

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 7<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983  
(14<sup>e</sup> SEANCE)

### COMPTE RENDU INTEGRAL

2<sup>e</sup> Séance du Mardi 12 Octobre 1982.

#### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL

#### 1. — Transports Intérieurs. — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5651).

Discussion générale (suite) :

MM. Bergelin,  
Jarosz,  
Prat,  
de Caumont,  
Lassale,  
Weisenhorn,  
Sapin,  
Labazée,  
Couillet,  
Loncle,  
Tinseau.

Clôture de la discussion générale.

M. Filterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

Passage à la discussion des articles.

Article 1<sup>er</sup> (p. 5664).

MM. Tinseau, Fèvre, Bergelin, Robert Galley, le ministre d'Etat.

Amendement n° 164 de M. Bergelin : MM. Bergelin ; Chénard, rapporteur de la commission de la production ; le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 165 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 90 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur, Tinseau. — Adoption.

Amendements n° 352 du Gouvernement et 91 de M. Fèvre : MM. le ministre d'Etat, Fèvre, le rapporteur. — Adoption de l'amendement n° 352 ; l'amendement n° 91 n'a plus d'objet.

Amendements identiques n° 2 du Gouvernement et 23 de la commission : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption du texte commun.

Amendement n° 166 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 167 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 168 de M. Bergelin, 92 de M. Fèvre, 349 de M. Gilbert Gantier et 364 du Gouvernement : MM. Robert Galley, Fèvre. — L'amendement n° 349 n'est pas défendu.

MM. le ministre d'Etat, le rapporteur, Robert Galley. — Retrait de l'amendement n° 168 ; rejet de l'amendement n° 92 ; adoption de l'amendement n° 364.

Les amendements n° 169 et 170 de M. Bergelin n'ont plus d'objet.

Amendement n° 93 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article 1<sup>er</sup> modifié.

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

#### 2. — Ordre du jour (p. 5670).

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL,  
vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### 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).

Ce matin, l'Assemblée a abordé la discussion générale.

Dans la suite de cette discussion, la parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, le Gouvernement nous propose aujourd'hui d'adopter un projet de loi d'orientation des transports intérieurs dont le moins qu'on puisse dire est qu'il suscite plus de questions qu'il n'apporte de réponses.

Au nom du rassemblement pour la République, je voudrais vous faire part de mon étonnement.

Voilà plus d'un an que vous préparez ce texte, que vous multipliez les déclarations. Quelles sont les nouvelles règles du jeu, quels chemins allons-nous emprunter, quelles précisions nous apportez-vous, quel est le cadre de cette discussion essentielle pour l'avenir ? Que constatons-nous ? Rien, ou presque.

Votre projet est une longue suite de déclarations lénifiantes, qui nous montrent que vous avez au moins appris quelque chose en entrant dans ce ministère, et je cite : « La France est un

pays de libertés où chacun peut aller librement où il veut, quand il veut et selon le mode de transport choisi. » Nous sommes heureux que vous ayez fait cette importante découverte. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

Votre projet correspond-il à un texte de loi ? Nous ne le pensons pas. Il est assez remarquable que les passages les plus critiques soient les plus flous. Vous n'avez pas manqué de temps pour préparer ce texte. Vous êtes entouré de juristes éminents, qui connaissent parfaitement le sens et la valeur de chaque mot, de chaque virgule.

Alors, faut-il en déduire que vous cherchez à tromper le Parlement sur vos intentions ? Lors de la discussion des articles, vous protesterez, bien sûr, de votre bonne foi. Mais nous avons déjà connaissance de certains décrets d'application qui seront pris dès la promulgation de la loi et qui contrediront formellement vos déclarations. Cela, d'ailleurs, vous sera juridiquement possible, car la rédaction ambiguë des différentes dispositions du projet permet toutes les interprétations et toutes les orientations possibles par voie réglementaire.

Je ne vous ferai pas l'injure, monsieur le ministre d'Etat, de vous prendre pour un républicain libéral ou pour un social-démocrate. Vous appartenez au parti communiste, et, à ce titre, votre objectif est d'étatiser progressivement le secteur des transports.

**M. Jean Jarosz.** Ah ! on l'attendait, celle-là !

**M. Christian Bergelin.** Vous ne pouvez donc pas admettre que, côté des entreprises nationales, un secteur privé tienne une place non négligeable dans les activités de transports. Mais vous êtes trop habile pour en demander la nationalisation immédiate. Dans votre logique, qui procède de vos choix idéologiques, vous asphyxierez peu à peu le transport routier privé, la batellerie et le transport aérien régional.

Une loi ne s'imposait pas, sauf pour régler le statut de la S.N.C.F., car la convention entre l'Etat et cette société nationale, qui date de 1937, vient à expiration à la fin de l'année. A ce titre, le chapitre I<sup>er</sup> du titre II concernant le transport ferroviaire ne soulève pas d'objections fondamentales de notre part car, dans ce domaine comme dans les autres, vous ne dévoilez rien d'essentiel. L'approche des élections municipales n'est peut-être pas étrangère à ce projet d'orientation annoncé à grand renfort de publicité, et la mise en valeur du ministre d'Etat représentant une composante de la coalition au pouvoir n'est sans doute pas dépourvue d'arrière-pensée.

Votre projet peut être divisé en cinq grandes parties : un énoncé des grands principes, un chapitre consacré à la sécurité, le transport ferroviaire, le transport routier, et, enfin, le transport aérien et fluvial.

Nous constatons la place marginale qu'occupent dans votre esprit les transports aériens et fluviaux. Il est vrai que ces secteurs ne vous passionnent guère. De plus, la batellerie a le front de s'opposer à certaines concurrences déloyales que lui fait la S.N.C.F. Vous n'annoncez pas les grandes orientations qui seront définies pour ce secteur, qui doit trouver sa place dans le cadre d'une politique équilibrée des transports.

Pour le transport aérien, la mise à l'écart du Parlement est manifeste. Pendant que nous préparions ces débats, et vous l'avez rappelé ce matin, un rapport rédigé par M. Funel et par M. Villiers vous a été remis le 30 septembre. En revanche, vous ne présentez pas à l'Assemblée les grandes lignes de votre politique. On a l'impression que vous avez rattaché ce chapitre à votre projet pour qu'il mérite son appellation d'orientation. Je laisse à mes collègues le soin de juger ce procédé, qui montrerait, si besoin était, l'estime que vous portez au Parlement.

Nous vous remercions cependant de nous fournir une nouvelle définition du transport aérien, qui, à l'évidence, bouleversera totalement les données actuelles : « Le transport aérien consiste à acheminer par avion, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste. »

Il n'y a donc rien de précis dans ce projet mais il n'est pas pour autant anodin. Plus le texte est flou, plus il donne au ministre responsable les possibilités de conduire une politique personnelle dont nous connaissons, en ce qui vous concerne, les objectifs.

**M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.** Ah oui ?

**M. Christian Bergelin.** Bien sûr !

Le premier chapitre est un modèle de philosophie juridique marxiste. Il est, à cet égard, le mieux réussi. (*Très bien ! sur divers bancs du rassemblement pour la République.*) Vous escomptiez peut-être obtenir une sorte de consensus autour des formules un peu redondantes du genre : La mise en œuvre progressive du droit au transport, le droit à l'information des usagers, le développement harmonieux des divers modes de transport, les coûts sociaux non monétaires, la politique globale des transports assurée dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique. J'arrête là une liste qui pourrait être longue.

Les premiers articles sont intéressants, car ils révèlent votre volonté politique et votre façon de raisonner. Ces dispositions, à y regarder de plus près, sont très dangereuses.

Votre première grande idée est de proclamer un droit au transport. Qu'est-ce que cela veut dire ? Vous ajoutez, à l'article 2, que la mise en œuvre de ce droit permettra de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix. Cela signifie-t-il qu'auparavant de telles possibilités n'existaient pas ? Vous y répondez vous-même dans l'exposé des motifs — page 3 — en soulignant que l'accroissement des capacités de transport, tous modes réunis, a répondu globalement aux besoins de la collectivité.

Il est alors abusif de prétendre insidieusement que la liberté de se déplacer n'existait pas en France. On voudrait donc nous faire croire que le droit au transport n'était pas effectif jusqu'à présent, faisant l'impasse sur l'incroyable développement des moyens de communication — réseau d'autoroutes, train à grande vitesse, programme aéronautique — qui a fait passer la France en vingt ans d'un pays sédentaire à un pays moderne ?

Vous-même, monsieur le ministre d'Etat, vous étiez fier d'être aux commandes, le jour de l'inauguration, du T. G. V., projet issu, je vous le rappelle, de « l'héritage ».

En fait, votre projet de loi vise à mettre en place progressivement un droit contrôlé et une liberté surveillée. Pour nous, le droit de se déplacer librement est une liberté fondamentale inhérente à la personne humaine et inscrit dans la Constitution.

Lorsque l'Etat intervient dans le domaine des libertés publiques, il les aménage, il les restreint, il les régimente. Proclamer le droit au transport n'est pas innocent. En faire dépendre son application de dispositions législatives ou réglementaires — dans le cas présent, plutôt réglementaires — constitue un précédent fâcheux. Vous défendez à cette tribune la conception marxiste des libertés dont nous connaissons par ailleurs, hélas ! les applications. Selon vous, l'Etat doit énoncer les libertés. Il les permet, il les octroie. C'est tout cela que nous réfutons.

C'est dans le même esprit qu'on veut créer un service public de transports. Certes, l'exposé des motifs prend bien soin de préciser que la notion de service public s'entend ici au sens de mission et non d'organisme. La formulation volontairement ambiguë, notamment de l'article 5, permettra l'étatisation du secteur des transports. Permettez-moi, monsieur le ministre d'Etat, de vous faire deux citations :

D'abord de M. Nicolay, ancien collaborateur de M. Mitterrand, vice-président du Conseil d'Etat, qui indique, dans son cours de droit administratif à l'Ecole nationale des ponts et chaussées : « Par service public, on entend aussi bien la mission confiée à la puissance publique que l'organe chargé de l'accomplissement de cette mission ». Vous usez remarquablement bien, et souvent, de cette confusion ! Ce n'est d'ailleurs pas la notion de service public à intensité et, pourquoi pas ? à géométrie variables, qui nous rassurera.

Nous sommes favorables au rôle prééminent de l'Etat et, dans notre conception, un rôle général d'orientation doit lui être attribué. En revanche, s'il s'agit pour la puissance publique d'organiser ou d'exécuter elle-même le déplacement des personnes ou le convoyage des marchandises, nous ne sommes pas d'accord.

Voici la deuxième citation d'un de vos collaborateurs, M. Braibant, qui écrit dans son cours de droit administratif à « Sciences-Po » que la notion de service public a évidemment une connotation politique.

Votre action, sous prétexte d'un service public extensible à l'infini, c'est l'Etat omniprésent, c'est l'Etat transporteur.

Pour nous, la notion de service public doit, tout autant que la notion d'indépendance nationale dans d'autres secteurs, être continuellement adaptée aux aspirations et aux besoins réels. Faute de quoi, elle sert surtout à bloquer des mutations et à justifier des archaïsmes perpétués en son nom.

La conjugaison des deux principes fondamentaux — mise en œuvre du droit au transport et extension du service public — vous ont conduit à préparer un projet qui, semble-t-il, reprend le thème usé du combat entre le rail et la route.

Pour nous, rail et route, avec leurs caractéristiques propres, sont complémentaires. Nous aurions donc aimé, de la part du ministre des transports, une autre vision des choses. Au contraire, vous avez délibérément choisi d'être le ministre de la S. N. C. F.

Vous avez réintroduit, en France, la peine de mort que le Parlement vient d'abolir. Votre projet, en effet, permet au Gouvernement de radier les entreprises passibles de manquements graves ou répétés, sans accorder aucune garantie de procédure aux intéressés. (Très bien ! sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République.)

Or, s'il est normal que des sanctions soient prises pour des manquements à la législation des transports, du travail ou de la sécurité, vous, vous allez vraiment très loin. Vous ne vous préoccupez pas un instant du sort d'une entreprise radiée et de son personnel. Ainsi, un employeur ou un seul conducteur pourrait répéter plusieurs fois la même faute et c'est toute l'entreprise — et donc ses travailleurs — que vous pénaliserez. Avouez vous-même que c'est inquiétant !

**M. Jacques Godfrain.** Très bien !

**M. Christian Bergalin.** Vous savez — puisque vous avez déjà préparé le décret — que, dans les entreprises de transport routier, le temps « mis à disposition » sera bientôt considéré comme temps de travail à part entière. Cette mesure va entraîner un alourdissement important des charges, alors que la situation financière des entreprises considérées n'est déjà pas brillante.

Vous avez énoncé, à plusieurs reprises, que le transport en France était sous-payé. Depuis quelques mois, l'augmentation de la T. V. A. et le renchérissement du carburant, lié, il est vrai, au cours du dollar pour des raisons de conjoncture internationale, mais aussi au laxisme de la politique monétaire du Gouvernement, ont pénalisé gravement la santé déjà précaire des entreprises de transports, aggravée depuis par l'instauration du blocage des prix.

Chaque mois, en effet, le ministère des finances annonce le plus simplement du monde une hausse de six à neuf centimes du litre de gazole, si bien que la déductibilité partielle de la T. V. A., étalée sur cinq ans, est la carotte qui masque le bâton. La préoccupation première des chefs d'entreprise est d'ordre économique et financier. Ils feront tout, dans le cadre des institutions issues du suffrage universel, pour défendre leur outil de travail et pour sauver leur entreprise. Ils ne seront pas seuls, car leurs collaborateurs salariés sont partie prenante dans cette démarche de sauvegarde.

**M. Jacques Godfrain.** Très bien !

**M. Christian Bergalin.** Si votre politique économique et sociale est suicidaire pour les entreprises, elle est cohérente avec votre système.

