans un projet de loi comme celui-ci que la France respecte les traités qu'elle a signés et les engagements qui en découlent.

Je suis favorable à l'amendement qui affirme que la politique française des transports doit contribuer au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports et jouer en conséquence un rôle dynamique, particulièrement nécessaire quand on constate ce qui a été réalisé — ou plutôt ce qui n'a pas été réalisé — au cours des années écoulées.

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

M. Charles Fèvre. Je pensais qu'il ne serait pas mauvais, dans un texte d'orientation aussi essentiel que celui-ci — vous l'avez vous-même à juste titre présenté comme tel, monsieur le ministre d'Etat — de rappeler qu'une politique commune s'appliquait déjà en la matière.

On me répond que cela va de soi. Bien, mais j'espère que M. le rapporteur nous tiendra le même langage dans la suite du débat.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 353.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 179, 102 et 351, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 179, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 3 :

« L'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport et entre les entreprises ne doit pas faire obstacle à l'initiative individuelle, la compétitivité internationale, à la complémentarité entre les modes de transport, à la diffusion du progrès technique et social. »

L'amendement n° 102, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 3 :

« Elle concourt à l'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport et favorise leur complémentarité ainsi que leur coopération. »

L'amendement n° 351, présenté par M. Gilbert Gantier est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 3 :

« Elle concourt à l'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport et favorise leur complémentarité. »

La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 179.

M. Roland Vuillaume. La concurrence et l'adaptation des moyens de transport doivent tenir compte d'un certain nombre de contraintes rappelées dans cet amendement.

Nous craignons — est-ce à tort ? — que l'harmonisation de la concurrence ne s'effectue toujours dans le même sens. Le rapporteur, dans l'explication qu'il donne à l'article 3, précise qu'il tend à faire de ce secteur un outil moderne au service de la nation.

Alors qu'on propose des mesures dirigistes, nous pensons au contraire que l'initiative individuelle, la recherche de la compétitivité internationale, la complémentarité entre les modes de transport et la diffusion du progrès technique et social doivent constituer les axes de toute politique dynamique des transports.

En résumé, l'harmonisation des conditions de concurrence ne doit pas servir de prétexte à une politique dirigiste des transports. Nous espérons que cet amendement sera accepté par le Gouvernement si celui-ci désire faire du secteur des transports un outil moderne et performant au service de la nation.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 102.

M. Charles Fèvre. La rédaction que nous proposons : la politique globale des transports « concourt à l'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport... » n'est, apparemment, pas très éloignée de celle du projet de loi.

Il y a tout de même une différence d'esprit entre les deux. Affirmer, comme le fait le Gouvernement, que la politique globale des transports « établit les bases d'une concurrence loyale », donne à penser que c'est la loi qui établit ou qui rétablit cette concurrence. Or, pour nous, dès lors que la liberté d'entreprise et la liberté de choix de l'utilisateur ne sont pas contestées, nous restons dans une économie de marché dont la concurrence est l'une des données, sous réserve, bien entendu, de la réglementation propre aux transports.

Il n'appartient plus, dès lors, à la loi d'établir les bases de la concurrence, mais simplement de faire en sorte qu'elle joue dans des conditions normales et, si tel n'est pas le cas, d'en harmoniser les règles.

Tel est l'esprit de notre amendement qui, encore une fois, peut sembler peu éloigné du texte du Gouvernement, mais qui, en réalité, en diffère d'une manière fondamentale par son esprit.

M. le président. La parole est à M. Birraux, pour soutenir l'amendement n° 351.

M. Claude Birraux. Le texte du Gouvernement fait dépendre de lui l'existence d'une concurrence entre modes de transport et risque donc d'instaurer une situation artificielle dans un domaine où l'adaptation économique doit être obtenue aussi naturellement que possible.

L'amendement n° 351 tend simplement à faire en sorte qu'entre modes de transport l'existence d'une compétition ne procède pas exclusivement du bon vouloir de la puissance publique, sans pour autant dénier à celle-ci l'exercice d'un droit de surveillance sur l'évolution du marché.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 179, 102, 351.

M. Alain Chénard, rapporteur. La politique du Gouvernement doit jouer un rôle actif. Elle a notamment pour objectif d'obtenir un assainissement du secteur des transports par la mise en œuvre d'une concurrence loyale. Or les amendements en discussion, en particulier l'amendement n° 102, non seulement ne vont pas dans ce sens, mais encore suppriment toute référence au développement rationnel des transports combinés.

Dans la mesure où elle est attachée à la concurrence loyale entre les modes de transport, à l'harmonisation de leurs conditions d'exploitation et au développement des transports combinés, la commission a jugé que le texte du Gouvernement était meilleur et a donc rejeté ces trois amendements.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne peux que me ranger à l'avis de la commission. Le texte initial me paraît mieux équilibré, dans la mesure où il indique bien qu'il s'agit d'établir les bases d'une concurrence loyale.

On nous objecte que la concurrence existe déjà. Ce n'est pas toujours vrai. Elle peut être excessive dans certains cas et inexistante dans d'autres. Nous affirmons, nous, que la concurrence jouera et que la politique conduite par le Gouvernement doit y contribuer, en établissant des bases qui non seulement la garantissent, mais encore assurent qu'elle sera loyale. Il ne faut pas séparer les deux mots, parce que la mise en œuvre d'une concurrence loyale est précisément l'un des moyens d'éliminer les défauts, les excès et les coûts qu'entraîne une concurrence anarchique.

La rédaction du Gouvernement correspond mieux à la réalité. Elle apporte toutes garanties concernant l'activité des entreprises et le maintien d'un marché dans le secteur des transports. Il n'y a aucune ambiguïté à cet égard. Elle est en outre plus précise, puisqu'elle fait référence, comme l'a rappelé M. le rapporteur, au développement rationnel des transports combinés.

Le Gouvernement s'oppose donc aux trois amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 179.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 102.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 351.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 180 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du second alinéa de l'article 3 :
« Elle garantit la libre concurrence entre les modes... (le reste sans changement). »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. La concurrence existe d'elle-même et il n'est pas normal de l'établir. Le Gouvernement se doit, en revanche, de garantir son effectivité.

Nous pensons que la concurrence est le meilleur moyen de développer les transports intérieurs. Elle permet l'adaptabilité, la productivité et l'efficacité optimale de chaque mode de transport. L'Etat doit donc seulement la garantir et non la mettre en place de façon dirigiste.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La politique des transports a un rôle actif — elle « établit » la concurrence — et non passif, comme cela découlerait de l'amendement n° 180. De plus, je le répète, nous tenons à ce qu'une concurrence loyale se substitue à la concurrence libre, donc sauvage.

La commission a rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 180.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa ont présenté un amendement n° 28 ainsi libellé :

« Après les mots : « entre les entreprises, » rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 3 :
« notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. La loyauté de la concurrence entre les modes de transport et entre les entreprises passe non seulement par une harmonisation de leurs conditions d'exploitation, mais aussi par une harmonisation des conditions d'utilisation par les usagers. Il y a également de l'égalité des usagers devant l'offre de transport.

Ainsi, les Français qui résident dans une localité non desservie par le train sont défavorisés car ils ne bénéficient pas des réductions sociales accordées aux familles nombreuses, par exemple, qui sont consenties par la S.N.C.F. et financées sur le budget de l'Etat. Des avantages analogues devraient être accordés aux Français qui utilisent un autre mode de transport, comme l'autocar.

Voilà pourquoi M. Duroméa et moi-même avons jugé souhaitable de soumettre cet amendement à l'Assemblée.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai écouté les explications de M. le rapporteur avec attention.

Je comprends la préoccupation des auteurs de l'amendement de voir les Françaises et les Français traités sur un pied d'égalité et mis en situation d'accéder, dans les mêmes conditions, quels que soient les handicaps dont ils ont à souffrir, aux divers modes de transport. Mais je crains que, formulée de cette façon et à cet endroit du texte, cette préoccupation n'apparaisse pas clairement.

D'une part, il me semble qu'elle a déjà été prise en compte à l'article 1^{er}, où il est affirmé que le système de transports intérieurs concourt à l'unité et à la solidarité. D'autre part, elle trouvera son expression dans les dispositions qui ont trait à l'utilisation des transports publics de personnes et à la tarification. L'article 3, pour sa part, concerne plutôt les rapports entre les modes de transport et entre les entreprises, c'est-à-dire les conditions économiques du fonctionnement du système de transports.

C'est pourquoi, tout en partageant totalement les préoccupations des auteurs de l'amendement, le Gouvernement préfère la rédaction initiale qui lui paraît plus claire.

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

M. Charles Fèvre. Une fois n'est pas coutume, j'irai dans le sens de M. le ministre d'Etat. Son analyse est la bonne. En effet, le deuxième alinéa de l'article 3 traite des modes de transport et des entreprises. Pourquoi y ajouter les utilisateurs et les usagers ?

Mais je tiens surtout, monsieur le rapporteur, à revenir sur l'exemple que vous avez cité et qui concernait les entreprises de transport routier de voyageurs.

La S.N.C.F. applique généralement les réductions pour raisons sociales ou familiales quel que soit l'endroit où se situe la relation ferroviaire, tandis que, jusqu'à présent, les entreprises de transport routier public de personnes consentent des réductions, d'ordre social ou familial, très différentes les unes des autres.

Je ne prétends pas que ces réductions ne sont pas justifiées. Mais, si l'on veut procéder à une harmonisation avec le chemin de fer, il en résultera un coût supplémentaire pour la collectivité. Qui le supportera ? L'Etat, ou les collectivités locales ? Le problème est important.

Le conseil général dont je suis membre a essayé de calculer ce que coûterait au département l'extension à tous les transports publics routiers de personnes de toutes les réductions pour raisons sociales, familiales ou autres accordées par le chemin de fer.

Ce serait une somme colossale, qui jusqu'à maintenant nous a fait reculer. Quand on veut accorder des avantages, il faut bien les financer d'une manière ou d'une autre. C'est pourquoi j'ai tenu à poser le problème.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour rassurer M. Fèvre, je précise que dans mon idée, comme dans celle de l'autre auteur de l'amendement, il est bien question d'une recherche de l'égalité entre les usagers qui prennent en compte les difficultés d'approche qu'il a soulignées.

Dans la mesure où nous indiquons clairement le sens dans lequel nous souhaitons aller, il me semble que l'amendement pourrait être accepté par le Gouvernement et par l'Assemblée. Cependant, compte tenu des avis divergents qui se sont exprimés, je m'en remettraï personnellement à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 363 et 29, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 363, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans le second alinéa de l'article 3, substituer aux mots : « et favorise », les mots : « ainsi que les critères de choix d'infrastructure. Elle favorise ».

L'amendement n° 29, présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 3 par le nouvel alinéa suivant :

« Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment par le choix des infrastructures, y compris par le développement rationnel des transports combinés. »

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 363.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est un amendement de pure forme.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 363 et soutenir l'amendement n° 29.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement du Gouvernement ne tient pas compte, me semble-t-il, de l'amendement n° 29 de la commission, qui va dans le même sens.

Cet amendement, que la commission a adopté à l'initiative de M. Duroméa, tend à introduire une modification de même nature que celle qui est proposée par le Gouvernement.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, retirez-vous l'amendement n° 363, dans la mesure où l'amendement n° 29 lui apporte satisfaction ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 363 est retiré.

La parole est à M. Fèvre, contre l'amendement n° 29.

M. Charles Fèvre. L'article 3 traite de la politique globale des transports. On peut donc tout y mettre, mais ajouter les infrastructures me paraît superfétatoire, puisqu'elles font l'objet des articles 14 et 15.

Il s'agit tout simplement d'une question de cohérence.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, souhaitez-vous sous-amender l'amendement n° 29 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Non, monsieur le président. Nous pourrions régler un éventuel problème à l'occasion de la deuxième lecture.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 299 et 318, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 299, présenté par MM. Gaillard, Billardon, Bérégovoy, Tinsseau, de Caumont, Bonrepaux, Forgues, et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 3 par le nouvel alinéa suivant :

« Les entreprises du secteur public ou qui en dépendent concourent à ces objectifs, dans le cadre de contrats de plan. »

L'amendement n° 318, présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault, et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 3 par le nouvel alinéa suivant :

« Les entreprises de transport du secteur public concourent à ces objectifs dans le cadre de contrats de plan. »

La parole est à M. Gaillard, pour soutenir l'amendement n° 299.

M. René Gaillard. Le groupe socialiste tient beaucoup à l'esprit de cet amendement. De quoi s'agit-il en effet ?

La nouvelle politique des transports permet une évolution salutaire de ce secteur d'activité économique, essentiel pour notre pays. Nous pensons que les entreprises du secteur public ont un rôle moteur à jouer dans la mise en œuvre de cette politique. Cela vise à la fois les entreprises industrielles et commerciales du secteur public, qui sont des donneurs d'ordres importants, compte tenu de leur poids relatif dans la production française, et les entreprises du secteur public qui interviennent comme opératrices de transports, qu'il s'agisse de la

S. N. C. F. et de ses filiales ou des filiales des entreprises publiques qui exercent une activité d'opératrices de transports, comme la C. A. T. qui est une filiale de Renault,

Je tiens à préciser que nous n'entendons en aucune manière que les chargeurs publics ne confient leurs transports qu'aux seuls transporteurs du secteur public. Ce serait une caricature de ce que nous désirons.

Les chargeurs comme les transporteurs du secteur public doivent jouer ce rôle moteur non seulement par les relations qu'ils entretiendront entre eux, mais également par celles qu'ils pourront nouer avec les entreprises privées.

Nous tenons également à préciser que le concours des entreprises du secteur public devrait se faire dans le cadre des contrats de plan conclus avec l'Etat en application de la loi de planification. Ce faisant, nous souhaitons veiller à l'autonomie de gestion de ces entreprises et ne leur faire exécuter une mission que dans la mesure où elles en auraient adopté le principe lors de la négociation de leur contrat de plan.

En conclusion, je soulignerai que, pour les socialistes, il est important d'affirmer le rôle du secteur public pour favoriser les évolutions dans le sens de l'amélioration et de l'efficacité économique et sociale des transports de notre pays.

M. le président. La parole est à M. Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 318.

M. André Duroméa. Notre amendement, presque identique à celui présenté par M. Gaillard, tend à préciser que les entreprises de transport du secteur public, par exemple la S. N. C. F., ou la R. A. T. P., concourent aux objectifs de la nouvelle politique de transports, notamment en développant leurs activités dans un cadre négocié avec les pouvoirs publics, à moyen terme, par le biais des contrats de plan.

Le développement harmonieux des divers modes de transport nous semble devoir nécessairement se réaliser à travers une planification de développement. Dans ce cadre, les contrats de plan fixent clairement les règles du jeu pour les entreprises publiques en définissant les missions de service public demandées, et donc les sujétions qui en découlent, tout en respectant l'autonomie de gestion des entreprises.

La commission a délibéré sur ces deux amendements rédigés dans des termes semblables. L'amendement défendu par M. Gaillard va un peu plus loin puisqu'il intègre non seulement le service public, mais les entreprises qui en dépendent. La commission lui a donné sa préférence et nous nous rallions à ce choix.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 299 et 318 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a marqué son attachement à l'esprit de ces amendements. Elle a adopté l'amendement n° 299.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je comprends tout à fait l'esprit dans lequel ces deux amendements ont été déposés. Le Gouvernement est lui-même très attaché non seulement au principe d'une planification nationale, mais à sa mise en œuvre sous une forme contractuelle, notamment au moyen de contrats de plan conclus entre l'Etat, les collectivités territoriales, les régions, les entreprises publiques ou privées.

J'ai déjà évoqué l'idée d'un contrat de plan pour la S.N.C.F. Sans doute serons-nous conduits à utiliser cette procédure dans d'autres domaines.

Le Gouvernement est donc animé du même esprit que les auteurs de ces deux amendements. Il souhaite cependant que ces derniers soient retirés, car cette disposition figure déjà explicitement dans la loi de planification et il ne nous paraît pas utile de la reprendre. La loi de planification indique que l'Etat peut conclure des contrats de plan avec les collectivités et les entreprises. Il faut tout de même laisser un peu de place à l'initiative des parties concernées.

Voilà pourquoi, tout en comprenant et en partageant l'esprit qui a animé les auteurs de ces amendements, je souhaite qu'on s'en tienne au texte du projet de loi.

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

M. René Gaillard. Il était souhaitable, monsieur le ministre, que les choses fussent dites. Elles l'ont été. Je retire donc l'amendement n° 299.

M. André Duroméa. Je retire également l'amendement n° 318.

M. le président. Les amendements n° 299 et 318 sont retirés.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

M. le président. Mes chers collègues, l'article 50, alinéa 7, du règlement de l'Assemblée nationale me fait obligation de consulter le Gouvernement et l'Assemblée puisque nous allons bientôt passer le cap de minuit.

Personne ne verrait d'inconvénient à ce que nous poursuivions la séance jusqu'à environ zéro heure trente — puisqu'on a souhaité, je crois, que nous n'allions pas au-delà compte tenu de la séance de demain matin ? (Assentiment.)

Nous abordons donc l'article 4.

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — La mise en œuvre de la politique globale des transports est assurée conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Elle donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transports tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement.

« Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire.

« Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales. »

Sur cet article, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Weisenhorn.

M. Pierre Weisenhorn. Le terme de « politique globale », dont nous avons démontré l'inutilité dans l'article 3, se retrouve en tête de cet article 4, qui veut soumettre les transports à une planification décentralisée.

Nous avons connu, dans un premier temps, la planification du Plan intérimaire, qui est en train d'aboutir au fiasco économique actuel. Le Plan intérimaire, qui devait s'appuyer sur une expansion de 3 p. 100 et qui, malgré le plan de relance économique, a plafonné au taux de 1,5 p. 100, a surtout profité à l'importation de biens étrangers en France.

Durant le Plan intérimaire, et bien que le prix de l'ensemble des matières premières ait diminué dans des proportions considérables dans le monde, ainsi que celui des produits pétroliers, la faiblesse du franc par rapport au dollar ne nous a pas permis de profiter de cette situation. La France est passée du troisième au sixième rang des pays exportateurs et du cinquième au dixième rang des puissances industrielles.