Vous voulez que l'Etat gère tout le secteur des transports. Nous sommes favorables à une grande politique ferroviaire s'appuyant sur un établissement public « performant », utilisant les apports technologiques modernes. Mais ce n'est pas en déshabillant Paul pour habiller Pierre que vous répondrez aux besoins vitaux du pays pour son développement économique, dans le cadre de la compétitivité qui s'impose à l'ensemble de la nation.

Nous reconnaissons volontiers que des améliorations pouvaient être apportées. L'amélioration des conditions de travail et de sécurité doit être une œuvre nationale de longue haleine. Nous vous soutiendrons dans cette démarche difficile, mais indispensable. Cependant, les exigences de la sécurité ne doivent pas servir d'alibi à une politique partisane contre un mode de transport déterminé. Nous craignons que des accidents dramatiques n'autorisent le Gouvernement à prendre certaines décisions qui pourraient paralyser tel ou tel mode de transport. Il ne faut pas profiter d'un consensus, lié à une émotion, par ailleurs légitime, pour mettre en œuvre, dans le cadre d'une meilleure sécurité, des dispositions plus marquées par l'idéologie que par le pragmatisme.

Une loi d'orientation aurait dû permettre à l'Assemblée de se prononcer sur des propositions claires. Nous sommes favorables à la présence de l'Etat dans l'organisation générale des transports intérieurs. Le problème se pose quant au degré de son intervention sur le marché. A la fonction de gestionnaire autoritaire du marché que vous voulez instaurer partout, il aurait fallu substituer le rôle plus souple d'arbitre et de garant des règles du jeu concurrentiel sans lesquelles il n'existe pas d'efficacité économique.

Or, à l'heure actuelle, le fonctionnement normal de la concurrence sur ce marché est entravé par des réglementations et des interventions diverses qui sont plus le résultat d'une sédimentation historique que celui d'une volonté d'organiser rationnellement le marché des transports intérieurs.

Dans la plupart des cas, ces réglementations ne survivent plus que pour protéger des situations acquises, bloquer des évolutions et des innovations nécessaires, maintenir des archaïsmes, alors qu'est parfois perdu jusqu'au souvenir même des raisons tout à fait légitimes qui avaient servi à les fonder.

C'est pourquoi la réintroduction dans ce secteur d'un certain nombre de règles de l'économie de marché apparaît aujourd'hui non seulement possible, mais aussi socialement préférable.

Notre politique future de transports intérieurs, fondée sur la combinaison de la concurrence et de la gestion réglementaire, reposera sur l'affirmation de trois grands principes.

Le premier principe, qui gouverne les relations entre le transport et les utilisateurs, et qui est inhérent à notre choix de société, est celui de la liberté laissée à l'utilisateur face au mode de transport et aux transporteurs. Si ce principe ne peut être remis en cause, son application entraînera des difficultés que l'on peut ainsi résumer : comment faire pour que ce libre choix ne soit pas faussé et s'exerce dans des conditions de clarté et de loyauté suffisantes ?

D'où le second principe qui comprend, en réalité, deux propositions complémentaires : d'une part, rétablir les conditions d'exercice d'une libre concurrence entre modes de transport et transporteurs ; d'autre part, veiller à ce que cette concurrence s'exerce dans des conditions harmonisées, ce qui implique une série d'actions de régulation et de contrôle, d'où l'intervention de la puissance publique ne sera pas absente.

Troisième principe : le transport n'est pas une fin en soi et ne peut donc être considéré isolément. Jouant un rôle important dans l'économie et dans la vie quotidienne, les transports intérieurs doivent, pour leur organisation et leur gestion, tenir compte d'une série de contraintes externes, comme l'aménagement du territoire, les économies d'énergie et l'environnement.

C'est donc sur ces trois principes fondamentaux que s'élabore notre politique future des transports intérieurs, soucieuse de redonner à ce secteur un dynamisme en accord avec le nouveau contexte économique et social dans lequel il s'insérera tout naturellement.

Après une étude approfondie de votre projet, nous essaierons loyalement et avec sérénité d'améliorer ce texte. Nous avons déposé des amendements qui tendent soit à gommer les dispositions les plus dangereuses du projet, soit à améliorer certains points techniques. Nous ne nous faisons guère d'illusions à leur sujet, car nous avons eu connaissance de votre dernière déclaration : « Il n'est pas question que nous nous fassions accrocher au Parlement sur des points techniques, alors que cette loi est de nature politique. »

Vous demandez donc un blanc-seing à notre assemblée afin de mettre en œuvre la politique que vous voulez et quand vous le voudrez. L'application de l'article 48, symbole de votre projet, dessaisira entièrement le Parlement de ses prérogatives.

Nous voulons simplement prendre date, car si votre projet restait en l'état, ce serait la mise sous tutelle complète par les ukases de l'administration des transports. C'est une conception que nous ne partageons pas, car nous savons depuis longtemps qu'elle est contraire à l'intérêt de la France. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** La parole est à M. Jarosz.

**M. Jean Jarosz.** Le bilan des accidents de la route pour le mois d'août 1982 vient d'être publié. Il fait apparaître une régression sensible du nombre d'accidents. Sur la base des chiffres d'août 1981, on peut ainsi considérer que 247 vies humaines auront été sauvées. Ce fait est évidemment positif. Venant, après le tragique accident de Beaune, il indique un début de prise

de conscience collective de l'enjeu que constitue le respect des règles de la sécurité routière et un infléchissement notable des comportements.

Agir pour que recule de manière significative et durable ce fléau humainement, socialement, économiquement insupportable, que constituent les accidents de la route, c'est là un des objectifs majeurs de ce projet de loi.

Quels sont les problèmes posés en matière de sécurité ?

En ce qui concerne le transport des personnes, une conception étroite de la rentabilité a conduit à ne consentir que des efforts insuffisants en faveur des transports publics, ce qui a abouti à une régression du service public.

Dans le domaine du transport des marchandises, cette conception étroite de la rentabilité s'est traduite, de la part des secteurs dominants du capital, par une forte pression sur les prix des opérations de transport, par une concurrence exacerbée entre les différents modes de transport avec pour conséquence le recul du chemin de fer et de la batellerie. Pour le transport routier, on peut constater des conditions d'activité et de travail dégradées, le développement de certaines pratiques de sous-traitance malsaines, voire l'incitation au non-respect de la réglementation.

Il est bien clair que cette situation a eu des effets graves dans le domaine de la sécurité et, en particulier, dans celui de la sécurité routière. Il est donc nécessaire de redéfinir, en même temps qu'un encadrement juridique inadapté et désuet, les principes, les choix fondamentaux de la politique des transports et les procédures de sa mise en œuvre. Telles sont la raison d'être et la signification profonde de ce projet de loi qui entend faire de la sécurité, un fondement, une priorité et un objectif essentiels de la nouvelle politique des transports.

Quels sont les choix de la sécurité ?

Le premier d'entre eux se pose tout d'abord au plan économique et social. De ce point de vue, il s'agit de rompre avec la logique étroite et dangereuse définie par et pour le capital.

Le projet de loi d'orientation affirme, comme un principe essentiel, la prise en compte du coût réel des transports, celui-ci comprenant le coût de la sécurité et l'ensemble des coûts sociaux qui lui sont liés. Sur cette base, la juste rémunération du transporteur et, de manière plus générale, la juste rémunération de l'ensemble des intervenants constitue un objectif fondamental.

Parallèlement à cet effort d'assainissement économique indispensable, une action doit être engagée sur le plan social.

Cela vaut, d'abord, pour le transport routier, domaine dans lequel il convient de réaliser des avancées significatives, notamment en matière de conditions de travail. Les chauffeurs doivent bénéficier des dispositions du code du travail, recevoir une véritable formation initiale et permanente, être soumis à des contrôles plus exigeants de leurs aptitudes physiques et être mieux protégés en cas d'inaptitude provisoire ou définitive. Toutes ces mesures doivent être prises dans le cadre d'une indispensable revalorisation de leur profession.

Le projet de loi d'orientation propose, en outre, que les formes de rémunérations incitant au non-respect de la sécurité — comme primes à la rotation ou paiement aux kilomètres — soient interdites, en même temps qu'il engage la responsabilité des entreprises clientes pour tout manquement — par exemple à travers des temps d'attente anormaux ou des travaux accessoires imposés au chauffeur — qui leur serait imputable.

Cette démarche concerne évidemment l'ensemble des modes de transport. Elle ne signifie en aucune façon qu'il faille renoncer à la compétitivité ; mais celle-ci doit être, plus que jamais, recherchée par des efforts de rationalisation, par un recours beaucoup plus large aux techniques modernes, aussi bien pour les transports eux-mêmes que pour la connaissance des marchés.

Il ne s'agit donc pas de supprimer la concurrence mais de l'asseoir sur des bases plus saines, de mieux valoriser les atouts propres aux différents types de transport, dans la recherche d'une réponse bien adaptée à l'ensemble des besoins des gens et du pays, la liberté de choix de chacun étant préservée. En bref, nous voulons un service public rénové, un service public qui soit dynamique, moderne, efficace, sûr, avec des entreprises de transport en bonne santé.

Le deuxième choix de la sécurité doit s'affirmer au plan de l'aménagement du territoire. Dans ce domaine aussi, il convient de mettre un terme à la politique de repli du chemin de fer et de la voie d'eau. S'agissant du train, des procédures sont pré-

cisées qui permettent — d'ores et déjà — la réouverture de lignes secondaires, tandis qu'un schéma directeur des voies navigables est en cours d'élaboration.

Le choix des investissements routiers doit être lui-même fortement soumis aux impératifs de sécurité. Cela conduira, au cours des années à venir, à affecter une part sensiblement accrue des crédits à l'amélioration de la signalisation, à la suppression des points dangereux, à la protection contre les obstacles latéraux, à l'amélioration des traversées d'agglomération et, autant que possible, à leur contournement par les grands axes routiers.

Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des centres urbains, qui sont de véritables points noirs de la circulation et de la sécurité routière. Un effort prioritaire pour le développement et l'amélioration des transports urbains est d'ores et déjà engagé avec le fonds spécial pour les grands travaux, ainsi que la décision d'abaisser à 30 000 habitants le seuil du versement-transport. Il faudra le poursuivre.

Pour être pleinement efficace, il doit être accompagné d'une politique tarifaire incitative à l'utilisation des transports en commun, notamment pour les trajets domicile-travail, ainsi que de dispositions visant à favoriser une meilleure utilisation de la complémentarité entre les moyens individuels de se déplacer et les transports collectifs : aménagement de parkings de rabattement, organisation de navettes ; étude avec les autorités concernées de véritables plans de circulation et de stationnement urbains.

Le troisième choix de la sécurité, enfin, doit se faire par la participation plus large des intéressés — élus, professions, travailleurs, usagers — aux décisions et à leur mise en œuvre.

L'articulation entre la loi d'orientation des transports intérieurs et la loi de décentralisation permettra de doter les collectivités territoriales de pouvoirs, de compétences et de moyens nouveaux.

Le projet de loi propose — c'est une innovation importante à nos yeux — l'instauration, dans chaque département, d'une commission paritaire chargée de l'application des dispositions relatives au respect de la sécurité, notamment en matière de conditions de travail et de conduite, dans et par les établissements de transport situés sur le territoire du département. Il tend à ce que, d'une manière générale, les professions et les travailleurs concernés soient mieux associés à l'application de la réglementation et à son contrôle.

Ainsi, le Gouvernement entend accorder aux transports une importance accrue.

De premières et importantes décisions ont d'ores et déjà été prises. D'autres le seront encore d'après les conclusions de la commission d'enquête constituée après l'accident de Beaune, ainsi que d'après celles de la commission d'études portant sur la sécurité des poids lourds.

Les communistes se réjouissent d'une telle démarche. Ils appuient et défendent donc ce projet de loi d'orientation des transports intérieurs qui va dans le bon sens pour la sécurité des citoyens. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Henri Prat. L'exposé des motifs du projet de loi que vous nous présentez explique de façon parfaite le changement qui va intervenir dans la politique des transports et, en conséquence, dans le comportement de la S. N. C. F.

Je ne doute pas que vous mettiez vos actes en accord avec vos déclarations, d'ailleurs toutes fort cohérentes et tout à fait conformes au nouvel esprit qui va désormais, nous l'espérons, présider à l'organisation des transports. Je ne vous cacherai pas, néanmoins, que je me pose quelques questions sur la capacité de cette grande dame, longtemps intouchable, à assurer une reconversion rapide, tellement, depuis plus de vingt ans, le poids des habitudes a dû façonner et imprégner profondément sa façon de gérer notre réseau national.

Je voudrais, pour illustrer mes craintes, et bien faire ressortir tout ce qui doit changer, vous exposer rapidement un cas très concret — hélas ! peut-être pas unique — qui démontrera l'ampleur de la tâche qui vous attend. Profitant de cette occasion, je vous poserai — plus exactement je vous reproserai — une question.

Je ne ferai pas l'historique de la ligne Pau—Saragosse par Canfranc ou Bordeaux—Saragosse par Canfranc dont je vais vous parler. Je rappellerai simplement comment la S. N. C. F.

s'y est prise pour condamner, pour tuer cette ligne internationale de communication entre la France et l'Espagne, au mépris des accords internationaux. Je crois que cette histoire situera bien le problème central de la loi dont nous débattons.

Pour une ligne internationale, jugez un peu !

Entre Pau et Canfranc — soit 90 kilomètres — il y a quinze arrêts ; il y en a encore dix-huit du côté espagnol pour 200 kilomètres jusqu'à Saragosse. Le matériel est archaïque et inconfortable. Quant aux horaires, c'est un véritable poème ! En effet, le train venant de France arrivait à Canfranc — je parle au passé et vous allez comprendre pourquoi — à dix heures vingt-cinq alors que la correspondance pour Saragosse était partie à neuf heures cinquante-cinq. Il ne restait plus aux voyageurs qu'à attendre dans la gare glaciale de Canfranc entourée de montagnes jusqu'à seize heures trente.

Pour finir de dissuader ceux qui voulaient encore utiliser la ligne on institua un service marchandises-voyageurs, ce qui contraignait ces derniers à subir toutes les manœuvres.