Pourquoi nous parler à présent de planification décentralisée ? Les députés R.P.R. sont favorables à une planification bien comprise, mais ne comprennent pas que l'on veuille procéder à une planification supplémentaire même si elle est décentralisée, contractuelle et démocratique.

Si l'établissement de schémas de développement de transport suit le même cheminement que le schéma directeur des voies navigables inscrit à l'article 40, c'est la garantie d'un ralentissement certain — qui ne date pas seulement de l'actuel gouvernement, monsieur le ministre d'Etat — des décisions comme celles de renvoi en commission Grégoire, qui n'achèvera ses travaux que dans le courant du dernier trimestre de 1982.

Pour les décisions concernant nos voies fluviales, de, moi longs et précieux vont s'écouler au moment où la République fédérale d'Allemagne, notre principal client et fournisseur, a achevé ses travaux sur le parcours Rhin—Main—Danube et s'assure ainsi un avantage certain dans le transport des pondéreux.

Les deux derniers alinéas de l'article 4 paraissent peu conformes à un texte législatif. Je ne vois pas l'utilité de déclarer que le développement de l'usage des transports collectifs des personnes revêt un caractère prioritaire. Tout le monde s'en doutait.

Nous avons donc ramassé les deux derniers alinéas dans un amendement plus conforme à la nature du texte législatif.

M. le président. La parole est à M. Robert Galley.

M. Robert Galley. Monsieur le ministre d'Etat, mes réflexions compléteront celles de mon collègue Weisenhorn. J'analyserai particulièrement le premier et le dernier alinéa de l'article 4.

Dans le premier alinéa de cet article, il est prévu que « la mise en œuvre de la politique globale des transports est assurée conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées ». Cette vision n'est pas la nôtre.

Nous estimons avec vous, monsieur le ministre d'Etat, que l'Etat est parfaitement dans son rôle lorsqu'il définit la politique des transports — celle-ci pouvant d'ailleurs être entendue au sens large, c'est-à-dire pouvant inclure toutes les infrastructures qui sont la condition de cette politique.

Nous estimons également avec vous que l'Etat peut inclure dans cette définition de la politique des transports des recommandations aux collectivités territoriales, voire des incitations pour elles à agir dans tel ou tel sens.

En revanche, nous pensons que l'Etat n'a pas à assurer la mise en œuvre proprement dite. Il n'est pas transporteur. Les entreprises publiques qu'il contrôle ou dont il assure la tutelle sont, elles, chargées d'appliquer la politique définie par l'Etat, c'est-à-dire de la mise en œuvre. C'est Air France, c'est la S.N.C.F., ce sont les entreprises publiques et privées qui mettent en œuvre la politique de transport ; ce n'est pas l'Etat proprement dit.

J'ajouterai une réflexion de caractère politique. On ne peut pas être à la fois juge et partie. Cet article introduit donc une déviation par rapport à ce que nous pensons devoir être les rôles respectifs de l'Etat, des entreprises publiques ou privées de transport et des collectivités locales. Nous voyons apparaître là, monsieur le ministre d'Etat, ce que nous dénonçons et que vous récusiez, à savoir une certaine forme d'étatisation des moyens.

Ma seconde remarque portera sur le dernier alinéa de l'article 4. Dire que des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités locales, ce n'est pas une trouvaille bouleversante. L'idée qui nous semble pouvoir être développée, c'est que, pour la mise en œuvre de votre politique, l'Etat, d'une part, et les collectivités territoriales intéressées, d'autre part, peuvent, ensemble ou séparément, passer des contrats avec des entreprises de transport. Cela nous paraîtrait mieux correspondre à la réalité des choses et mieux traduire l'idée d'action conjointe — qui nous semblait être l'idée que vous aviez voulu développer.

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

M. Luc Tinseau. Contrairement à ce qui vient d'être dit, ce qui nous paraît, à nous, fondamental dans cet article 4, c'est, d'une part, la mise en œuvre conjointe par l'Etat et les collectivités territoriales de la politique globale des transports dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, et, d'autre part, la possibilité, précisément, de passer des contrats entre l'Etat et les collectivités locales.

Il nous paraît, en effet, fondamental d'affirmer que cette politique des transports, que nous souhaitons mettre en œuvre, sera assurée dans le cadre d'une planification décentralisée.

Cette planification décentralisée et démocratique permettra aux pouvoirs publics, à tous les niveaux, aux assemblées élues, qu'elles soient régionales ou départementales, aux usagers, de programmer les infrastructures répondant aux besoins réels de la population, mais aussi aux besoins réels de l'économie de la région, en tenant compte des facteurs géographiques, qui nous paraissent particulièrement importants, mais aussi des facteurs et des contraintes sociales. Cela évitera — nous en sommes persuadés — dans le cadre du Plan, nombre de gaspillages.

En outre, les contrats passés entre l'Etat et les collectivités territoriales permettront d'associer l'ensemble des parties à la réalisation d'une politique beaucoup plus harmonieuse dans le cadre de la région et permettront aux collectivités d'impulser une véritable politique nécessaire aux besoins locaux.

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 181 ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article 4, supprimer le mot : « globale ».

La parole est à M. Jacques Godfrain.

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre d'Etat, ce texte de loi, contre lequel mes collègues et moi-même voterons, est intéressant parce qu'il contient des éléments qui laissent entrevoir vos véritables intentions, mais il l'est aussi par ce qu'il ne contient pas.

Il y a des termes qui manquent, sur lesquels nous souhaiterions obtenir des précisions, et ce débat, dont vous vous félicitez au début de la journée, est l'occasion de les avoir.

Vous utilisez, à l'article 4, les termes « planification décentralisée, contractuelle et démocratique ». Nous ne retrouvons pas les termes « planification régionale ». Serait-ce que vous ne choisissez pas entre le plan de transport régional et le plan de transport départemental ? C'est une question essentielle, car vous savez que l'ensemble de la philosophie actuelle de la planification du Gouvernement au sein duquel vous siégez porte sur la région et non sur le département. Or le mot « région » ne figure pas. Qu'est-ce que cela cache ? Nous souhaiterions recevoir, quant à cette absence, une réponse précise.

Ma seconde question portera sur le deuxième alinéa de l'article, où vous affirmez le « caractère prioritaire » du développement de l'usage des transports collectifs.

Nous souhaiterions savoir si les transports non collectifs, quels qu'ils soient, et pas seulement individuels — je veux parler des taxis — n'étant pas prioritaires, sont considérés comme négligeables, secondaires, voire condamnables.

Sans doute incluez-vous dans les transports collectifs les taxis collectifs, mais pas les taxis individuels. Or il peut se produire, et il se produit déjà, que, à la suite de contrats passés entre l'Etat, des collectivités locales, des syndicats de communes, et des particuliers, la mise en service de taxis collectifs, taxis à la demande — je pense, par exemple, à certains secteurs de montagne, que M. de Caumont connaît bien...

M. Robert de Caumont. Certes !

M. Jacques Godfrain. ... provoque une fuite de clientèle, qui s'éloigne alors des transports publics routiers ou ferroviaires, c'est-à-dire des lignes régulières collectives, le transport en taxi collectif faisant d'ailleurs aussi concurrence au transport en taxi individuel.

Ma question est donc double, monsieur le ministre.

Premièrement, pourquoi les notions de planification régionale ou de plan de transport régional ne sont-elles pas incluses dans l'article 4 ? Deuxièmement, qu'entendez-vous par « transport collectif » et quel sort réservez-vous dans ce pays à tout ce qui n'est pas transport collectif ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 181 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Notre réflexion globale sur les amendements tendant à supprimer le mot « globale » est globalement valable pour tous les amendements de suppression du mot « globale ». (Rires et applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. Charles Fèvre. C'est globalement inacceptable !

M. Claude Birraux. C'est globalement sans réponse !

M. Alain Chénard, rapporteur. Oh non !

M. André Soury. Il n'était pas là au début ; cela explique sa remarque !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je profite de cet amendement pour indiquer à M. Galley qu'il a fait une confusion à propos de l'expression : « mise en œuvre de la

politique globale des transports ». Il ne faut pas, en effet, placer sur le même plan la mise en œuvre de la politique des transports, qui se traduit par exemple dans le budget des transports, qu'il appartient au Gouvernement de présenter au Parlement, et l'exécution du service public ou des opérations de transports, qui revient à différents organismes ou entreprises publiques et privées.

Ce sont deux choses tout à fait différentes, et cette formulation ne vise nullement à désigner l'Etat comme le transporteur universel.

Je précise que cet article ne fait pas obligation aux collectivités territoriales de mettre en œuvre la politique des transports, puisque celle-ci passe par le contrat, donc par la discussion et l'accord librement consenti. Le contrat ne constitue pas une obligation. C'est pourquoi il est indiqué à la dernière phrase de l'article que « des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales ». J'insiste sur le terme « peuvent ».

Nous donnons une valeur législative à cette notion de contrat, qui, il est vrai existe déjà puisqu'il y a des contrats de développement. Mais nous n'en faisons pas une obligation. Le département aussi bien que la région ou l'agglomération urbaine pourront apprécier s'ils doivent contracter ou non. Il n'y a donc pas là une planification lourde, centralisée, obligatoire, mais au contraire une planification décentralisée, contractuelle et démocratique.