On a équipé les gares d'Hendaye et de Port-Bou de dispositifs de changement d'écartement des essieux, mais pas la gare de Canfranc ! Il ne fallait sans doute pas gêner les intérêts puissants de « Transfesa » qui détient le monopole de ces installations. On peut même dire que la S.N.C.F. et la Renfe s'entendaient comme larrons en foire. Elles convenaient même d'appliquer, sur les autres lignes, un tarif préférentiel — le tarif « Iberia » — faisant perdre à la ligne par Canfranc le bénéfice d'être la plus courte distance pour rejoindre Saragosse.

On allait aussi démonter les sous-stations d'Urdos et des Forges d'Abel. Bref, on s'acheminait inexorablement et froidement vers la mort de cette ligne. Comment aurait-il pu en être autrement ? La providence allait venir au secours de la S.N.C.F. et du gouvernement de l'époque.

En 1970, un train de marchandises chargé de maïs s'essouffait et, faute de puissance — on avait enlevé quelques groupes — ne pouvait monter une rampe verglacée. Les conducteurs stoppaient le convoi, descendaient et voyaient le train dévaler en marche arrière à une folle allure, bousculer un pont métallique dans une courbe pour finir au fond d'un ravin.

Heureusement, il n'y eut pas de morts mais seulement des dégâts matériels.

Quelle aubaine pour la S.N.C.F. et pour le gouvernement ! Je vous indique cependant que je fais partie de ceux qui pensent que cet accident n'a pas été délibérément provoqué, car je connais bien la conscience professionnelle des cheminots !

On aurait pu penser — en application d'un principe bien connu — que celui qui avait occasionné les dégâts allait être tenu de les réparer. Eh bien non ! On attend toujours la reconstruction de l'ouvrage dont la destruction relève pourtant de la seule responsabilité de la S.N.C.F., alors que la ligne en question figure toujours, que je sache, dans les ouvrages concédés dont elle doit assurer l'exploitation et l'entretien. Elle fait même encore mieux puisqu'elle abandonne cet entretien, ainsi que le maintien en bon état des ouvrages d'art, nombreux et importants dans cette région de montagne, déplace le personnel, ferme les gares et, pendant ce temps, on vole même le matériel !

Bien entendu, on annoncera, par-ci, par-là — et comme par hasard, un peu avant les consultations électorales, par la bouche des candidats de l'ancienne majorité — un accord imminent pour la réouverture de la ligne, qui figure toujours sur les horaires des chemins de fer, avec la mention « circulation interrompue provisoirement ».

Actuellement, le trafic s'effectue par autobus depuis Oloron avec, parfois, un changement de véhicule à Bedous. La traversée du col du Somport par la route, vous vous en doutez, notamment en hiver, n'arrange rien et l'autobus arrive toujours, lui aussi, après le départ du train pour Saragosse et après vingt et un arrêts sur 60 kilomètres, dont certains, il faut le reconnaître, sont facultatifs.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue, vous avez largement dépassé votre temps de parole.

**M. Henri Prat.** Je conclus, monsieur le président.

Cela faisait dire à l'un de mes amis, spécialiste de ces questions, que le voyageur qui avait choisi à Pau, avec sa famille et ses valises, le trajet le plus court pour aller à Saragosse en passant par Oloron avec changements et rechangements, dans des wagons datant de la belle époque et qui, moyennant quarante-neuf arrêts pour 300 kilomètres, atteignait, après treize

heures de voyage, la ville de Saragosse sans être complètement écoeuré, devait être décoré de la Légion d'honneur ! Je m'excuse de cette citation — qui n'est pas de moi — auprès des titulaires de cette haute distinction, mais une telle boutade illustre bien la situation.

Le comble, monsieur le ministre, est que la S.N.C.F., dans ses études de « rentabilité », retient le nombre de voyageurs qui ont fréquenté la ligne en calculant le coût d'utilisation des matériels sur la moyenne nationale dans laquelle figurent les trains Corail et sans doute, maintenant le T.G.V. !

Tout cela est vrai, trislement vrai ! A ce jour, rien n'a encore changé. Je ne citerai pas les très nombreux arguments en faveur de cette ligne ; ce n'est ni le moment ni l'endroit. Je vous ai interrogé à plusieurs reprises, monsieur le ministre d'Etat, sur ce sujet, et je n'ai reçu qu'une réponse d'attente. Vous avez en revanche répondu à un sénateur et au commissaire de la République des Pyrénées-Atlantiques le 19 avril dernier — retenons bien la date — qu'en raison de la décentralisation, il fallait replacer ce problème dans le cadre de la régionalisation.

C'est un peu oublier le caractère international de cette ligne. La S.N.C.F. a d'ailleurs répondu elle-même deux mois après au commissaire de la République :

« Du fait du caractère international de la ligne, la S.N.C.F. est pratiquement dessaisie de ce dossier, et attend toujours qu'une décision de l'Etat lui soit signifiée ou, à tout le moins, qu'une orientation précise lui soit communiquée à ce sujet. Jusqu'à l'heure, il n'en a rien été... »

« Une telle entreprise ne pourrait être envisagée qu'en application d'une intention de réouverture clairement définie par l'Etat. »

Nous en sommes là, dix-huit mois bientôt après le changement. Chez nous, dans le Sud-Ouest, on appelle cela « taper en touche ». (Sourires.)

Je vous demande donc, monsieur le ministre d'Etat, de remettre cette affaire sur les rails. Vous allez d'ailleurs trouver beaucoup de monde pour vous aider : la région Aquitaine qui, sous la présidence de votre collègue André Labarrère, a réclamé la réouverture de cette ligne ; le département qui a fait de même ainsi que le Conseil de l'Europe lors de la conférence des régions pyrénéennes en juin dernier ; les chambres de commerce tant françaises qu'espagnoles ; les syndicats de cheminots et, bien entendu, nos voisins espagnols aragonais, ainsi que les populations concernées dans cette vallée de montagne.

Aucune étude n'a été réalisée pour améliorer les conditions du trafic ; aucune prospection n'a été menée auprès des industriels intéressés par les échanges franco-espagnols alors que va intervenir l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne et rien n'a été fait pour développer les voyages touristiques. Je souhaiterais, monsieur le ministre d'Etat, que vous nous exposiez vos intentions et que vous nous assuriez que les méthodes anciennes vont véritablement disparaître.

Reprenons cette affaire et vous aurez l'occasion d'apporter la démonstration très concrète, en appliquant les excellents principes contenus dans l'exposé des motifs du projet de loi, que le changement est véritablement arrivé. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

**M. Robert de Caumont.** Monsieur le ministre d'Etat, privatisation maximale des profits, socialisation maximale des coûts et des pertes, tels étaient jusqu'à présent les maîtres mots de l'économie des transports.

Dans un tel contexte, les droits des usagers, notamment les plus défavorisés par l'éloignement, par la faiblesse des revenus, par les handicaps, ne pouvaient qu'être négligés. L'aménagement du territoire ne pouvait que se heurter à la concentration sur les grands axes, eux-mêmes livrés à une concurrence sauvage, parce que plus rentables.

La sécurité, l'économie d'énergies et d'investissements publics, d'infrastructures ne pouvaient qu'en faire les frais avec les incidences que l'on connaît sur les dépenses de la sécurité sociale, sur la balance du commerce extérieur, sur le budget de l'Etat ou de la S.N.C.F.

Il était temps de renverser une telle « logique », si l'on peut appliquer cette expression à l'ancienne politique. Avec ce projet de loi d'orientation, ce sera chose faite.

La réhabilitation de la notion de service public, la proclamation du droit des personnes au transport et du droit des usagers à l'information, la prise en considération des coûts économiques et sociaux dans les choix intermodaux, les schémas de dévelop-

pement des transports, les schémas d'infrastructure, les plans de déplacement urbains, la priorité au développement de l'utilisation des transports collectifs avec la participation des bénéficiaires indirects à leur financement, les mesures pour améliorer la sécurité et les conditions de travail, la représentation des usagers à tous les niveaux : voilà bien un renversement salutaire de l'échelle des valeurs jusqu'à présent en vigueur et que les usagers, les contribuables, les travailleurs du secteur des transports ne peuvent qu'approuver. Mais il faudra donner, demain, un contenu précis aux principes, aux démarches et aux procédures définis par la loi.

Les propos que vous avez tenus ce matin à cette tribune, monsieur le ministre d'Etat, sont assez précis pour nous inspirer confiance. Nous pensons, avec vous, que l'engagement financier de l'Etat devra s'intensifier dans un secteur où son application judicieuse est, tous comptes faits, génératrice d'économies pour la nation. Nous pensons avec vous que l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transports, une politique d'information et une politique tarifaire plus active des services publics, une meilleure continuité de la chaîne de transports collectifs et un maillage suffisant du territoire, notamment en zones rurales et montagnarde, un partage de la voirie dans un sens plus favorable aux transports publics, aux deux roues et aux piétons, sont autant de mesures qui découlent logiquement de la loi, même si elles ne sont pas toutes de nature législative.

A cet égard, j'aimerais appeler votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur deux domaines dans lesquels les principes que vous défendez devraient recevoir une application aussi complète et rapide que possible. Je fais allusion à la desserte des zones à faible densité, notamment en montagne, où la géographie et le climat sont particulièrement contraignants, et aux choix intermodaux, tant en ce qui concerne le trafic pondéreux des grandes sociétés nationales que les investissements neufs.

Comme vous le savez, monsieur le ministre d'Etat, la suppression des transports en commun desservant les villages de fond de vallée a contribué lourdement à accélérer la désertification de la zone de montagne et l'isolement total des « captifs » du transport en commun, dont les personnes âgées. Chacun sait que cette désertification coûte très, très cher à la nation. Voilà un très bon exemple de coût social, monsieur Fèvre ! Il est donc indispensable, pour concrétiser la notion de droit au transport et pour contribuer à la politique de développement et d'aménagement de la zone de montagne, de maintenir ou de rétablir de telles dessertes. Cela peut se faire sans surcoûts excessifs dès lors que l'on a le courage de faire preuve d'imagination, de s'inspirer de ce qui a réussi ailleurs et de bousculer des réglementations faites pour la plaine, la ville, les zones à forte densité démographique et économique. Il faut qu'une entreprise unique concédée ou gérée directement par les communes, par leurs syndicats, par les départements ou par un grand service public, tel que les P.T.T., assure sur ces axes peu peuplés le transfert des personnes, et notamment des écoliers, des marchandises et du courrier, au besoin dans les mêmes véhicules, rendus fonctionnels pour cet objet. C'est exactement ce qui se passe en Suisse, où ces dessertes difficiles, assurées par le service des postes, sont équilibrées financièrement.

Comme vous le voyez, messieurs de l'opposition, le droit au transport n'est pas incompatible avec une gestion économique, même dans les circonstances les plus ardues. Encore faut-il avoir le courage d'adapter les règlements aux conditions locales, ce que permet d'ailleurs désormais la loi de décentralisation.

Je voudrais, monsieur le ministre d'Etat, m'appuyer sur deux exemples concrets pour illustrer la signification précise du rôle que peuvent dès maintenant jouer les pouvoirs publics et les entreprises nationalisées pour des choix intermodaux judicieux dont le bilan global serait à l'évidence positif pour la nation.

Prenons le cas concret d'une entreprise nationale productrice d'aluminium, qui s'approvisionne en alumine par la route, bien que disposant d'une solution ferroviaire sur le même itinéraire, avec un embranchement aux deux extrémités de la ligne. Les propositions commerciales de l'alternative étaient comparables, mais supposaient, dans le cas du rail, quelques équipements neufs, peu coûteux il est vrai. La société, privée alors, y a renoncé, faute de moyens pour investir.

Mais qui paie l'entretien de la route, mise à l'épreuve par des trains de semi-remorques de trente-cinq tonnes ? Qui paie la surconsommation d'énergie importée ? Qui paie l'engorgement de la circulation et les investissements neufs rendus nécessaires pour y remédier ? Qui paie l'insécurité accrue des usagers de la route sur cet itinéraire ?

Il est conforme à l'intérêt général qu'un tel trafic soit transféré sur le rail, avec bien sûr, toutes les transitions nécessaires, et la capacité d'investissements accrue des entreprises nationales doit le permettre. Nous en reparlerons à l'article 3.

Ne quittons pas cet itinéraire. Il s'agit, tout le monde l'a compris, du val de Durance.

Il y a un accord général pour considérer qu'il est important d'établir une relation plus fluide entre Marseille et Turin pour relier ces deux grandes métropoles européennes et pour mieux desservir tout l'arrière-pays de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Et vos prédécesseurs, monsieur le ministre d'Etat, de miser exclusivement, bien entendu, sur l'autoroute, pourtant très coûteuse en zone de montagne, mortelle pour l'environnement en fond de vallée, de moins en moins réaliste avec l'augmentation du coût des produits pétroliers, moyennant quoi, le mythe de l'autoroute a déjà eu pour effet d'ajourner la réalisation sur la route d'investissements de sécurité, d'entretien, de déviations, de renforcements coordonnés, de suppressions de points noirs, de remplacements d'ouvrages vétustes. Tous ces équipements sont désormais, heureusement, en cours de réalisation.

Aujourd'hui, il faudrait pouvoir choisir, sans autre contrainte qu'une analyse sérieuse au service de l'intérêt général. Elle conduira — je n'en doute pas — à trancher en faveur du rail, moins coûteux en investissements, économe d'énergie, mieux capable de faciliter l'écoulement des points de trafic en zone touristique — et la région dont il s'agit est très touristique — moins vulnérable aux intempéries de l'hiver, plus sûr par conséquent à tous points de vue.

Le doublement de la voie, son électrification, la percée vers l'Italie coûteraient infiniment moins cher et rapporteraient beaucoup plus qu'une hypothétique percée autoroutière.

Et pour éclairer entièrement cet exemple significatif de choix intermodal, il faudrait tenir compte en outre des engagements internationaux entre la France et l'Italie, de l'utilisation sur d'autres axes plus « rentables » des dommages de guerre versés à la S. N. C. F. du fait de l'enlèvement de la deuxième voie par les Allemands pendant la dernière guerre mondiale.

Il faudrait que la prise en charge des infrastructures par l'Etat et les collectivités territoriales tiennent la balance égale entre le rail et la route. Il faudrait que le fonds spécial des grands travaux puisse être consacré indifféremment aux travaux routiers et aux travaux ferroviaires, ces derniers étant par ailleurs générateurs d'économies d'énergie, autre objectif du fonds spécial. Il faudrait enfin que le bilan global des coûts économiques et sociaux soit établi de façon véridique et contradictoire, sous le contrôle de l'opinion publique, s'agissant de décisions si lourdes de conséquences directes et indirectes sur le développement régional, sur les conditions de vie de la population et sur les deniers publics.

Je voudrais enfin, avec plusieurs de mes collègues élus de zones de montagne, appeler votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur le problème très spécifique des remontées mécaniques.

Certes, les principes édictés par le projet de loi doivent s'appliquer à l'ensemble des moyens de transport, et ce d'autant plus que les remontées mécaniques peuvent, dans certaines circonstances, offrir une alternative intéressante aux transports routiers. Elles doivent donc être replacées dans un contexte plus général.

Mais elles présentent également certains caractères très spécifiques qui devront être traités dans le texte spécial — la loi d'orientation de la politique de la montagne — que le Gouvernement s'est engagé à déposer prochainement. C'est le sens de notre amendement que nous espérons vous voir prendre en considération.

Il était fatal, monsieur le ministre d'Etat, que l'opposition se saisisse à nouveau d'un texte aussi important pour se livrer à un réquisitoire sans nuances, en amalgamant liberté et libéralisme — selon sa bonne habitude — développement des droits des usagers et bureaucratie, libre concurrence et maintien de rentes de situation, engendrées par le démantèlement du service public. Nous avons même entendu des menaces, à peine voilées, de subversion, comme si certains avaient je ne sais quelle nostalgie d'autres pays où une corporation peut, à elle seule, mettre à mal la démocratie.

**M. Michel Sapin.** Très bien !

**M. Robert de Caumont.** Nous sommes heureusement dans un pays où ces outrances n'ont pas cours et ne sont pas crédibles. Les professionnels sérieux n'ont rien à craindre des dispositions

de ce projet de loi, dans la mesure où ils sont des artisans loyaux et efficaces de la vie économique de notre pays et sont préoccupés de l'intérêt national. Et les usagers attendent beaucoup de la mise en œuvre de cette loi d'orientation que tous ceux d'entre nous qui défendent sincèrement leur cause voteront avec une conviction particulière. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Roger Lasalle. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, il suffit d'évoquer à nouveau les douloureux événements de Pierrelatte et de Beaune, qui ont entraîné la mort de plus de cinquante enfants, pour souligner l'importance que revêt devant l'opinion publique, particulièrement sensibilisée — on la comprend — la sécurité dans les transports d'enfants, en général, et dans les transports scolaires en particulier.

La sécurité constitue sans nul doute le problème essentiel, en tout cas le mieux perçu, qui se pose à ce type de transport. Mais il en est bien d'autres, relatifs notamment aux horaires, aux conditions d'accueil et de voyage, aux équipements matériels, aux véhicules eux-mêmes, qui distinguent à l'évidence un circuit scolaire, un déplacement périscolaire ou, plus généralement, éducatif, du transport traditionnel de personnes et, à plus forte raison, de marchandises.

Les élus locaux, confrontés à ces difficultés quotidiennes, en ont déjà mesuré toute l'importance. Les parents d'élèves qui, comme chacun sait, sont particulièrement attentifs aux problèmes de cartes scolaires et de desserte des établissements, sont prompts à se mobiliser pour obtenir une solution.

Enfin, l'existence d'associations spécialisées marque bien l'ampleur de la question et nul ne peut nier le caractère spécifique de tels transports.

Pendant cette année scolaire, deux millions d'élèves sont transportés chaque jour, sur des circuits réguliers certes, mais aussi sur plus de 30 000 circuits spéciaux. Nul ne peut nier le poids économique considérable de tels transports.

De plus, ces transports conditionnent pour des millions d'enfants l'accès à l'enseignement et contribueront donc à la démocratisation de celui-ci. Us constituent en outre un élément indispensable pour l'ouverture de l'école sur la vie et devraient figurer en bonne place dans ce projet de loi d'orientation. Ils méritaient en tout cas sûrement plus qu'une modeste citation au détour d'une phrase et nous regrettons que le projet de loi n'y fasse référence que dans un alinéa de l'article 29 relatif aux seuls transports réguliers non urbains.

Nous nous réjouissons profondément que le Gouvernement ait présenté ce projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs afin de mettre en œuvre une politique nouvelle et, dans le même sens, nous tenons à souligner que les transports scolaires concrétisent le droit au transport pris en compte dans ce projet. Des mesures financières devront permettre de tendre le plus rapidement possible vers la gratuité pour toutes les familles, conséquence de l'obligation scolaire, ce qui n'exclut pas que, dans la mesure des places disponibles, les circuits spéciaux soient ouverts aux autres voyageurs.

Le développement et l'amélioration des transports scolaires contribueront utilement au progrès social et humain ainsi d'ailleurs qu'à l'efficacité économique, second objectif visé, en favorisant l'investissement intellectuel et culturel dans notre nation.

Quant à l'aménagement de l'espace, est-il possible d'en exclure l'espace culturel avec lequel les transports éducatifs doivent établir d'étroites relations? Sans perdre de vue cette nécessité de ne pas les dissocier de l'ensemble des transports collectifs à devenir desquels ils sont indiscutablement liés, il faut donner à ce service public des transports scolaires sa véritable place en insistant sur son rôle irremplaçable.

Il paraît donc essentiel de faire apparaître les aspects caractéristiques d'un service qui pose tant de problèmes encore mal résolus. A la suite des transferts de compétences, les élus des collectivités territoriales devront faire face à des responsabilités nouvelles. Il convient de répondre rapidement aux interrogations, sinon aux inquiétudes, des uns et des autres en marquant clairement tout l'intérêt que porte le législateur à des questions aussi déterminantes pour l'avenir de la jeunesse.

La commission de la production et des échanges l'a bien compris et M. le rapporteur, avec le souci de clarté qui le caractérise, l'a fort bien exprimé dans son rapport. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Pierre Weisenhorn. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi d'orientation des transports intérieurs a pour objet deux points précis : d'abord le fait que la convention entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, établie en 1937, arrive à expiration le 31 décembre 1982 ; ensuite, les indispensables mesures qui sont contenues dans le chapitre II, et qui concernent la sécurité du trafic routier dont l'insuffisance s'est tragiquement révélée lors du terrible accident de Beaune, qui a endeuillé l'ensemble du pays.

Monsieur le ministre d'Etat, votre projet de loi pourrait se résumer en la formule laconique suivante : comment ne rien dire en trente-neuf pages ?

Nous sommes certes habitués, depuis le 10 mai 1981, au verbiage relevant de l'incantation du verbe et de la méthode Coue, mais votre exposé des motifs s'avère un monument du genre. En dix-sept pages d'exposés des motifs, nous apprenons, à travers un torrent d'adjectifs, que la concertation ne peut être que « large », que la volonté d'une approche de la politique des transports ne peut être que « globale » — mot qui apparaît à de fréquentes reprises — que les options ne peuvent être évidemment que « véritables » en se basant sur « l'efficacité économique et sociale », que le retard social ne peut être que « considérable » et que le fonctionnement du marché doit être évidemment « assaini ».

Dans cette logomachie, dont je rappelle la définition qu'en donne le grand Larousse : « Discussion dans laquelle les interlocuteurs emploient les mêmes mots dans des sens différents » — Proudhon disait que la philosophie n'est souvent qu'une logomachie — on cherche en vain les mots de libre entreprise, d'initiative, de conquête du marché intérieur et extérieur, des bienfaits qui peut apporter aux usagers et aux entreprises une concurrence indispensable dans notre monde occidental.

Votre projet de loi ressemble à un grand édreton qui, à la palpation, ne révèle que deux noyaux durs : les textes S.N.C.F. et la sécurité routière.

Nous avons réfléchi longuement en commission de la production et des échanges sur la signification de l'article 3 qui prévoit le développement harmonieux des divers modes de transport individuels et collectifs. Revenons sur terre ! S'agit-il d'aligner les transports routiers sur les conditions du fonctionnement du rail ? Qui s'alignera sur qui ?

Le chauffeur routier prendra-t-il sa retraite demain à cinquante ans s'il fait partie des roulants, à cinquante-cinq ans s'il fait partie des sédentaires ? Les chauffeurs routiers, vous le savez, travaillent souvent plus de soixante heures par semaine. S'aligneront-ils sur les trente-neuf heures, demain sur les trente-cinq heures annoncées par le Gouvernement ? Peut-il y avoir alignement financier entre une entreprise nationalisée qui vient de bénéficier de trois milliards de francs de dotation en capital et les transporteurs privés, dont beaucoup sont à la limite de l'asphyxie économique et financière ?

J'ai dans mon cœur un coin de ciel bleu pour le grand service public qu'est la S.N.C.F., et j'ai été spécialement fier de voir que le T.G.V. actuel — qui fait partie de l'héritage laissé par les gouvernements précédents — est le train le plus beau et le plus rapide du monde, ce qui ne m'empêche pas, en tant que législateur, de penser aux travailleurs oubliés dans votre projet, qui se veut pourtant d'orientation : les bateliers, fer de lance de l'économie des transports de la République fédérale d'Allemagne et du Bénélux, sont littéralement passés sous silence, et le transport aérien est singulièrement absent dans votre texte.

Nous avons tout de même appris, en lisant l'article 43, que « le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises, ou de la poste... » (Sourires sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

Votre projet de loi est caractérisé par d'innombrables renvois des décisions futures à des décrets en Conseil d'Etat.

Je suis député depuis neuf ans mais, rarement, j'ai vu un ministre faire preuve d'un mépris aussi total du Parlement. A travers les décrets que prendra votre ministère et qui seront soumis à l'avis du Conseil d'Etat, c'est un véritable blanc-seing que vous réclamez pour des décisions qui auraient dû être inscrites dans les quarante-huit articles de ce projet de loi et soumises à l'examen et à l'approbation du Parlement.

J'aimerais vous interroger, monsieur le ministre d'Etat, sur l'article 11 concernant le temps de travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage. Est-il exact qu'un décret serait

déjà pris — ou en instance de l'être — avant même que la loi n'ait été promulguée, avant même que l'Assemblée nationale n'en ait débattu en première lecture ?

J'aimerais également appeler votre attention sur l'extrême gravité de l'article 38 prévoyant la radiation à titre temporaire ou définitif en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

La commission de la production a auditionné des syndicalistes qui lui ont fait part de leur angoisse devant ces dispositions pouvant provoquer un chômage supplémentaire pendant la période difficile que nous vivons.

Prenons l'exemple d'une société d'une vingtaine de camions ou d'autobus, dont l'un des salariés aurait commis un manquement grave. Va-t-on condamner à mort, définitivement ou temporairement, ce qui revient pratiquement au même, la totalité de l'entreprise ?

Les socialo-communistes ont voté la suppression de la peine de mort mais ils n'hésitent pas à appliquer celle-ci aux entreprises.

**M. Michel Sapin.** C'est d'un mauvais goût !

**M. François Loncle.** C'est lamentable !

**M. Pierre Weisenhorn.** Acceptez donc la vérité !

Ce texte touche-t-il les entreprises nationalisées de transport dans le cas, par exemple, de la faute grave d'un garde-barrière ayant provoqué un accident ferroviaire ?

Est sous-jacent dans votre texte de loi le conflit rail-route, qui pourtant est dépassé. Vous parlez d'harmonisation entre les différents modes de transport. Je préfère pour ma part le mot « solidarité » : solidarité dans l'effort de la nation pour se doter, à travers le rail, la route, la voie fluviale et les airs de l'innervation indispensable à notre pays ; solidarité quant aux charges sociales pour obtenir pour chaque travailleur des transports les mêmes avantages et les mêmes droits pour sa santé, pour ses loisirs, pour sa retraite ; solidarité entre l'entreprise nationale et l'immense majorité des transporteurs privés.

Il est évident que la solidarité entre les citoyens d'une nation signifie le contraire de la lutte des classes, dépassée, mais que vous vous employez à entretenir.

Il est vrai aussi que « Solidarité » est le drapeau de la liberté qui claque au vent de la Pologne et, pour un marxiste, fait partie des mots tabous que l'on ne pouvait en aucun cas retrouver dans les quarante-huit articles de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. Sapin.

**M. Michel Sapin.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, pourquoi faut-il associer les usagers des transports à la définition, à l'élaboration et à l'application de la politique générale des transports publics ? Pourquoi faut-il que chacun de ces usagers soit associé à la politique de chacun des établissements et des sociétés chargés plus précisément d'un mode de transport public ?

J'aimerais vous proposer quelques brèves éléments de réponse.

D'abord, y a-t-il lieu d'associer les usagers à la définition d'une politique des transports ? Cette question ne se poserait pas vis-à-vis de simples clients, dans un système purement libéral et capitaliste. C'est que l'usager du service public des transports n'est ni un client, ni un administré. Il bénéficie de certaines possibilités de choix, mais son choix n'est pas entier. Par ailleurs — et c'est ce qui fait sa spécificité — s'il n'a pas à faire jouer la concurrence, il n'a pas non plus à obéir à des normes législatives.

L'usager a donc une place particulière dans ses rapports avec les entreprises de transport public. Cette place, il la trouve dans sa collaboration à un système participatif tendant à la définition de la politique et à sa mise en application.

Voilà pourquoi il convient, il convenait, il conviendra d'associer les usagers à la politique de transports publics. Comment faire ? Il y a plusieurs moyens.

Le premier est de faire en sorte qu'ils soient consultés au niveau le plus élevé, là où se conçoit globalement l'ensemble de la politique. C'est ce que vous faites, monsieur le ministre d'Etat.

Un autre moyen consiste à associer l'usager à chaque niveau administratif : la région, le département. C'est ce que vous faites aussi.