Cela me conduit à indiquer, en réponse à M. Godfrain, que les trois objectifs qualifiant la planification sont la simple reprise des termes employés dans l'exposé des motifs de la loi de planification que l'Assemblée a adoptée. Par conséquent, le fait qu'il ne soit pas question de planification régionale n'a aucune signification et ne cache aucune intention.

Nous souhaitons, je le répète, que la région, collectivité territoriale à part entière — ce qui est nouveau — prenne toute sa place dans l'élaboration et dans la mise en œuvre de cette planification nouvelle. Il n'y a aucune restriction à cet égard.

S'agissant des taxis, j'avoue ne pas très bien comprendre. Contrairement à M. Weisenhorn, dont je ne relèverai pas à cette heure tardive la diatribe à l'encontre de la politique gouvernementale, qu'il a, une fois de plus, caricaturée...

M. André Soury. C'est une maladie.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... je considère qu'il importe d'affirmer le caractère prioritaire du développement de l'usage des transports collectifs de personnes dans le cadre de la politique que nous voulons mettre en œuvre. « Cette affirmation n'implique aucune espèce de contrainte à l'égard des transports individuels, que les Français et les Françaises ont l'entière liberté d'utiliser. Le transport pour compte propre n'est nullement limité dans le projet de loi — je tiens à le préciser de la manière la plus nette.

La priorité qui est indiquée vise simplement à souligner que, dans le cadre de la politique à mettre en œuvre, il appartient au Gouvernement d'accorder une attention prioritaire au développement des transports collectifs, lesquels répondent à plusieurs impératifs qui ont déjà été évoqués, mais sans porter atteinte en aucune manière à l'utilisation libre des transports individuels, à l'exclusion de toutes contraintes, hormis celles qui relèvent normalement de la signalisation ou des plans de circulation à l'intérieur des villes.

Il est bien évident que le projet de loi ne saurait désigner expressément aucun mode de transport collectif. Il appartient aux collectivités locales, chacune à son niveau et selon ses compétences respectives, de choisir les solutions qu'elles jugeront les plus adaptées. Au demeurant, d'autres dispositions du texte accordent expressément des compétences à tous les niveaux, depuis l'Etat jusqu'à la commune. Il appartient alors aux collectivités d'opérer leur choix, en toute indépendance.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 181. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 30 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 4, après les mots : « des transports », insérer les mots : « de personnes ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le rapporteur est un peu confus dans la mesure où il est cosignataire de cet amendement avec M. Fèvre.

M. Fèvre, qui a beaucoup insisté dans ce débat sur le fait que ce qui va de soi va encore mieux en le disant, nous avait convaincus que cet article ne traitait que du transport des personnes.

Or, l'intervention de M. Weisenhorn a retenu mon attention. A la relecture, il semble que l'article 4 vaut en effet également pour les transports de marchandises qui devraient être pris en compte dans les schémas de développement des transports.

Tant et si bien que n'étant pas « propriétaire » de l'amendement et n'ayant pas la certitude de ce que j'avance, je demande à M. le ministre d'Etat de nous préciser ce qu'il en est.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'indique à M. le rapporteur que le premier alinéa, ainsi que le dernier, qui précise le cadre des contrats, concernent la politique des transports dans leur ensemble et pas seulement le transport de personnes.

Il est bien évident que l'Etat et les différentes collectivités sont conduits, d'ores et déjà, à s'intéresser au transport de marchandises en contribuant, par exemple, à la mise en place de centres routiers, à l'effort de formation par le biais des centres de productivité.

On pourrait citer d'autres exemples de contribution des pouvoirs publics à la politique de transport de marchandises.

Ce type de préoccupation entre tout à fait dans la planification qui est à mettre en place et peut donner lieu à différentes initiatives susceptibles d'améliorer l'efficacité de ce système, en accord — et nous avons d'ailleurs prévu des institutions à cet effet — avec les professions et tous les intéressés.

Par conséquent, je souhaite très vivement, pour ma part, que l'Assemblée refuse cette adjonction et maintienne le texte en l'état.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 182 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 4 : substituer aux mots : « d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique », les mots : « de la loi de planification de l'Etat. »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Il n'est pas nécessaire d'ajouter une planification supplémentaire à celle prévue par la réforme de la planification sur laquelle le Parlement s'est déjà prononcé. Au demeurant, pourquoi accoler ainsi à la planification la décentralisation, la contractualisation et la démocratisation ? Je vous laisse le soin d'en juger.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a au contraire marqué son attachement au caractère « décentralisé, contractuel et démocratique » de la planification.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission et je confirme à M. Vuillaume qu'il s'agit bien d'une seule et même planification. Ce sont les termes exacts qui figurent dans la loi de planification. Il ne s'agit pas d'en créer un autre et de compliquer les choses.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 182.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 31 et 333 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 31, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 4, après le mot : « schémas », insérer le mot : « intermodaux ».

L'amendement n° 333, présenté par MM. Gaillard, Billardon, Jean Bernard, Forgues, Michel Bérégovoy, Delisle, Tinseau et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 4, après le mot : « transports », insérer les mots : « élaborés sur la base d'une approche intermodale ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'intermodalité est un objectif affirmé par le Gouvernement dès l'exposé des motifs du projet de loi. Le fait que le texte traite par ailleurs de tous les modes en est la preuve. Il est donc nécessaire de prévoir que les schémas de développement des transports devront être intermodaux.

M. le président. La parole est à M. Gaillard, pour défendre l'amendement n° 333.

M. René Gaillard. Notre amendement permet d'arriver à peu près aux mêmes résultats que celui de la commission avec une rédaction différente.

Il s'agit de préciser que l'établissement de ces schémas de développement des transports devra se faire avec un souci constant de se préoccuper de l'ensemble des modes de transport. Cette préoccupation, nous le savons bien, apparaît en permanence dans l'exposé des motifs ; elle se traduit d'ailleurs par le fait que tous les modes de transport sont traités dans le texte présenté par le Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 333 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, qui me paraît plus précis dans sa rédaction et fort acceptable, à en juger par les explications de M. Gaillard.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement n° 31 me posait un problème parce que ces schémas de développement peuvent être intermodaux, mais également modaux, tel le schéma directeur des voies navigables.

Une lecture attentive de l'amendement n° 333 montre qu'il prend effectivement en compte cette diversité avec une formulation plus souple. Dans ces conditions, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 333.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 103 corrigé ainsi rédigé :

« A la fin de la seconde phrase du premier alinéa de cet article 4, après les mots : « orientations nationales et », insérer les mots : « des décisions ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Nous sommes bien d'accord qu'il est impossible d'établir des schémas de développement de transports sans tenir compte de l'aménagement prévu. Mais, dans le cas d'une planification décentralisée, qui suppose que l'on prenne en compte les décisions arrêtées par les collectivités territoriales, je propose que l'on retienne les mots : « orientations nationales », mais que l'on parle de « décisions » locales d'aménagement.

Qu'il s'agisse de communes ou de départements, tout le monde sait que c'est par des délibérations, donc des décisions, que l'on met en œuvre l'aménagement. C'est à partir de ces décisions d'aménagement que doivent s'orienter les schémas de dévelop-

pement des transports. Par conséquent, notre formulation me paraît être beaucoup plus cohérente avec le texte du Gouvernement, qui parle bien de planification décentralisée, conformément à la loi du 2 mars 1982.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Les schémas sont élaborés par les collectivités locales en fonction des orientations qu'elles fixent. Il n'y a aucun risque d'incohérence avec les principes de la décentralisation. La commission n'a donc pas retenu cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis de l'avis de la commission. La notion d'« orientations nationales et locales » est plus large que la notion de « décisions locales ». Il est bien évident qu'elle englobe les choix qui seront faits par les collectivités régionales, départementales ou locales. Cela va de soi.

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

M. Charles Fèvre. L'expression « orientations locales d'aménagement » ne veut rien dire ! Un plan d'urbanisme, monsieur le ministre d'Etat, est adopté par une délibération communale. Tant qu'il n'est pas adopté, il n'a pas valeur de décision de la collectivité en question.

Je ne vois pas ce qu'ajoute le mot « orientations ». En revanche, j'estime que le mot « décisions », lui, a une signification dans le cadre de la décentralisation, sur laquelle vous avez longuement insisté avant le vote de la loi du 2 mars 1982.

On est pour ou contre la décentralisation. Ici, je constate qu'on est dans le flou. Je comprends bien le sens des mots « orientations nationales ». En effet, dès l'instant où l'Etat décentralise, il s'agit pour lui de formuler un certain nombre d'orientations ; ce qui n'empêche pas d'ailleurs qu'il prenne aussi des décisions. Mais, au niveau local, il s'agit de délibérations, donc de décisions, et cela est conforme à la décentralisation.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 103 corrigé.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 104 ainsi rédigé :

« Compléter la seconde phrase du premier alinéa de l'article 4 par les mots : « et du caractère prioritaire des transports collectifs ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tend simplement à lier la priorité qui est donnée au transport collectif de personnes, priorité que nous approuvons et qui a été mise en œuvre depuis plusieurs années, à l'établissement du schéma de développement de transports.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'avis de la commission est défavorable. Il vaut mieux affirmer le caractère prioritaire du développement de l'usage des transports collectifs dans un alinéa spécial. Ce caractère vaudra ainsi au-delà de l'élaboration des schémas de développement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 104.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 105 de M. Fèvre tombe.

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 183 ainsi rédigé :

« Substituer aux deux derniers alinéas de l'article 4, le nouvel alinéa suivant :

« Pour promouvoir l'usage des transports collectifs de personnes, l'Etat peut passer des contrats, ainsi que les collectivités territoriales intéressées. »

La parole est à M. Robert Galley.

M. Robert Galley. Monsieur le ministre d'Etat, je tiens d'abord à vous remercier de la précision très intéressante que vous m'avez donnée sur la mise en œuvre. Je l'accepte d'autant plus volontiers qu'elle est à elle seule plus complète et plus claire que ne l'est le texte que vous nous proposez. Je vous en donne acte et retire bien évidemment les paroles que j'ai prononcées.

Pour la réalisation des objectifs, nous dit le dernier alinéa de l'article 4, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales. Si l'Etat est favorable à la création d'un canal — vous vous êtes préoccupé de la batellerie cet après-midi — il pourra passer un contrat avec des collectivités territoriales pour le réaliser.

Pour notre part, nous avons estimé préférable — mais notre rédaction est encore perfectible — que l'Etat puisse passer des contrats ainsi que les collectivités territoriales et qu'ils puissent contracter ensemble avec une tierce personne.

Alors, monsieur le ministre d'Etat, si cette idée correspond à la vôtre, vous avez la possibilité de déposer un sous-amendement. Pour nous, je le répète, le dernier alinéa de l'article 4 du projet de loi nous paraît un peu court : il traduit mal cette idée que, pour la réalisation des objectifs, plusieurs combinaisons conjointes et solidaires entre l'Etat et les collectivités locales peuvent être adoptées.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'abandon de la notion de priorité aux transports collectifs disparaît dans l'amendement qui nous est proposé. Cela nous paraît regrettable.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En effet, cet amendement est restrictif : tout d'abord, on y abandonne l'idée de priorité à donner au développement de l'usage des transports collectifs, de surcroît, on ne fixe pas comme but à ces contrats la réalisation des objectifs énoncés dans l'article, et pas seulement dans l'alinéa précédent. Il y a donc là une restriction très nette.

S'agissant de la possibilité d'initiative des collectivités territoriales, j'indique à M. Robert Galley qu'il ne faut pas confondre ces contrats — qui sont des contrats de plan ou de développement dans lesquels l'Etat est nécessairement partie prenante — avec les conventions traitées dans un article suivant, lesquelles peuvent être, en effet, très librement conclues non seulement par l'Etat, mais aussi par les autres niveaux institutionnels sans le concours de l'Etat. C'est justement cette notion-là qui me paraît répondre à la préoccupation que vous avez émise. Je souhaite donc que cet amendement soit repoussé.

M. le président. La parole est à M. Robert Galley.

M. Robert Galley. Compte tenu de cette précision quant à la différence qui existe entre les contrats de plan et les conventions, nous retirons l'amendement n° 183.

M. le président. L'amendement n° 183 est retiré.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Oehler un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1143 et distribué.

J'ai reçu de M. Gérard Gouzes un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi relatif au règlement de certaines conséquences des événements d'Afrique du Nord (n° 1124).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1145 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Oehler un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en deuxième et nouvelle lecture, sur le projet de loi, rejeté par le Sénat, relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail (n° 1125).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1146 et distribué.

— 4 —

**DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI
ADOPTÉE PAR LE SENAT**

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi adoptée par le Sénat portant réforme de l'organisation régionale du tourisme.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 1144, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi d'orientation des transports intérieurs n° 1077 (rapport n° 1133 de M. Alain Chénard, au nom de la commission de la production et des échanges).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion, en quatrième et dernière lecture, du projet de loi n° 1142, modifiant l'article L. 680 du code de la santé publique relatif aux activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics ;

Discussion, en deuxième et nouvelle lecture, du projet de loi n° 1125 relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail (rapport n° 1146 de M. Jean Oehler au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique.

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 13 octobre 1982, à zéro heure trente.)

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
LOUIS JEAN.*

**Ordre du jour établi par la conférence des présidents.
(Réunion du mardi 12 octobre 1982.)**

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mardi 26 octobre 1982, inclus :

Mardi 12 octobre 1982 :

Soir, vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (n° 1077-1133).

Mercredi 13 octobre 1982 :

Matin, neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (n° 1077-1133).

Après-midi quinze heures, après les questions au Gouvernement, et soir vingt et une heures trente :

Lecture définitive du projet de loi modifiant l'article L. 680 du code de la santé publique relatif aux activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics.

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail.

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (n° 1077-1133).

Jeudi 14 octobre 1982 :

Soir, vingt et une heures trente :

Suite de l'ordre du jour du mercredi 13.

Vendredi 15 octobre 1982 :

Matin, neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

Le texte de ces questions est reproduit ci-après en annexe.

Après-midi quinze heures, et éventuellement soir vingt et une heures trente :

Éventuellement, lecture définitive du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail.

Suite de l'ordre du jour du jeudi 14 octobre.

Discussion du projet de loi portant réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région d'Île-de-France (n° 916-1102).

Discussion du projet de loi relatif au règlement de certaines conséquences des événements d'Afrique du Nord (n° 1124).

Lundi 18 octobre 1982 :

Après-midi quinze heures, et soir vingt et une heures trente :

Discussion du projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale (n° 1123).

Mardi 19 octobre 1982 :

Matin neuf heures trente, après-midi seize heures, et soir vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale (n° 1123).

Discussion de la proposition de loi adoptée par le Sénat, modifiant diverses dispositions du livre V du code de la santé publique et relative à la pharmacie vétérinaire (n° 143-836).

Mercredi 20 octobre 1982 :

Matin, neuf heures trente :

Éventuellement, discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi modifiant le code électoral et le code des communes et relatif à l'élection des conseillers municipaux et aux conditions d'inscription des Français établis hors de France sur les listes électorales.

Après-midi quinze heures, après les questions au Gouvernement, et soir vingt et une heures trente :

Discussion :

Du projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale (n° 1129) ;

Du projet de loi portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseillers municipaux de Lyon et de Marseille (n° 1128).

Jeudi 21 octobre 1982 :

Après-midi, quinze heures :

Suite de la discussion :

Du projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale (n° 1129) ;

Du projet de loi portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille (n° 1128).

Soir, vingt et une heures trente :

Éventuellement :

Lecture définitive du projet modifiant le code électoral et le code des communes et relatif à l'élection des conseillers municipaux et aux conditions d'inscription des Français établis hors de France sur les listes électorales.

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif au fonds de solidarité pour l'emploi.

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la composition des conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale.

Suite de la discussion :

Du projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale (n° 1129) ;

Du projet de loi portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille (n° 1128).

Vendredi 22 octobre 1982 :

Matin, neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

Après-midi quinze heures, et soir vingt et une heures trente, et, éventuellement, **samedi 23 octobre**, matin neuf heures trente, après-midi quinze heures, et soir vingt et une heures trente :

Suite de la discussion :

Du projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale (n° 1129) ;

Du projet de loi portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille (n° 1128).

Mardi 26 octobre 1982 :

Après-midi seize heures, et soir vingt et une heures trente :

Discussion générale et discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 1983 (n° 1083).

ANNEXE

QUESTIONS ORALES INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR DU VENDREDI 15 OCTOBRE 1982.

Questions orales sans débat :

Question n° 259. — M. Philippe Bassinet rappelle à M. le ministre délégué chargé des affaires européennes que la deuxième partie de la 34^e session de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, qui s'est achevée à Strasbourg le 7 octobre, a vu la venue du Président de la République ; son discours, consacré à l'affirmation de la primauté du droit des gens et à l'extension de ce dernier au domaine social, a amplifié l'écho donné ensuite aux débats sur la crise libanaise, la situation en Turquie, l'état des libertés fondamentales dans les pays d'Europe de l'Est ; en conséquence il lui demande de bien vouloir dresser le bilan que le Gouvernement tire de cette session.