Il est un autre moyen encore dont on trouve des germes dans votre projet, par le biais des dispositions qui concernent la S.N.C.F. et qui consiste à l'associer aux prises de décision effectives au sein des sociétés qui gèrent les transports publics. Ces prises de décision, on les trouve à plusieurs niveaux.

Premier niveau : le conseil d'administration. C'est pourquoi je pense qu'il serait bon que, dans ce projet de loi, une place plus particulière soit faite aux représentants des usagers au sein du conseil d'administration de la S.N.C.F.

Autres niveaux : ceux qui correspondent à des lieux de décision dans l'organisation même de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. ou de tout autre organisme de transports publics. Vous le prévoyez dans ce projet, pour la S.N.C.F., en créant, au niveau de la direction régionale, un comité consultatif.

Je veux insister sur l'intérêt de ces dispositions qui cherchent à faire en sorte que l'usager et toutes les personnes intéressées par la politique des transports situent leur intervention au niveau même de la décision dans l'organisation du service. C'est, en effet, dans les directions régionales, pour la S.N.C.F., que se prennent les décisions concernant les horaires, l'aménagement, les équipements, etc. C'est à ce niveau-là que peuvent intervenir de manière efficace l'ensemble des usagers et pas forcément dans le cadre des circonscriptions administratives de la région ou du département.

Monsieur le ministre d'Etat, ce projet va dans le sens d'une amélioration des rapports entre les usagers et le service public des transports. C'est un des éléments tout à fait positifs pour lesquels mes camarades et moi le voterons. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Labazée.

**M. Georges Labazée.** Il est exact qu'au cours des trente dernières années, le transport aérien a connu une expansion remarquable. Des progrès technologiques continus ont permis un abaissement régulier des coûts de production qui a engendré une croissance soutenue du trafic.

D'abord moyen complémentaire dont il fallait protéger et encadrer le développement, le transport aérien, ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur le ministre d'Etat, est devenu progressivement un mode de transport majeur et s'est imposé comme une grande industrie à part entière.

Il est capital que tous les moyens lui soient donnés pour soutenir une concurrence internationale de plus en plus impitoyable. Il est très important également que la loi crée les conditions du développement équilibré des transports aériens en définissant les bases d'un service public répondant aux besoins des usagers en matière de transport de personnes et de marchandises.

Nous ne pouvons qu'adhérer également aux quatre thèmes de réflexion et de proposition du rapport de MM. Funel et Villers, qui concernent l'importance du transport aérien dans l'organisation des espaces politiques et socio-économiques internationaux et nationaux ; la nécessité de mobiliser la forte demande latente du transport aérien au bénéfice de la consommation populaire qui en est exclue par des prix dissuasifs ; la recherche de structures et de procédures susceptibles de mettre fin aux désordres constatés tant dans l'organisation de la profession elle-même que dans le sous-emploi au sein de la profession ; le souci de coordination internationale dans la mesure où le transport aérien a déjà porté des coups redoutables aux autres modes de transport et où son essor ne peut plus être organisé hors d'une vision plus générale de ses relations avec ceux-ci.

Enfin, les gains de productivité ne pourront être conquis que par une meilleure organisation des structures internes des compagnies aériennes, une meilleure maîtrise de tous les coûts et une saine organisation de la concurrence.

Si votre texte, monsieur le ministre d'Etat, définit les moyens d'une meilleure complémentarité entre les entreprises afin de permettre aux entreprises de troisième niveau de fonctionner dans des conditions valables en fonction des besoins réels, par contre, il semble vouloir perpétuer l'état de choses actuel dans la mesure où ne sont pas remises en cause des autorisations délivrées antérieurement à la mise en vigueur de la loi.

Je souhaiterais que pour ce secteur, dont l'évolution au cours des vingt dernières années a été passablement désordonnée et pour lequel des mesures de restructuration urgentes s'imposent, vous puissiez nous apporter des assurances sur vos intentions dans quatre domaines.

Premièrement, pour l'organisation de la complémentarité entre les trois compagnies — Air France, Air-Inter, U. T. A. — et les compagnies complémentaires publiques et privées, qui est liée à une réforme du conseil supérieur de l'aviation marchande en tant qu'instrument de cohérence — j'entends par là l'élargissement, la composition et le rôle de ce conseil.

Deuxièmement, pour le développement de la responsabilité des régions et pour les liaisons régionales ou inter-régionales.

Troisièmement, s'agissant de l'affirmation du rôle de l'Etat dans la cohérence du réseau intérieur. Je reviendrai, en conclusion, sur ce problème de cohérence.

Quatrièmement, pour le développement des vols non réguliers autour d'Air Charter International et des compagnies complémentaires.

Permettez-moi, puisque nous parlons de transports intérieurs, de m'arrêter quelques instants sur le problème des dessertes régionales et des infrastructures.

Dans une France jacobine et très centralisée, chacun a toujours envisagé les transports aériens en fonction d'une liaison ultra-rapide entre sa propre ville et la capitale. On a certes assisté ces dernières années à un développement intensif d'aéroports, mais à quel prix ! Les velléités de quelques élus ou autres hauts personnages ont coûté fort cher aux chambres consulaires et par là-même aux collectivités. Il ne faut pas craindre de le rappeler. L'installation de certaines liaisons n'a pas correspondu au cours de ces dernières années à la volonté de toute une population, mais au contraire au désir de quelques personnages omnipotents. D'où une prolifération des compagnies régionales qui, d'ailleurs, n'ont duré qu'un temps et dont la disparition a créé des drames sociaux importants. L'exemple récent d'Air Alsace est là pour le prouver.

Il faut être conscient que leur faible trafic a condamné pour une longue période les lignes régionales à l'exploitation d'une gamme d'avions qui n'a pas bénéficié des progrès technologiques porteurs d'amélioration de la productivité. D'où une augmentation des tarifs de ces compagnies d'année en année ; d'où un manque important de voyageurs.

Peut-on continuer à laisser mettre en place des équipements dans des aéroports situés à quarante ou cinquante kilomètres les uns des autres ?

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Labazée.

**M. Georges Labazée.** Je termine, monsieur le président.

Il y a là un véritable gaspillage loin de l'efficacité économique et sociale voulue par vous-même, monsieur le ministre d'Etat, et par le Gouvernement.

Le moment est-il venu de procéder à un réaménagement autoritaire du réseau ou, au contraire, convient-il de laisser les collectivités locales résoudre seules leurs propres problèmes ?

Ainsi que le préconise le rapport Funel et Villiers, l'Etat et les grandes compagnies aériennes peuvent peser d'une manière efficace dans le sens d'une consolidation du secteur tout en laissant dans la clarté aux collectivités locales la plénitude de leur rôle et de leur responsabilité d'organisatrices des transports.

Air Inter devrait être invité à participer financièrement par le jeu des contractions tarifaires aux liaisons dites de rabattement sur des pôles à grand trafic dotés de liaisons fréquentes de manière que les collectivités locales y trouvent un intérêt financier déterminant. Mais la vigilance sera de rigueur pour éviter un développement irraisonné et irresponsable de dessertes non essentielles et pour que les compagnies régionales conservent la totalité de la responsabilité de leur équilibre financier.

Une solution au problème peut sans doute être trouvée par la participation de l'Etat, des collectivités locales et des deux grandes compagnies au financement, sous forme de subvention, de l'acquisition d'avions en vue de les mettre à la disposition des compagnies régionales à des tarifs avantageux. Cette formule permettrait l'acquisition de l'A. T. R. 42, avion franco-italien de 40-60 places et dont les compagnies régionales seraient dans l'incapacité de financer l'achat par leurs propres moyens.

Enfin, nous aimerions connaître plus précisément le rôle que l'Etat sera conduit à jouer en tant qu'exploitant sur les aéroports. Il importe qu'il fasse connaître ses points de vue et ses contraintes au niveau local même, pour ne pas avoir à interférer avec les décisions régionales à un stade trop tardif après l'aboutissement des processus de concertation.

Quel rôle souhaitez-vous faire jouer aux commissions consultatives économiques ?

J'espère, monsieur le ministre d'Etat, que dans ce débat capital concernant l'orientation des transports intérieurs, vous pourrez apporter réponses et apaisements afin d'emporter l'adhésion de tous les partenaires pour impulser une politique originale et novatrice des transports en France. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Couillet.

**M. Michel Couillet.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la deuxième partie du projet de loi d'orientation aborde les dispositions particulières à chaque mode de transports. Chacun comprendra que l'ancien cheminot que je suis souhaite, pour sa part, s'arrêter tout particulièrement sur la question du transport ferroviaire et de la S.N.C.F.

Le 31 décembre prochain expire l'actuel régime de la société nationale établi en 1937. Cette date est importante pour les perspectives de développement du rail dans notre pays.

En fait, pour bien mesurer les enjeux de la réforme de la S.N.C.F. il faut rappeler ici dans quelle situation difficile la droite a plongé la société nationale.

Deux préoccupations essentielles guidaient les gouvernements de l'époque. D'abord, réorienter le financement public vers les profits privés, et à ce titre désengager la S.N.C.F. pour toute l'exploitation non directement utile au grand capital privé. Ensuite, mettre la S.N.C.F. au diapason de la crise économique et du redéploiement industriel.

En termes concrets le résultat est le suivant : depuis 1965, les effectifs ont baissé de 110 000 unités. Des activités ont été fortement réduites, des milliers de kilomètres de lignes et des centaines de gares ont été abandonnés.

Evidemment, tout cela a eu des conséquences graves sur les régions et, pour certaines d'entre elles, la désertification s'est accélérée au fur et à mesure que le train cessait d'irriguer les villes et les villages.

Ainsi, tandis que le service public s'affaiblissait, les besoins de transport, tant des biens que des personnes, étaient pour une part importante transférés à la route.

Les caractéristiques du transport routier et de l'organisation de la profession en font un terrain de choix pour le déchaînement sauvage de la concurrence par l'exploitation de la sur-exploitation honteuse des salariés et des artisans. De ce fait, nous sommes arrivés à propos des transports de marchandises, à une sous-tarifcation généralisée, qui s'est répercutée sur le transport des marchandises par rail, lui aussi sous-tarifé.

En ce qui concerne le transport des personnes, les gouvernements précédents ont impulsé une politique de hausse des tarifs qui a provoqué une désaffection pour le train. Cette sous-utilisation potentielle a creusé les inégalités sociales entre ceux qui ont les moyens financiers de se déplacer et ceux qui ne les ont pas.

Une telle entreprise ne pouvait être menée sans une campagne idéologique puissante contre la S.N.C.F., entreprise nationalisée.

Celle-ci, et chacun le sait, a de solides traditions de mise en œuvre du service public. C'est bien pourquoi la droite et le patronat devaient lui conserver l'image du service public, mais en confondant volontairement service public et secteur public, ils s'acharnaient à faire la preuve de la prétendue inefficacité économique et sociale de la société nationale.

L'angle d'attaque a été principalement celui du déficit financier, qui ne cessait de se creuser au fur et à mesure que les gouvernements de droite refusaient de répondre aux engagements et responsabilités de l'Etat vis-à-vis de la société nationale. Ce déficit financier a été rendu synonyme d'inefficacité, de mauvaise gestion, d'étatisme, d'absence de dynamisme, de coût salariaux trop élevés, j'en passe et des meilleures.

Aujourd'hui, la droite continue d'utiliser les mêmes arguments pour les mêmes raisons.

Il était donc nécessaire de prendre le temps d'examiner la situation de la S.N.C.F. et de faire la part des choses. Cela a été fait et nous savons qu'une très large concertation associant pouvoirs publics, usagers, cheminots et direction de la S.N.C.F. s'est déroulée.

Le projet de loi d'orientation permet aujourd'hui de fixer le cadre juridique dans lequel se développera la nouvelle S.N.C.F. : ce cadre nous paraît satisfaisant et doit contribuer

à donner à la S.N.C.F. des atouts pour gagner cette « bataille du rail » dont vous avez parlé ce matin, monsieur le ministre d'Etat.

Je voudrais cependant évoquer ici quelques-uns des axes fondamentaux par lesquels passe, à notre sens, le renouveau de la S.N.C.F.

L'essor et le développement du nouvel établissement public exige qu'il parte d'un bon pied sur le plan financier. Personne ne comprendrait en effet que la nouvelle S.N.C.F. soit handicapée par l'héritage de la politique passée de la droite.

L'assainissement financier de la S.N.C.F., dont le déficit accumulé atteint 13 milliards de francs et se développe rapidement nécessite la mise en œuvre principalement de deux mesures.

La première est que l'Etat permette à la S.N.C.F. de remettre les compteurs à zéro, c'est-à-dire éponge d'une façon ou d'une autre, et dans un cadre pluriannuel, la dette de la société nationale.

La deuxième décision devrait consister à notre avis en une modification des structures de dépenses et de recettes de la S.N.C.F. afin de ne pas reproduire à terme l'actuelle situation. A l'évidence, la prise en compte d'une efficacité économique et sociale nouvelle dans le transport ferroviaire exige la recherche de critères de gestion adaptés à une entreprise publique, assurant dans le cadre d'une nécessaire autonomie de gestion, une mission de service public.

Il convient donc de poser clairement les règles du jeu en ce qui concerne les relations entre la S.N.C.F. et l'Etat. A charge pour l'entreprise publique d'effectuer les efforts de progrès, de productivité, de nationalité, de développement nécessaires pour assurer et améliorer ces missions de service public qui lui sont confiées.

L'examen du déficit de l'actuelle S.N.C.F. fait apparaître, dans la prise en compte des coûts du transport ferroviaire, des problèmes plus importants que pour les autres modes de transports.

C'est ainsi que les charges d'infrastructures sont extrêmement lourdes. Elles sont financées par la S.N.C.F. elle-même. Les emprunts lancés à cette occasion, en particulier l'obligation faite à la société nationale de recourir au marché financier international, sont générateurs de frais financiers considérables. Ils sont de l'ordre de six milliards de francs. On voit qu'il s'agit là d'une différence fondamentale avec, par exemple, les entreprises de transport routier dont les infrastructures — les routes — sont payées et entretenues par des fonds publics de l'Etat ou des collectivités.

Il est vrai, cependant, que l'Etat apporte sa participation financière pour la seule maintenance des infrastructures du trafic marchandises. Il s'agit d'une situation inverse de ce qu'elle devrait être. En effet, sur le fond, elle contribue à la sous-tarifification généralisée du secteur marchandises dont les principaux bénéficiaires sont les transports par train en wagons complets.

En revanche, l'absence de contribution financière de l'Etat à l'entretien des infrastructures Voyageurs n'incite pas la S.N.C.F. à assurer ses missions de service public, par exemple à maintenir ouverte une ligne même si son exploitation est déficitaire au sens capitaliste du terme.

Il s'agit, à notre avis, d'une question qui doit être envisagée dans le cadre de la nouvelle S.N.C.F., car elle conditionne de façon importante la concrétisation du droit au transport.

Les dépenses d'infrastructures imputées au transport ferroviaire et non aux autres modes, les charges d'emprunt très lourdes et qui ne cessent de croître en raison d'un appel excessif au marché financier international, les charges de retraite qui pèsent lourdement sur le budget de la société nationale, en raison notamment de la liquidation de plus de 100 000 emplois en quinze ans, tout cela représente une part importante du déficit.

L'addition de ces éléments explique largement ce déficit et montre que ce processus cumulatif est dû, pour une bonne part, au refus des précédents gouvernements de droite d'assumer les responsabilités de l'Etat vis-à-vis de la société nationale.

A ce sujet, nous nous félicitons, monsieur le ministre d'Etat, du renversement de la tendance, et apprécions à leur juste valeur les efforts pour les dotations en capital réalisés dans les budgets de 1982 et 1983, efforts qui se concrétisent par trois milliards de francs. Nous souhaitons qu'ils soient poursuivis dans le cadre d'un programme pluriannuel.

Si le redressement financier constitue un axe fondamental pour gagner la bataille du rail, nous pensons qu'il est indispensable également de développer un effort sans précédent de démocratisation et de décentralisation de l'entreprise. Il s'agit de la dimension humaine sans laquelle toute recherche du progrès social et économique serait vaine.

Les cheminots ont payé un lourd tribut à la politique des transports menée par la droite et le patronat.

Dans le même temps, ils ont permis par leurs luttes de retarder la casse, de préserver pour l'essentiel le potentiel de la S.N.C.F. Cet attachement à leur outil de travail et la conscience de l'importance des missions de la S.N.C.F. ont également largement contribué aux réalisations d'avant-garde dont peut se flatter la société nationale.

Aujourd'hui, la nouvelle S.N.C.F. doit donc donner le ton dans l'élargissement des droits des travailleurs et s'engager dans un processus de démocratisation et de mise en œuvre de nouveaux rapports sociaux à tous les niveaux.

C'est cette voie qui est choisie dans le projet de loi d'orientation, et nous nous félicitons particulièrement de l'article 21 — relatif à la composition du conseil d'administration de la nouvelle S.N.C.F. — et de l'article 23 qui rend applicable à la S.N.C.F. les règles relatives aux comités de groupe et d'entreprise ainsi qu'aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

L'article 22 est également positif dans la mesure où il mêle intimement démocratisation et décentralisation. Cela nous semble être la bonne voie.

La mise en œuvre d'un aménagement équilibré des structures de transport sur l'ensemble du territoire passe en effet par des rapports nouveaux entre les régions et la S.N.C.F. La mise en œuvre de ces nouveaux rapports suppose du côté de la S.N.C.F. plus qu'une déconcentration des responsabilités. C'est la clef pour que la société nationale soit à l'écoute, au plus près, des besoins qui s'expriment, ce qui en retour lui profitera en lui permettant de développer ses services.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, les quelques réflexions que m'inspirent les dispositions positives relatives à la S.N.C.F. qui figurent dans le projet de loi d'orientation que les communistes voteront. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Loncle.

**M. François Loncle.** Monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, croyant faire de l'humour, l'un de nos collègues — il n'est plus là, et je ne l'accablerai donc pas — a déclaré tout à l'heure qu'on aurait pu intituler le projet qui nous est soumis : « Comment ne rien dire en trente-neuf pages ». S'il était objectif il aurait dû rappeler que la politique des transports des précédents gouvernements avait montré « comment ne pratiquement rien faire en vingt-trois ans ».

**M. Roland Vuillaume.** Et le T.G.V. ?

**M. Christian Bergelin.** Et les autoroutes ?

**M. Roland Vuillaume.** Et l'aéronautique ?

**M. François Loncle.** Monsieur le ministre d'Etat, le projet de loi que vous nous présentez, et qui est le premier projet global concernant tous les transports que compte notre pays, exprime dès l'article 3 le souhait qu'une concurrence loyale, une harmonisation, une complémentarité, une coopération existent entre les différents modes de transport.

Il est donc temps de constater que le secteur du transport par voie d'eau — c'est le sujet dont je traiterai devant vous — est manifestement un secteur délaissé depuis des années, puis d'en tirer les conséquences.

Dans ce secteur, il existe une profession très menacée, celle de la batellerie artisanale. Tous les jours, et depuis très longtemps, nous assistons à des cessations définitives d'activité ou à des cessations de paiement de traités concernant des achats ou des travaux de rénovation de bateaux, d'où la satisfaction réelle des bateliers devant un projet qui affirme le caractère pluraliste des transports terrestres et leur nécessaire complémentarité, afin d'éviter une concurrence désastreuse par un effet de dumping qui a rendu exsangue ce mode de transport.

Ce mode de transport — c'est évident, mais je veux le souligner avec plus d'ardeur que jamais — présente des avantages considérables. Et d'abord sa capacité. Songez, par exemple, que

5 000 tonnes transportées par voie d'eau ne représentent qu'un convoi de 180 mètres de long, alors que 5 000 tonnes transportées dans des camions nécessiteraient un convoi de quatorze kilomètres.

**M. Christian Bergelin.** Cela ne veut rien dire !

**M. François Loncle.** Je vous prie de me laisser poursuivre, d'autant que ce genre de réflexion n'enrichit guère le débat.

**M. Jacques Godfrain.** Les contrevérités non plus !

**M. François Loncle.** J'ajoute que le réseau n'est pas saturé et que ce mode de transport économise l'énergie et entraîne une moindre pollution que les autres moyens de transport.

Nous n'avons pas le droit de laisser mourir l'une des structures essentielles de transport en France, pas plus que de laisser dépérir toute une catégorie d'artisans. C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, je formulerai trois propositions qui vont dans le sens de la sauvegarde et de l'amélioration du statut de la batellerie artisanale.

Il conviendrait d'abord de créer un service commercial de la voie d'eau. En effet, l'une des raisons principales des difficultés rencontrées par cette profession réside dans la situation de sous-traitance où elle se trouve par rapport aux autres modes de transport et par rapport aux compagnies de navigation. Il faut donc faire du transport artisanal par bateau un système fiable, mobile, attractif, majeur. Son rôle serait en particulier de gérer la cale, en harmonie avec les bureaux d'affrètement. Son activité en ferait un partenaire responsable des chargeurs, ce qui suppose l'instauration de relations nouvelles avec les courtiers de fret fluvial et une responsabilité du démarchage des contrats.

En ce qui concerne son statut juridique, l'outil existe : les bateliers artisans service commercial, groupement d'intérêt économique régi par l'ordonnance du 23 septembre 1967. Il faut cependant étendre sa capacité juridique aux évolutions que j'ai citées. De plus, l'Etat devra participer par l'intermédiaire de ce qui pourrait être une société d'économie mixte.

Tout cela permettrait de créer un service national commercial de la voie d'eau qui serait à la voie d'eau ce que le Sernam est à la S.N.C.F.

Deuxième proposition concrète : le réseau et le parc doivent être rénovés pour faire face à la compétitivité européenne.

Le parc est très vétuste puisque 70 p. 100 de nos bateaux ont plus de vingt ans. De plus, sa capacité est dépassée puisque 70 p. 100 des bateaux ont une capacité inférieure à 400 tonnes. Il est donc nécessaire d'apporter une aide financière à la rénovation, à l'équipement des bateaux anciens et à l'acquisition de matériels modernes.

Notre réseau qui, en 1890, était le plus long et le plus moderne d'Europe, est toujours le plus long, mais il est devenu désuet. Sa productivité est faible : 1,9, contre 3,4 en Belgique, 5,4 en Hollande et 8,1 en République fédérale d'Allemagne.

En tant qu'élu de la région Haute-Normandie, je tiens à insister sur l'urgence de la liaison Seine—Est, c'est-à-dire la mise à grand gabarit entre la Seine et la Moselle qui permettrait la création d'un axe fluvial national majeur confortant la capacité du Havre à apparaître comme un très grand port européen à l'exportation, susceptible de recueillir une part importante du trafic actuellement assuré par Anvers et par Rotterdam, et ce n'est pas mon ami Duroméa qui dira le contraire.

Dernière proposition : il faut prendre des mesures d'urgence.

Il convient d'inscrire les artisans bateliers à la chambre des métiers et de « démarginnaliser » leur statut.

Il faut créer un fonds conjoncturel d'intervention pour permettre de faire face aux situations les plus difficiles qui appellent d'urgence des solutions. Bref, il faut passer le cap.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les mesures dont je souhaite ardemment la mise en œuvre, afin de promouvoir — et le plus tôt sera le mieux — cette politique nouvelle en faveur des voies d'eau. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Luc Tinseau.** Mesdames, messieurs, j'axerai mon intervention sur deux aspects fondamentaux qui me paraissent non pas oubliés, mais un peu en retrait dans ce projet de loi.

J'évoquerai tout d'abord les rapports qui existent entre les différents modes de transport et les besoins de la défense nationale.

Certes, le décret n° 65-1103 du 15 décembre 1965, relatif à l'organisation des transports pour la défense, de même que les décrets de 1968, 1969, 1975 et 1976, fixent les rapports entre le ministère des transports et celui de la défense nationale, aussi bien en temps de paix qu'en cas de conflit. Et sans aller jusqu'à la rédaction d'un rapport pour avis de la commission de la défense, auquel nous avions pensé, il nous a paru que, dans une telle loi d'orientation, il était nécessaire de rappeler le rôle fondamental des différents modes de transport dans notre système de défense.

Il ne s'agit pas, bien sûr, de fixer dans cette loi d'orientation les modalités précises, détaillées de ces relations. Le décret du 19 février 1981 y pourvoit, en spécifiant le rôle et l'organisation du commissariat général aux transports et, par conséquent, l'organisation pratique du ministère en cas de conflit. Je crois cependant qu'il était nécessaire de faire référence à ces différents types d'organisation dans le cadre de cette loi d'orientation, afin de souligner, si besoin en était, le rôle fondamental des modes de transport dans la défense de notre pays, qu'ils soient aériens, routiers ou ferroviaires.

Je sais, monsieur le ministre d'Etat, que vous avez l'intention de déposer des amendements en ce sens. Nous les appuierons,

Le deuxième point — et cela ne vous surprendra pas — que je souhaite voir préciser un peu plus dans cette loi concerne la place et le rôle des usagers dans la gestion et l'orientation des transports. Certes, dans l'exposé des motifs, les intentions me paraissent aller dans le bon sens, puisque vous soulignez que l'utilisation des moyens de transport est l'un des aspects essentiels de la vie quotidienne aujourd'hui, et vous notez, à juste titre, monsieur le ministre d'Etat, que la participation des travailleurs et des usagers à la gestion et au développement du système de transport doit être renforcée.

Certes, le Conseil national des transports et les conseils régionaux ou départementaux des transports comporteront en leur sein des représentants des différentes catégories d'usagers, mais ces conseils, quels que soient leur lieu et leur mode d'intervention, n'auront de par le projet de loi qu'un rôle consultatif. C'est un pas en avant particulièrement important : nous en sommes bien conscients, comme les usagers voyageurs.

Mais ne peut-on pas aller un peu plus loin, comme le suggérerait il y a quelques instants notre collègue Sapin, et permettre en particulier, si cela est possible, l'entrée des usagers au sein du conseil d'administration de la S.N.C.F. ? Il suffirait peut-être que, parmi les cinq membres choisis en raison de leurs compétences, figurent des représentants des usagers.

Je suis persuadé, monsieur le ministre d'Etat, que les mesures que je vous suggère fortifieraient ce projet de loi qui est déjà, en soi, un bon projet de loi que nous voterons. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

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

**M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.** Ayant exposé ce matin en détail les objectifs et les grandes dispositions de ce projet de loi, je me limiterai à quelques observations.

J'ai écouté attentivement les orateurs qui se sont succédé et je les remercie de leurs analyses et de leurs propositions, ainsi que de leurs critiques parce que j'ai toujours considéré qu'il y avait dans la critique un élément stimulant, positif, et qu'il fallait y être attentif.

Je ne rangerai naturellement pas dans cette catégorie les affirmations parfois caricaturales et qui ne se fondent que sur le procès d'intention, l'a priori, l'opposition politique systématique ou la méconnaissance des problèmes.

J'ai entendu, par exemple, deux intervenants s'ébaudir à propos d'un article qui précise que « le transport aérien consiste à acheminer par avion d'un point d'origine à un point de desti-

nation des passagers, des marchandises ou de la poste ». Cela paraît aller de soi, effectivement. Mais, précédemment, le code de l'aviation civile indiquait qu'il s'agissait d'acheminer « d'un point à un autre ». Or il existe maintenant des trafics circulaires qui concernent aussi bien les voyageurs que les marchandises. Cette modification de la définition du transport aérien a donc simplement pour objet de prendre en compte ce nouveau type de trafic. La stupidité n'est donc pas là où on pouvait croire ! (Rires sur les bancs des communistes et des socialistes.)

Je m'excuse auprès des orateurs de ne pas revenir sur toutes les questions évoquées. Mais qu'ils soient certains que j'ai pris note des propositions qui ont été faites. Cela apparaîtra lors de la discussion des amendements dont, au nom du Gouvernement, je retiendrai un certain nombre.