Question n° 261. — M. Jean-Marie Daillet rappelle à M. le ministre de la mer qu'au mois d'avril 1975, un navire battant pavillon panaméen quittait le port de Granville pour l'Ecosse et la mer du Nord, pour y effectuer des recherches intéressant une société pétrolière française. Mal équilibré à la suite de transformations importantes, ce bateau, le *Compass Rose III*, accusait une gîte déjà importante par mer calme. En mer du Nord, il chavira, entraînant la disparition de sept hommes d'équipage et de onze techniciens, dont quatre originaires de la Manche. Cette triste affaire a naturellement fait l'objet d'une procédure qui a donné lieu à un premier jugement, rendu au mois d'octobre 1981. L'arrêt condamnait à des peines de prison avec sursis l'armateur et l'affrètement, et relaxait le représentant du bureau Véritas, qui avait accordé le permis de navigation au *Compass Rose* modifié. L'affaire viendra en appel à Caen les 20, 21 et 22 octobre prochains. Il n'entend certes aucunement préjuger de la nouvelle décision que le tribunal est appelé à prendre en toute indépendance, mais, s'il s'adresse à lui, c'est que cette douloureuse tragédie l'a amené, à la fois comme élu de la Manche et comme président, sous la précédente législature, du groupe d'amitié parlementaire France-Panama, à s'intéresser au scandale international que représente l'attribution de pavillons de complaisance non seulement panaméens, mais aussi libériens, et même, paraît-il, grecs, à des navires dont les propriétaires, comme les affrèteurs, même lorsqu'ils sont ressortissants français, cherchent à échapper aux contraintes fiscales et réglementaires de nos lois. En particulier, l'histoire du *Compass Rose III* montre que ce comportement va jusqu'à la négligence grave en matière de sécurité. Il sait que son cabinet a reçu le 30 décembre dernier le comité de défense des familles des victimes du naufrage du *Compass Rose III* ainsi que les représentants de deux syndicats des gens de mer. Sans doute cette délégation lui a-t-elle fait part de ses propres démarches, et en particulier du dialogue direct qu'il avait pu organiser entre une délégation de parlementaires panaméens et le comité « Vérité et Justice », ainsi qu'une réunion de travail avec les autorités panaméennes à Panama même, à la faveur d'une mission officielle du groupe d'amitié. Le Gouvernement panaméen avait donné toutes les marques de son regret des fâcheuses conséquences qu'avait comportées, en l'occurrence, l'abus, traditionnel sous des administrations précé-

dentes, de la délivrance par le Panama de tels pavillons à des conditions trop aisément accessibles à peu près à n'importe qui. Il serait important qu'il fasse connaître l'état de sa réflexion et de son action pour aboutir aux accords internationaux qui mettraient fin à une pratique préjudiciable aux gens de mer, comme d'ailleurs aux armateurs des pays qui, comme le nôtre, ont une législation très rigoureuse en la matière.

Question n° 260. — M. Jean-Claude Bateux appelle l'attention de M. le ministre délégué chargé de l'emploi sur l'inquiétude que crée la stratégie industrielle de l'Entreprise Tempo-Sanys de Canteleu-Biessard (76). Cette entreprise appartient au groupe allemand Schikedanz-Quelle et possède trois établissements, l'un à Canteleu et les deux autres à Brionne et Bayeux. Des décisions récentes permettent de douter de la volonté de la direction pour assurer la pérennité de l'usine de Canteleu. Il souhaite que les pouvoirs publics veillent sur cette situation et obtiennent des garanties en tenant compte du chômage particulièrement aigu de cette région, afin d'éviter que des décisions contribuent à créer un climat d'inquiétude nuisible à un fonctionnement normal de l'établissement de Canteleu ce qui, à terme, pourrait servir à justifier une restructuration dont cette usine serait la victime.

Question n° 258. — M. René Souchon attire l'attention de M. le ministre délégué chargé de l'énergie sur la situation de vastes zones du territoire français, le plus souvent situées en montagne, qui sont très pénalisées dans leur consommation d'énergie. En effet, les prix des carburants sont d'autant plus élevés qu'on s'éloigne des raffineries. C'est ainsi que dans le département du Cantal classé dans la zone J où la tarification est la plus élevée, le litre de fuel domestique coûte 9 centimes de plus que dans la zone A où est classée la région parisienne. Cette différenciation tarifaire pèse lourdement sur l'ensemble des zones défavorisées, et notamment les zones de montagne, alors même que ces zones sont souvent productrices et exportatrices d'électricité vendue au même tarif sur tout le territoire. Quelles sont les mesures envisagées pour remédier à ce problème ? En particulier, le Gouvernement, dans la loi d'orientation sur la montagne en cours de préparation, compte-t-il retenir la proposition n° 80 de la commission d'enquête sur l'agriculture et l'économie rurale en zones de montagne et défavorisées visant à égaliser le prix de vente des carburants sur tout le territoire.

Question n° 255. — M. Joseph Menga appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que, dans un courrier du 8 février 1982, M. le Premier ministre indiquait au président du conseil régional que « le ministère de l'éducation nationale s'oriente vers la création d'une université au Havre. Il s'agirait non pas d'une université technologique à statut dérogatoire — comme l'avait envisagé le gouvernement précédent — mais d'une université de plein exercice. A cet égard, il me paraît nécessaire d'ouvrir d'abord une phase de concertation avec les divers partenaires intéressés ». Le 16 avril 1982, les élus locaux de l'agglomération havraise se prononçaient pour le développement des activités universitaires existantes, et notamment du département des affaires internationales. Tout développement de l'Université au Havre passe non seulement par le développement de ce département, mais également par sa transformation en U.E.R. de plein exercice et nécessite un transfert de locaux. En conséquence, il lui demande quels engagements précis il compte prendre concernant l'aboutissement de cette opération.

Question n° 253. — Mme Hélène Missoffe expose à M. le ministre des relations extérieures qu'une fois encore, le problème de la représentation du Cambodge va faire l'objet d'un vote à l'O.N.U. La France a jusqu'à présent adopté une attitude d'abstention motivée sans doute par la personnalité de Pol Pot. Aujourd'hui, grâce aux efforts déployés par la Chine et les cinq pays de l'Assemblée des nations du Sud-Est asiatique (A.S.E.A.N.), ce ne sont plus les seuls Khmers rouges, mais une coalition nationale tripartite, présidée par le prince Sihanouk, qui défend la cause d'un Cambodge neutre et indépendant. En conséquence, il semble souhaitable que la France prenne cette fois-ci une position claire et sorte de l'abstentionnisme. Si, comme le croit Mme Hélène Missoffe, le Gouvernement français souhaite que le conflit en cours puisse trouver une solution politique, il est indispensable d'affirmer la crédibilité du prince Sihanouk. Refuser de nous prononcer nous écarterait à l'évidence de la possibilité de jouer un rôle positif dans une négociation qui interviendra tôt ou tard. De plus, si nous sommes, comme nous l'affirmons, attachés aux principes de la non-ingérence et de la liberté des peuples à disposer d'eux-mêmes, il apparaît difficile de continuer à admettre le fait accompli de l'occupation militaire vietnamienne au Cambodge. Les liens qui nous unissent aux pays de l'ancienne Indochine française doivent nous inciter à exprimer clairement notre position et notre abstention serait mal comprise par la Chine, l'A.S.E.A.N., le Japon, l'Australie,

La Nouvelle-Zélande, pour ne parler que des principaux pays. Seuls, l'U.R.S.S. et ses satellites se réjouiraient de ce qu'il faudrait bien appeler notre manque de courage. Enfin, refuser en fait de donner toutes ses chances à la recherche d'une solution politique, reviendrait à accepter l'idée de la poursuite d'une guérilla dans laquelle s'embourbe le Viet-Nam depuis près de trois ans. Il semble évident qu'au nom même de l'amitié que nous lui portons, nous devrions tout mettre en œuvre pour persuader le Viet-Nam que son intérêt est de consacrer toutes ses forces à la reconstruction de son économie et que nous serions prêts à l'y aider sans réticence. Pour cet ensemble de raisons, il serait souhaitable qu'il donne au représentant de la France à l'O.N.U. des instructions permettant de sortir de notre attitude d'abstention. Elle lui demande de bien vouloir l'éclairer à ce sujet.

Question n° 244. — M. Edouard Frédéric-Dupont demande à M. le ministre délégué chargé du budget, si le nombre de taxis doit être augmenté à Paris et lui signale que le nombre de taxis parisiens est le plus élevé du monde par rapport à l'effectif de la population.

Question n° 254. — M. Maurice Nilès appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture, sur les obstacles qui s'opposent à l'utilisation des pommes retirées du marché. En effet, malgré les dispositions arrêtées par le gouvernement pour distribuer les excédents aux personnes susceptibles d'en bénéficier ou pour utiliser les quantités restantes dans l'alimentation animale, des fruits sont détruits. Il lui demande : quelles dispositions elle compte prendre pour faire appliquer les dispositions retenues par le Gouvernement.

Question n° 257. — M. Jean Valroff appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture, sur des conventions établies entre des organismes commerciaux ou industriels agro-alimentaires et des organisations syndicales agricoles, tendant à instaurer un système de prélèvement de cotisations au profit de ces dernières. Il insiste sur le fait que ces prélèvements sont généralement effectués sans l'accord préalable des producteurs concernés, et généralement au profit d'un seul syndicat ou groupement, et non à l'ensemble des organisations reconnues. Il lui demande si de telles pratiques sont légales, et dans le cas contraire, quelles sont les mesures qu'elle envisage de prendre pour y mettre un terme ou les réglementer.

Question n° 256. — M. Jean-Michel Belorgey attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, sur les problèmes soulevés par la mise à la charge de travailleurs à bas salaire ayant accepté les tâches à raison desquelles ils sont rémunérés à l'issue d'une succession d'épisodes de maladie, faillite, ou liquidation judiciaire, hébergement en institution psychiatrique, rupture de liens conjugaux, de remboursements de dettes à divers créanciers publics ou privés pour un montant réduisant leur revenu disponible à un niveau particulièrement faible et cela pendant une période pouvant, compte tenu du montant des créances à recouvrer, s'étaler sur une ou plusieurs décennies. Les tentatives de réinsertion sociale accomplies par des personnes se trouvant dans cette situation sont en général, à brève échéance, compromises par le sentiment d'impasse absolu qui submerge les intéressés en vérité voués à un sort de servage à vie. Il est à l'évidence exclu que la collectivité s'interdise, au motif que l'un de ses membres a pendant plusieurs années totalement perdu pied ou perdu contact avec une vie normale, d'obtenir l'acquiescement des dettes contractées à son égard, une fois le débiteur revenu à meilleure fortune. Cela paraît encore plus exclu s'agissant de créanciers privés. La notion de retour à meilleure fortune ne saurait, cependant, s'appliquer sans nuance à des salariés rémunérés au S.M.I.C.