J'ai entendu avec surprise M. Fèvre nous faire part de ses inquiétudes quant à la longueur du délai qui s'est écoulé entre l'annonce de l'élaboration de ce projet et sa présentation au Parlement. Il a même été jusqu'à comparer ce projet à l'Arlésienne. Eh ! bien, monsieur Fèvre, vous bénéficiez d'un rare privilège puisque vous pouvez contempler l'Arlésienne. (Sourires.) Nous sommes en effet ici pour discuter du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

D'ailleurs, monsieur Fèvre, ces délais sont plutôt à mettre à l'actif du Gouvernement. Ils reflètent tout simplement sa volonté d'organiser une concertation sérieuse et approfondie pour la mise au point d'un texte aussi complexe, qui comporte des aspects extrêmement divers et touche aux préoccupations et aux intérêts d'un grand nombre de catégories de travailleurs. Il a fallu beaucoup consulter, beaucoup discuter, élaborer divers documents avant d'en arriver au projet qui est finalement soumis à l'Assemblée.

Les choses se sont passées de la façon la plus normale qui soit. Contrairement à ce dont on avait pris l'habitude dans le passé, nous n'avons pas sorti un projet de loi tout fait. Nous avons d'abord constitué une commission — la commission Kahn — qui a procédé à des consultations. Nous avons ensuite rédigé un avant-projet qui a servi de base de discussion au conseil supérieur des transports. Ce n'est qu'après que le Gouvernement a mis au point le projet qu'il soumet aujourd'hui à l'Assemblée nationale. Il y a donc eu luxe de concertation, si je puis dire. Mais tout cela s'imposait, et c'est bien de cette manière que le Gouvernement entend travailler.

Cela dit, monsieur Fèvre, vous avez eu le bon goût de reconnaître l'utilité du projet, ne serait-ce que parce qu'il a donné l'occasion d'engager un débat sur le grand problème des transports. Cela suffirait à prouver le bien-fondé de l'initiative que nous avons prise. Pour la première fois, le problème des transports a pu être posé dans toute son ampleur, ses implications discutées, des solutions recherchées. C'était nécessaire, étant donné l'étendue et la diversité des questions qui se posent.

Certes, un orateur a affirmé qu'il n'y avait rien dans le projet de loi. J'observerai simplement que, pour ce faire, il lui a fallu vingt-cinq minutes, ce qui est beaucoup pour ne parler de rien. (Rires et applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. Michel Sapin.** Pour dire trois fois rien !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Soyons sérieux ! Cette discussion, les contributions qu'elle apportera au texte lui-même arrive au bon moment pour mettre en valeur la nécessité de la politique globale et cohérente des transports que nous préconisons, une politique qui prenne en compte les besoins et les problèmes nouveaux qui sont apparus dans ce secteur et qui vise à surmonter les handicaps existants.

A propos de ces handicaps, je suis conduit à évoquer en quelques mots le passé, l'« héritage ».

**M. Pierre Welsenhorn.** Ah !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** J'ai abordé cette question sans aucun sectarisme dans mon discours liminaire, en reconnaissant bien volontiers à l'opposition d'aujourd'hui, majorité d'hier, ce qu'elle avait fait — cela est d'ailleurs mentionné dans l'exposé des motifs du projet de loi.

Il y a eu, c'est vrai, un développement des capacités de transport et certains acquis technologiques extrêmement intéressants ont été réalisés. On a évoqué le T. G. V. On pourrait aussi bien parler de l'Airbus ou de quelques autres réalisations.

Celles-ci sont incontestables et je n'ai jamais cherché à les cacher. Mais de là à dresser, comme l'a fait un orateur, un tableau idyllique de la gestion passée, il y a une limite qu'il serait imprudent de franchir !

J'ai entendu parler des trains qui arrivent à l'heure. Sans doute. Sauf les trains supprimés, qui n'arrivent plus. Et quand les gares sont fermées, les trains n'ont plus à arriver à l'heure, ils ne font que passer. (Rires sur les bancs des communistes et des socialistes.)

En vérité, la S.N.C.F. a été victime d'une politique des plus néfastes, une politique marquée en de nombreux domaines par la régression des activités et des effectifs. La réalisation du T.G.V. — sans nier l'importance de cet acquis — reflète précisément la volonté de cantonner cette grande entreprise nationale dans des créneaux limités. On connaît les conséquences qu'une telle politique a entraînées au niveau de la gestion et des résultats financiers. L'endettement extrêmement lourd de l'entreprise, nous pose aujourd'hui de graves problèmes et nous impose à tous, au Gouvernement, à l'entreprise elle-même et au pays tout entier un effort considérable pour tenter de relancer son activité.

Ces problèmes ne sont pas spécifiques à la S.N.C.F. Comme je l'ai souvent vérifié moi-même sur place, les services de transports de personnes par car se heurtent, à travers le pays, à de nombreuses difficultés et doivent se livrer à de véritables acrobaties pour fonctionner dans des conditions supportables.

Du point de vue du transport routier, sans doute y a-t-il eu accroissement en volume du trafic et de la place occupée par ce mode de transport. Mais j'ai encore dans l'oreille le bilan préoccupant que dressait il y a plus d'un an le président de la fédération nationale des transporteurs routiers à l'occasion de son congrès, auquel j'assistais. C'était à un moment où l'on ne pouvait pas mettre ce bilan à la charge de la majorité nouvelle, puisque nous venions à peine d'accéder au Gouvernement. Je me souviens encore de ses propos sur les fermetures d'entreprise, en accroissement rapide, et sur le développement du chômage dans le transport routier. Tout cela, c'était avant nous et donc à mettre au compte de l'héritage.

**M. Jacques Godfrain.** Vous l'avez aggravé !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** On pourrait encore citer de nombreuses incohérences. Ainsi, une réalisation aussi prestigieuse que l'aéroport de Roissy ne bénéficie d'aucune desserte ferroviaire efficace. Cela vaut aussi pour Orly, pour Satolas ou pour Marignane. Il n'y a pas de coordination.

On pourrait parler aussi du trop faible développement des transports combinés, qui sont deux fois moins importants dans notre pays qu'en République fédérale d'Allemagne, par exemple. C'est là une source de manque à gagner, une des raisons de l'insuffisante compétitivité de notre appareil de transports.

On pourrait parler encore de la dégradation, dans de nombreux cas, de la qualité des services rendus en matière de transports urbains et des retards pris. Ainsi, j'ai été amené à remettre sur la table et à signer des contrats de développement. Cette procédure existait déjà, j'en conviens, mais des contrats de développement avec plusieurs grandes villes avaient été bloqués parce qu'une clause prévoyait la suspension des subventions aux organismes gestionnaires lorsque l'Etat jugeait la politique des salaires trop laxiste ou trop avantageuse. Ce n'était assurément pas la meilleure façon de régler les problèmes !

Me faut-il parler aussi des autoroutes ? Des kilomètres d'autoroutes ont été réalisés, c'est vrai. Mais à quel prix, dans certains cas ! La Cour des comptes, à plusieurs reprises, a souligné le caractère peu orthodoxe de certains contrats de concession qui contiennent des clauses extraordinaires. En cas de bénéfices, en effet, les actionnaires privés encaissent les profits, tandis qu'en cas de déficit, l'Etat, qui s'est porté garant, doit payer. De ce fait, et cela était inévitable et parfaitement prévisible, trois des concessionnaires étant en déficit grave, l'Etat doit payer la facture à hauteur de 500 millions de francs pour 1982, 500 millions de francs en appel de garantie pour combler un déficit de concessions privées, 500 millions de francs détournés de la réalisation de routes et d'autoroutes. Voilà un beau succès, en vérité !

**M. Christian Bergalin.** Ces autoroutes, il aurait fallu les payer de toute façon !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Enfin, s'agissant de la voie d'eau, je ne peux accepter d'entendre affirmer que ce secteur ne me passionne guère.

S'il est un domaine où la politique qui a été pratiquée avant nous, comme l'a souligné un orateur de la majorité, était celle de l'abandon pur et simple, c'est bien la voie d'eau. L'entretien, dans beaucoup de cas, n'était plus exécuté, des écluses s'effondrent, des chemins de halage ne peuvent plus être utilisés faute des réparations indispensables. Après avoir été divisé par deux, en francs courant, de 1977 à 1981, le budget de voies navigables a augmenté grâce à nous de 41 p. 100 en deux ans.

L'Assemblée m'excusera de me passionner quelque peu et d'élever le ton, mais il convient d'apprécier les choses d'une manière objective, sans sectarisme, comme je m'y suis toujours efforcé. Alors, de grâce, pas d'idéalisation de la gestion passée. Le mieux pour la majorité d'hier est de ne pas en parler et de ne pas nous provoquer sur ce terrain. (*Exclamations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

Toutes ces considérations ont amené le Gouvernement à proposer ce projet de loi d'orientation. J'ai pris note des diverses propositions qui ont été formulées et dont il sera largement tenu compte.

J'ajouterai maintenant quelques remarques.

Tout d'abord, on a une fois de plus brandi les pancartes de l'« étatisme », de la « nationalisation rampante », de l'« autoritarisme ». C'est toujours la même rengaine !

**M. Christian Bergelin.** Parce que c'est vrai !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Une fois de plus, ce discours est purement idéologique, théologique. Les champions du libéralisme sont les champions de l'hypocrisie.

**M. Christian Bergelin.** Comme vous !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** En effet, s'il est un domaine où la politique qui a été pratiquée n'est pas celle du libéralisme, c'est bien celui des transports. C'est la politique de la bureaucratie la plus lourde, la politique de l'autoritarisme.

Il m'a fallu depuis quinze mois, dans beaucoup de cas, alléger les procédures, transférer certains niveaux de décision pour tenter de remédier à cet état de choses.

Discours hypocrite aussi parce que, derrière le libéralisme, se cache en vérité la volonté de contester au secteur des transports les droits et les moyens de travailler. On nous parle de liberté, mais à la limite, c'est de la liberté d'étrangler les transporteurs qu'il s'agit et bon nombre d'entre eux l'ont ressenti. Hypocrisie encore, car les orateurs de l'opposition, qui ne peuvent tout de même pas manquer totalement de sérieux, s'ils nous parlent de libéralisme intégral et de libre concurrence, n'ont pas demandé la suppression des licences dans le transport routier...

**M. François Fillon.** Cela a déjà commencé !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** ... pas plus que celle des certificats de capacité professionnelle, des tarifications ou des réglementations.

S'ils ne l'ont pas fait, c'est tout simplement parce que chacun sait bien que les professionnels eux-mêmes tiennent à tous ces éléments d'organisation de la profession. J'ai dit et répété depuis le début de ce débat que les transports intérieurs constituent un secteur spécifique dans lequel les règles d'activité ne peuvent pas être purement et simplement celles de l'économie de marché. La concurrence y est nécessaire, le marché y a sa place, mais il y faut en même temps une réglementation, une organisation des moyens et des garanties du travail.

Bref, il faut mettre en place ce que j'ai appelé un service public moderne, rénové, dynamique qui permette aux entreprises publiques de tenir leur place et de jouer leur rôle au service du pays et qui laisse aux entreprises privées, grandes, moyennes ou moyennes la faculté de développer leur activité et leurs initiatives et de servir, comme elles le font actuellement, les intérêts du pays. Il n'est pas question, il n'a jamais été question de remettre en cause leur existence. Au contraire, les dispositions que nous proposons s'efforcent — car ni le Gouver-

nement ni moi-même ne nous sommes jamais présentés comme les docteurs miracles — à leur créer des conditions d'activité stables, régulières et raisonnables.

Un orateur m'a dit : il y a la loi, oui, mais les décrets ? Il existerait déjà, en particulier, un décret sur la durée et les conditions de travail qui serait en contradiction avec l'esprit de la loi. Là aussi, il faudrait regarder les choses de plus près avant de faire de telles déclarations !

Ce décret, qui n'est pas un texte d'application d'une loi qui n'est pas encore votée, concerne tout simplement l'application dans le secteur des transports, l'un des derniers secteurs où elle ne l'est pas encore, de l'ordonnance sur la réduction de la durée du travail.

Il prend en compte une négociation qui s'est développée pendant des mois.

Naturellement, il ne se limite pas au constat auquel cette discussion a abouti et qui n'est pas un véritable accord social. Il va un peu au-delà, mais pas beaucoup. Il ne pratique aucune surenchère par rapport aux dispositions de l'ordonnance. Il se situe même à la limite minimale au-dessous de laquelle on serait dans l'illégalité.

Je souligne que ce décret fixe comme objectif une durée moyenne hebdomadaire du travail dans le transport routier de cinquante heures, calculée sur douze semaines. Je ne crois vraiment pas qu'il s'agisse là de quelque chose d'insupportable, d'autant que le Gouvernement vient d'indiquer que, si il en résultait des conséquences financières dommageables pour les entreprises, un effort serait fait au plan de la tarification.

Comme je l'ai précisé au congrès de la fédération nationale des transporteurs routiers, c'est un projet de décret qui a été publié. Selon la procédure normale, il laisse donc la place à la discussion, à la concertation pour un ajustement éventuel de certaines dispositions.

Voilà la réalité. Elle montre que les accusations qui nous sont lancées à la figure sont dénuées de tout fondement, de tout sérieux et ne prennent pas en compte les faits eux-mêmes.

J'ai aussi entendu évoquer la solidarité. Monsieur Weisenhorn, je vous ai toujours considéré comme un député sérieux, et assidu !

**M. Christian Bergelin.** C'est vrai !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** J'ai eu l'occasion de vous rencontrer à la commission de la production et des échanges. J'ai répondu maintes fois à vos questions écrites ou à vos lettres.

Vous avez prétendu que la solidarité me hérissait, que je ne pouvais pas la supporter, que j'avais oublié d'en parler dans le projet de loi. Dommage pour vous, le mot solidarité figure dans le projet dès l'article 1<sup>er</sup>. Vous voyez donc qu'il ne me gêne pas du tout !