Il lui demande si des principes ne pourraient, par conséquent, être élaborés en vue de répondre à ces situations qui tendent à se multiplier, si le Gouvernement a, à ce sujet, eu le souci de dégager une doctrine et, si c'est le cas, comment il entend la mettre en œuvre.

Question n° 262. — M. Germain Gengenwin appelle l'attention de M. le ministre de l'urbanisme et du logement sur les inquiétudes des professionnels du bâtiment confrontés à une évolution de plus en plus préoccupante de ce secteur d'activité notamment en Alsace. Toutes les statistiques attestent, en effet, un véritable effondrement de cette industrie. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour freiner cette dégradation et permettre aux nombreuses entreprises du bâtiment de retrouver un taux d'expansion leur permettant de répondre aux besoins et de maintenir l'emploi.

Question n° 252. — M. Robert Galley rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que dans le but de lutter contre l'inflation et la dégradation continue de la valeur de notre monnaie, illustrée par les deux dévaluations successives, le Gouvernement a décidé en juin d'adopter une politique de blocage

des prix et des revenus. Il souligne les incohérences du dispositif mis en œuvre en application de la loi du 30 juillet dernier. Son article 1^{er} bloque, en effet, jusqu'au 31 décembre 1983, les tarifs d'eau et d'assainissement. On peut déjà s'interroger sur les raisons qui ont conduit à fixer pour ces services un blocage de dix-huit mois alors que pour les autres prix, le blocage est limité à quatre mois. Cette mesure discriminatoire va causer un préjudice énorme aux collectivités locales qui, souvent, gèrent en régie directe de tels services. C'est singulièrement vrai pour l'assainissement qui exige et exigera encore des investissements particulièrement importants pour faire face aux programmes de constructions nouvelles et répondre aux besoins des habitants non encore raccordés au réseau. Ces investissements entraînent inévitablement des charges d'exploitation supplémentaires, ne serait-ce qu'au niveau des frais financiers, fort élevés en fonction du taux d'intérêt de l'argent. Comment les communes pourront-elles en 1982 et 1983 financer ces charges si les tarifs qu'elles avaient fixés ne peuvent être appliqués avant dix-huit mois ? Doit-on en déduire qu'il faut arrêter immédiatement les programmes d'équipement entrepris, ce qui paraîtrait paradoxal à un moment où des efforts sont faits pour lutter contre la baisse du chiffre d'affaires des entreprises et le chômage ? Il lui demande quelle solution le Gouvernement peut proposer pour remédier à cette situation, dont il est responsable. Dans le même esprit, il convient de dénoncer un aspect particulièrement choquant en matière de technique fiscale touchant la récupération de la T.V.A. De nombreuses communes ont opté pour l'assujettissement de la T.V.A. de leurs services eau et assainissement. La réglementation est telle que pour bénéficier de la récupération intégrale de la taxe grevant leurs charges, le compte d'exploitation de ces services doit être présenté en équilibre strict. Or, les mesures de blocage intervenues vont, bien évidemment, rendre impossible un tel équilibre pour plusieurs années. L'option ne pouvant être résiliée avant un délai de cinq ans, les communes concernées vont-elles être doublement pénalisées ? Il serait inadmissible qu'une décision prise unilatéralement par l'Etat porte un tel préjudice aux collectivités locales dont les efforts permanents tendent à une gestion rigoureuse de leurs services. Il est donc grand temps, dans un souci évident d'équité, de les autoriser soit à dénoncer l'option qu'elles avaient prise, compte tenu de l'élément nouveau que constitue le blocage du tarif de l'eau et de l'assainissement, soit à prendre des dispositions nouvelles tendant à éviter une pénalisation injustifiable.

Erratum.

I. — Au compte rendu intégral de la troisième séance du 6 octobre 1982.

AGGLOMÉRATIONS NOUVELLES

Page 5509, 2^e colonne, à la fin de l'amendement n° 115 de M. Alain Richard :

Au lieu de : « élection partielle dans une commune »,

Lire : « élection partielle dans cette commune ».

II. — Au compte rendu intégral de la deuxième séance du 7 octobre 1982.

OBLIGATIONS COMPTABLES DES COMMERÇANTS

Page 5576, 2^e colonne, art. 11 (art. 426, 1^{er} alinéa) :

Au lieu de : « 6 000 F »,

Lire : « 60 000 F ».

Modifications à la composition des groupes.

(Journal officiel, lois et décrets, du 13 octobre 1982.)

GRUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE (79 membres au lieu de 78.)

Ajouter le nom de M. Jacques Lafleur.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT À AUCUN GROUPE (8 au lieu de 9.)

Supprimer le nom de M. Jacques Lafleur.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

Politique extérieure (Cambodge).

253. — 13 octobre 1982. — Mme Hélène Missoffe expose à M. le ministre des relations extérieures qu'une fois, encore, le problème de la représentation du Cambodge va faire l'objet d'un vote à l'O.N.U. La France a jusqu'à présent adopté une attitude d'abstention motivée sans doute par la personnalité de Pol Pot. Aujourd'hui, grâce aux efforts déployés par la Chine et les cinq pays de l'A.S.E.A.N. (assemblée des nations du Sud-Est asiatique), ce ne sont plus les seuls Khmers Rouges, mais une coalition nationale tripartite, présidée par le prince Sihanouk qui défend la cause d'un Cambodge neutre et indépendant. En conséquence, il semble souhaitable que la France prenne cette fois-ci une position claire et sorte de l'abstentionnisme. Si, comme le croit Mme Hélène Missoffe, le Gouvernement français souhaite que le conflit en cours puisse trouver une solution politique, il est indispensable d'affirmer la crédibilité du prince Sihanouk. Refuser de nous prononcer nous écarterait à l'évidence de la possibilité de jouer un rôle positif dans une négociation qui interviendra tôt ou tard. De plus, si nous sommes, comme nous l'affirmons, attachés aux principes de la non-ingérence et de la liberté des peuples à disposer d'eux-mêmes, il apparaît difficile de continuer à admettre le fait accompli de l'occupation militaire vietnamienne au Cambodge. Les liens qui nous unissent aux pays de l'ancienne Indochine française doivent nous inciter à exprimer clairement notre position et notre abstention serait mal comprise par la Chine, l'A.S.E.A.N., le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande pour ne parler que des principaux pays. Seuls, l'U.R.S.S. et ses satellites se réjouiraient de ce qu'il faudrait bien appeler notre manque de courage. Enfin, refuser en fait de donner toutes ses chances à la recherche d'une solution politique, reviendrait à accepter l'idée de la poursuite d'une guérilla dans laquelle s'embourbe le Viet-Nam depuis près de trois ans. Il semble évident qu'au nom même de l'amitié que nous lui portons, nous devrions tout mettre en œuvre pour persuader le Viet-Nam que son intérêt est de consacrer toutes ses forces à la reconstruction de son économie et que nous serions prêts à l'y aider sans réticence. Pour cet ensemble de raisons il serait souhaitable qu'il donne au représentant de la France à l'O.N.U. des instructions permettant de sortir de notre attitude d'abstention. Elle lui demande de bien vouloir l'éclairer à ce sujet.

Fruits et légumes (pommes).

254. — 13 octobre 1982. — M. Maurice Nilès appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture sur les obstacles qui s'opposent à l'utilisation des pommes retirées du marché. En effet, malgré les dispositions arrêtées par le Gouvernement pour distribuer les excédents aux personnes susceptibles d'en bénéficier ou pour utiliser les quantités restantes dans l'alimentation animale, des fruits sont détruits. Il lui demande quelles dispositions elle compte prendre pour faire appliquer les dispositions retenues par le Gouvernement.

Enseignement supérieur et postbaccalauréat
(établissements : Seine-Maritime).

255. — 13 octobre 1982. — M. Joseph Menga appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que, dans un courrier du 8 février 1982, M. le Premier ministre indiquait au président du conseil régional que « le ministère de l'éducation nationale s'oriente vers la création d'une université au Havre. Il s'agirait non pas d'une université technologique à statut dérogatoire — comme l'avait envisagé le gouvernement précédent — mais d'une université de plein exercice. A cet égard, il me paraît nécessaire d'ouvrir d'abord une phase de concertation avec les divers partenaires intéressés. » Le 16 avril 1982, les élus locaux de l'agglomération havraise se prononçaient pour le développement des activités universitaires existantes et notamment du département des affaires internationales. Tout développement de l'université au Havre passe non seulement par le développement de ce département mais également par sa transformation en U.E.R. de plein exercice et nécessite un transfert de locaux. En conséquence, il lui demande quels engagements précis il compte prendre concernant l'aboutissement de cette opération.

Politique économique et sociale
(politique en faveur des personnes déshéritées).

256. — 13 octobre 1982. — M. Jean-Michel Beiorgey attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale sur les problèmes soulevés par la mise à la charge de travailleurs à bas salaire ayant accepté les tâches à raison desquelles ils sont rémunérés à l'issue d'une succession d'épisodes de maladie, faillite, ou liquidation judiciaire, hébergement en institution psychiatrique, rupture de liens conjugaux, de remboursement de dettes à divers créanciers publics ou privés pour un montant réduisant leur revenu disponible à un niveau particulièrement faible et ceci pendant une période pouvant, compte tenu du montant des créances à recouvrer, s'étaler sur une ou plusieurs décennies. Les tentatives de réinsertion sociale accomplies par des personnes se trouvant dans cette situation sont en général, à brève échéance, compromises par le sentiment d'impuissance absolue qui submerge les intéressés en vérité voués à un sort de servage à vie. Il est à l'évidence exclu que la collectivité s'interdise, au motif que l'un de ses membres a pendant plusieurs années totalement perdu pied ou perdu contact avec une vie normale, d'obtenir l'acquiescement des dettes contractées à son égard, une fois le débiteur revenu à meilleure fortune. Cela paraît encore plus exclu s'agissant de créanciers privés. La notion de retour à meilleure fortune ne saurait, cependant, s'appliquer sans nuance à des salariés rémunérés au S.M.I.C. Il lui demande si des principes ne pourraient, par conséquent, être élaborés en vue de répondre à ces situations qui tendent à se multiplier, si le Gouvernement a, à ce sujet, eu le souci de dégager une doctrine et, si c'est le cas, comment il entend la mettre en œuvre.

Agriculture (syndicats professionnels).

257. — 13 octobre 1982. — M. Jean Vaireff appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture sur des conventions établies entre des organismes commerciaux ou industriels agro-alimentaires et des organisations syndicales agricoles, tendant à instaurer un système de prélèvement de cotisations au profit de ces dernières. Il insiste sur le fait que ces prélèvements sont généralement effectués sans l'accord préalable des producteurs concernés, et généralement au profit d'un seul syndicat ou groupement, et non à l'ensemble des organisations reconnues. Il lui demande si de telles pratiques sont légales, et dans le cas contraire, quelles sont les mesures qu'elle envisage de prendre pour y mettre un terme ou les réglementer.

Pétrole et produits raffinés
(carburants et fuel domestique).

258. — 13 octobre 1982. — M. René Souchon attire l'attention de M. le ministre délégué chargé de l'énergie sur la situation de vastes zones du territoire français, le plus souvent situées en montagne, qui sont très pénalisées dans leur consommation d'énergie. En effet, les prix des carburants sont d'autant plus élevés qu'on s'éloigne des raffineries. C'est ainsi que dans le département du Cantal classé dans la zone J où la tarification est la plus élevée, le litre de fuel domestique coûte 9 centimes de plus que dans la zone A où est classée la région parisienne. Cette différenciation tarifaire pèse lourdement sur l'ensemble des zones défavorisées et notamment les zones de montagne, alors même que ces zones sont souvent productrices et exportatrices d'électricité vendue au même tarif sur tout le territoire. Quelles sont les mesures envisagées pour remédier à ce problème. En particulier, le Gouvernement, dans la loi d'orientation sur la montagne en cours de préparation, compte-t-il retenir la proposition n° 80 de la commission d'enquête sur l'agriculture et l'économie rurale en zones de montagne et défavorisées visant à égaliser le prix de vente des carburants sur tout le territoire.

Politique extérieure
(Conseil de l'Europe).

259. — 13 octobre 1982. — M. Philippe Bassinet rappelle à M. le ministre délégué chargé des affaires européennes que la deuxième partie de la 34^e session de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, qui s'est achevée à Strasbourg le 7 octobre, a vu la venue du Président de la République ; son discours, consacré à l'affirmation de la primauté du droit des gens et à l'extension de ce dernier au domaine social, a amplifié l'écho donné ensuite aux débats sur la crise libanaise, la situation en Turquie, l'état des libertés fondamentales dans les pays d'Europe de l'Est. En conséquence il lui demande de bien vouloir dresser le bilan que le Gouvernement tire de cette session.

*Habillement, cuirs et textiles
(entreprises : Seine-Maritime).*

260. — 13 octobre 1982. — **M. Jean-Claude Bateux** appelle l'attention de **M. le ministre délégué chargé de l'emploi** sur l'inquiétude que crée la stratégie industrielle de l'entreprise Tempo-Sanys de Cantelieu-Biessard (76). Cette entreprise appartient au groupe allemand Schikedanz-Quelle et possède trois établissements, l'un à Cantelieu et les deux autres à Brionne et Bayeux. Des décisions récentes permettent de douter de la volonté de la direction pour assurer la pérennité de l'usine de Cantelieu. Il souhaite que les pouvoirs publics veillent sur cette situation et obtiennent des garanties en tenant compte du chômage particulièrement aigu de cette région, afin d'éviter que des décisions contribuent à créer un climat d'inquiétude nuisible à un fonctionnement normal de l'établissement de Cantelieu ce qui, à terme, pourrait servir à justifier une restructuration dont cette usine serait la victime.

Transports maritimes : réglementation et sécurité.

261. — 13 octobre 1982. — **M. Jean-Marie Dalliet** rappelle à **M. le ministre de la mer** qu'au mois d'avril 1975, un navire battant pavillon panaméen quittait le port de Granville pour l'Ecosse et la mer du Nord pour y effectuer des recherches intéressant une société pétrolière française. Mal équilibré à la suite de transformations importantes, ce bateau, le *Compass Rose III*, accusait une gîte déjà importante par mer calme. En mer du Nord, il chavira, entraînant la disparition de sept hommes d'équipage et de onze techniciens, dont quatre originaires de la Manche. Cette triste affaire a naturellement fait l'objet d'une procédure qui a donné lieu à un premier jugement, rendu au mois d'octobre 1981. L'arrêt condamnait à des peines de prison avec sursis l'armateur et l'affrètement, et relaxait le représentant du bureau Veritas, qui avait accordé le permis de navigation au *Compass Rose III* modifié. L'affaire viendra en appel à Caen les 20, 21, et 22 octobre prochains. Il n'entend certes aucunement préjuger de la nouvelle décision que le tribunal est appelé à prendre en toute indépendance, mais s'il s'adresse à lui, c'est que cette douloureuse tragédie l'a amené, à la fois comme

élu de la Manche et comme Président, sous la précédente législature du groupe d'amitié parlementaire France-Panama, à s'intéresser au scandale international que représente l'attribution de pavillons de complaisance non seulement panaméens, mais aussi libériens, et même, paraît-il, grecs, à des navires dont les propriétaires, comme les affréteurs, même lorsqu'ils sont ressortissants français, cherchent à échapper aux contraintes fiscales et réglementaires de nos lois. En particulier, l'histoire du *Compass Rose III* montre que ce comportement va jusqu'à la négligence grave en matière de sécurité. Il sait que son cabinet a reçu le 30 décembre dernier le comité de défense des familles des victimes du naufrage du *Compass Rose III* ainsi que les représentants de deux syndicats des gens de mer. Sans doute cette délégation lui a-t-elle fait part de ses propres démarches, et en particulier du dialogue direct qu'il avait pu organiser entre une délégation de parlementaires panaméens et le comité Vérité et Justice, ainsi qu'une réunion de travail avec les autorités panaméennes à Panama même, à la faveur d'une mission officielle du groupe d'amitié. Le Gouvernement panaméen nous avait donné toutes les marques de son regret des fâcheuses conséquences qu'avait comportées, en l'occurrence, l'abus, traditionnel sous des administrations précédentes, de la délivrance par le Panama de tels pavillons à des conditions trop aisément accessibles à peu près à n'importe qui. Il serait important qu'il nous fasse connaître l'état de sa réflexion et de son action pour aboutir aux accords internationaux qui mettraient fin à une pratique préjudiciable aux gens de mer, comme d'ailleurs aux armateurs des pays qui, comme le nôtre, ont une législation très rigoureuse en la matière.

Bâtiment et travaux publics, emploi et activité : Alsace.

262. — 13 octobre 1982. — **M. Germain Gengenwin** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur les inquiétudes des professionnels du bâtiment confrontés à une évolution de plus en plus préoccupante de ce secteur d'activité notamment en Alsace. Toutes les statistiques attestent en effet un véritable effondrement de cette industrie. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour freiner cette dégradation et permettre aux nombreuses entreprises du bâtiment de retrouver un taux d'expansion leur permettant de répondre aux besoins et de maintenir l'emploi.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75227 PARIS CEDEX 13. Téléphone } Renseignements : 575-61-31 Administration : 578-61-39 TÉLEX } 201176 P DIRJO-PARIS	
Codes.	Titres.	Franca.	Franca.		
Assemblée nationale :					
Débats :					
63	Compte rendu	84	320	Les DOCUMENTS de l' ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 67 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.	
33	Questions	84	320		
Documents :					
67	Série ordinaire	468	832		
27	Série budgétaire	180	204		
Sénat :					
68	Débats	102	240		
69	Documents	468	828		
N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.					
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.					

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des trois séances du mardi 12 octobre 1982.

1^{re} séance : page 5635; 2^e séance : page 5651; 3^e séance : page 5671.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)