**M. Pierre Weisenhorn.** J'ai dit que la solidarité, c'était le contraire de la lutte des classes !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Vous avez dit que j'avais pris soin d'escamoter ce mot. Je relève qu'il s'agit d'une inexactitude. Vous avez mal lu le projet — car je ne veux pas supposer que vous ne l'avez pas lu du tout. Voilà la réalité.

J'évoquerais pour terminer une déclaration, qui m'a fait réagir tout à l'heure, à propos d'éventuels mouvements de la part des routiers. Elle donne lieu à s'interroger.

**Mme Gisèle Halimi.** C'est scandaleux !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Est-ce à dire que l'on compterait sur une telle évolution pour tordre le cou au suffrage universel et revenir en force à la direction des affaires de ce pays ?

**Mme Gisèle Halimi.** C'est antirépublicain !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Est-ce une illustration de la thèse de M. Chirac qui donne moins de deux ans à vivre au pouvoir actuel, alors qu'aucune échéance électorale n'est prévue à cette date ?

**M. François Fillon.** Votre interprétation est scandaleuse, monsieur le ministre !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Ce n'est pas moi qui ai pris l'initiative d'une telle déclaration, qui m'amène naturellement à me poser des questions. Je ne vais pas au-delà de ce qui a été dit, mais il y a de quoi s'indigner lorsqu'on entend de tels propos.

Une telle déclaration attirera l'attention des transporteurs routiers et de leurs représentants, car elle montre bien que certains seraient prêts à les utiliser comme masse de manœuvre...

**M. Pierre Weisenhorn.** Affabulations !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** ... pour des objectifs qui n'ont rien à voir avec leurs propres problèmes, mais qui sont des objectifs politiques ! (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes. — Protestations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. Christian Bergelin.** C'est du cinéma.

**M. Pierre Weisenhorn.** Et la C.G.T. ?

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je suis persuadé que les transporteurs routiers écarteront une telle prétention et de telles manœuvres...

**M. Henry Delisle.** De misérables manœuvres !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** ... et que se poursuivront une concertation et un dialogue qui n'ont jamais cessé entre leurs représentants qualifiés et le Gouvernement, depuis que celui-ci est en place, dialogue qui n'exclut pas la franchise, qui n'exclut pas parfois la confrontation de points de vue différents, mais qui a toujours jusqu'à présent abouti à des situations positives et constructives, et qui, j'en suis persuadé, aboutira à nouveau à des solutions de ce type dans l'avenir.

J'entretiens avec cette profession des contacts réguliers ; je ne crois pas qu'il y ait de champions de l'affrontement comme certains le souhaiteraient et, me semble-t-il, l'ont souhaité ici. (Exclamations sur plusieurs bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

**M. Jacques Godfrey.** Vous dénaturez nos propos !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Telles sont les observations et les mises au point qu'appelait la discussion.

Celle-ci va se poursuivre avec l'examen des articles, mais, d'ores et déjà, je peux affirmer que j'ai trouvé dans ce débat la confirmation de l'utilité, de l'opportunité et de la valeur du projet de loi que le Gouvernement soumet aujourd'hui à l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le président, puis-je répondre à M. le ministre d'Etat ?

**M. le président.** Monsieur Fèvre, vous êtes inscrit à l'article 1<sup>er</sup>. Vous vous exprimez à ce moment-là. (Exclamations sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

#### Article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup> :

#### TITRE I<sup>er</sup>

### DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux.

« Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue de confier le transport de ses biens à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »

La parole est à M. Tinseau, inscrit sur l'article.

**M. Luc Tinseau.** Monsieur le ministre d'Etat, l'un des intérêts de la loi que nous discutons est d'affirmer la reconnaissance du droit aux transports. C'est, à nos yeux, un aspect fondamental de ce projet.

De plus en plus, dans notre société, la mobilité des personnes et des biens prend de l'ampleur et cette mobilité est une nécessité, si ce n'est un atout, sur le plan strictement économique aussi bien que sur le plan des loisirs — loisirs qui engendrent, que nous le voulions ou non, un aspect également économique.

Ce droit aux transports implique, comme il est indiqué si justement dans l'exposé des motifs, le libre choix de l'usager. Cette liberté dites-vous — et nous le reprenons avec vous, monsieur le ministre d'Etat — est un élément fondamental de ce droit aux transports et montre, comme vous le souligniez à l'instant, l'incongruité des propos tenus par M. Fèvre ce matin.

Ce droit aux transports, qui sera, j'en suis sûr, reconnu par le vote de la loi, implique de nouvelles responsabilités des pouvoirs publics, tant au niveau de l'Etat que des régions, des départements, des communes ou des groupements des communes.

Ce droit suppose, d'une part, que soit favorisée et développée l'utilisation de moyens de transports ouverts au public mais aussi que ceux-ci soient adaptés à la demande.

Ce droit suppose d'autre part, à nos yeux, la juste rémunération des transporteurs, mais aussi une concurrence loyale entre les divers modes de transport.

Cette concurrence loyale passe par la prise en compte des diverses infrastructures nécessaires à ces modes, mais elle passe aussi par la prise en compte de l'aspect social, de l'apport social des transports dans la vie quotidienne. Enfin, cela passe par la coordination de ces divers modes : batellerie-transports routiers, voies ferrées — transports routiers, voies aériennes — transports routiers ou ferroviaires, ou toute autre association suivant la géographie du lieu où nous nous trouvons, suivant la demande et surtout suivant les besoins économiques et les besoins des usagers.

Ce droit suppose encore une large concertation entre les différentes catégories de transporteurs, mais aussi avec les travailleurs qui assurent ce transport, concertation nécessaire et indispensable avec les collectivités territoriales, mais aussi avec toutes les catégories d'usagers.

Le projet de loi qui nous est soumis insiste sur cette concertation et sur cette participation des transporteurs, des travailleurs et des diverses catégories d'usagers qui figureront dans le conseil national du transport, ainsi que dans les conseils régionaux et départementaux.

Contrairement à ce que disait notre collègue M. Bergelin tout à l'heure, ce projet de loi affirme des droits nouveaux aux citoyens de ce pays, en leur permettant d'être associés — ce qui n'a jamais été le cas concrètement — à tout ce qui touche aux transports, élément de plus en plus important dans notre vie quotidienne.

Le groupe socialiste se réjouit de voir enfin ce droit reconnu, ces droits affirmés pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, qui, bien souvent, sont oubliées, en dehors des efforts que font les collectivités locales — je veux parler des communes.

Soyez assuré, monsieur le ministre d'Etat, que le groupe socialiste défendra avec vous ce droit au transport. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais tout d'abord répondre à la mise en cause personnelle à laquelle vous vous êtes livré à la fin de votre intervention.

Vous avez l'art de dramatiser les choses. Evidemment, quand on part de votre point de vue, on peut croire qu'il y a incitation à la révolte.

Je tiens à répéter les propos que j'ai tenus ce matin et que vous semblez avoir mal entendus. J'ai dit : « Dans l'économie actuelle, vous ne pourriez donc le faire... » — je parlais de suractiver le chemin de fer — « ... qu'au détriment des autres modes, fluviaux et surtout routiers, soit en les mettant sous une tutelle de plus en plus rigoureuse de l'Etat en bloquant leur développement, soit... » — je passe. Et je poursuivais : « Craignez la réaction du plus important d'entre eux, par le nombre comme par la capacité... », et je donnais l'exemple de ce qui s'était passé un jour. (*Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

Je ne vois pas où il y a incitation à la révolte (*mêmes mouvements*) et, à ma connaissance, les transporteurs routiers sont majeurs. Si vous dites vrai et si ce débat confirme que toutes les craintes que nous avons exprimées ce matin ne sont pas fondées, que tout sera fait en concertation, que le transport routier pourra se développer dans des conditions raisonnables et satisfaisantes, ils seront assez grands pour s'en rendre compte et considérer que votre politique est bonne. Dans le cas contraire, ils seront maîtres de décider et de savoir ce qu'il convient de faire.

Je vous rappelle, pour vous montrer encore une fois qu'il n'y a pas incitation à la révolte, qu'en 1959, au mois de mars ou au début du mois d'avril, à la veille de la fête des Rameaux, une décision du gouvernement de l'époque a entraîné le blocage de toutes les sorties de Paris un samedi soir.

Par conséquent, vous n'êtes pas maître des réactions des professionnels dès lors qu'ils s'aperçoivent qu'il y a des problèmes et que vous en êtes à l'origine.

C'est tout ce que je voulais dire. Il n'y a pas lieu, à mon avis, à dramatisation. Mais je tenais à faire cette mise au point afin que les choses soient claires.

J'ajoute d'ailleurs que, à la fin de mon exposé, j'avais, en guise d'avertissement, déclaré : « A semer l'imprécision et l'illusion, on récolte la déception, voire la colère. » Tout cela est évident. Nous l'avons vécu pendant des années et vous le vivez également avec votre majorité. C'est normal, c'est la démocratie et cela fait partie du jeu normal des forces économiques. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

**M. Luc Tinseau.** Et au Chili, était-ce aussi le jeu normal de la démocratie ?

**M. Charles Fèvre.** N'insistez pas, mon cher collègue. Je viens de donner une précision qui me paraît se suffire à elle-même. Vous en rajoutez. C'est vraiment que vous n'avez rien compris.

Monsieur le président, j'en viens à l'article 1<sup>er</sup>, brièvement car j'ai déjà utilisé une partie de mon temps de parole — même si la mise au point que j'ai faite constituait, en quelque sorte, un rappel au règlement.

Le champ d'application de la loi, tout d'abord, se rapporte aux transports intérieurs. C'est bien. Mais on peut se demander pourquoi les transports internationaux ne sont pas concernés. Ils ne sont abordés que par le biais des échanges internationaux, c'est-à-dire l'objectif même que vise ce type de transport.

Or je rappelle que ce sont les mêmes entreprises qui, avec les mêmes personnels et les mêmes matériels, effectuent à la fois le transport intérieur et le transport international. Par conséquent, la séparation effectuée par ce projet de loi est artificielle.

Outre que le transport international est un moyen d'échange international, il peut apporter certains avantages sur le plan de la balance des services, et ce de plus en plus.

Le problème du champ d'application se pose d'ailleurs moins dans les rapports de transports routiers entre les Etats membres de la Communauté économique européenne — puisqu'un amendement du Gouvernement ainsi que plusieurs amendements de l'opposition proposent de rajouter ce point dans le texte — que dans les échanges effectués entre la France et les Etats qui n'appartiennent pas à la C.E.E., notamment les pays du bloc socialiste. Or, à ma connaissance, il n'en est pas question.

Par ailleurs, ce projet ne traite normalement que des transports publics. Je m'étonne donc que, à l'article 29 du projet de loi, on aborde tout de même les transports privés, en essayant de les soumettre à déclaration, avec toutes les conséquences et les potentialités que cela peut recouvrir.

Personnellement, je souhaiterais — car c'est, je crois, le sens du présent projet de loi — qu'on se borne à ne parler que des transports publics, c'est-à-dire ceux qui sont effectués pour le compte d'autrui.

Enfin, je reviendrai un instant à ce que j'ai dit ce matin : on ne parle guère que des objectifs collectifs et des besoins et possibilités à la disposition des usagers, auxquels on reconnaît le droit au libre choix, et ainsi de suite, c'est-à-dire que l'on ne parle, dans cet article 1<sup>er</sup>, que de la demande. Je reconnais que cette dernière est importante, car c'est elle qui justifie le système de transport. Mais il eût été également souhaitable, dans cet article liminaire, à caractère général, de parler de l'offre, d'indiquer comment on la percevait, quel était son rôle comment elle devait s'adapter à la demande. L'offre, qui est fournie par les entreprises, constitue un élément important.

Vous venez de nous dire, monsieur le ministre, que nous étions des libéraux absolus car finalement nous ne reconnaissons pas une réglementation nécessaire, l'attestation de capacité, le contrôle des capacités en tonnage, la tarification, et ainsi de suite. Ce n'est pas vrai ! Ne caricaturez pas notre position ! Nous savons très bien que le libéralisme absolu est impossible, notamment dans les transports, car il faut que la puissance publique soit là pour réglementer et harmoniser les conditions de concurrence. Par conséquent, nous admettons cette réglementation. Ce que nous ne voulons pas, c'est qu'elle aille trop loin, qu'elle ligote, jusqu'à l'étrangler, un mode de transport et que, finalement, on supprime la concurrence par ce moyen.

Cet article 1<sup>er</sup> me paraît donc insuffisant, dans la mesure où il évoque même pas le transport international, et déséquilibré puisqu'il passe sous silence l'offre de transport. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

**M. Christian Bergelin.** Monsieur le ministre, avant de présenter quelques remarques concernant l'article 1<sup>er</sup>, je voudrais vous faire part de deux observations générales.

Premièrement, je vous ai posé plusieurs questions dans mon intervention. Je constate avec grand regret que vous n'y avez pas répondu.

Deuxièmement, vous avez interprété la déclaration d'un de mes collègues en laissant croire que nous voulions manœuvrer la profession, l'utiliser à je ne sais quelle fin factieuse. Vous avez notamment déclaré : « On comprend pourquoi Jacques Chirac... » Reconnaissez que c'est tout de même un peu fort de café.

Je sais que vous êtes fort préoccupé par la lecture de vos dossiers, monsieur le ministre. Mais je voudrais tout de même vous remettre en mémoire les termes que j'ai employés dans mon intervention au sujet de l'aggravation de la situation financière des entreprises de transport : « Aussi est-il évident que cette situation mobilise les chefs d'entreprise dans la défense de leur outil de travail. Leur préoccupation première est d'ordre économique et financier. Ils feront tout, dans le cadre des institutions issues du suffrage universel... » — vous avez omis d'en parler tout à l'heure — « ... pour sauver leur entreprise. Ils ne seront pas les seuls car leurs collaborateurs salariés sont partie prenante dans cette démarche de sauvegarde. »

Vous nous traitez de factieux lorsqu'on tient de tels propos. Vous comprendrez que je ne pouvais laisser passer une telle accusation sans protester énergiquement, d'autant plus qu'elle s'adresse, en dehors de nous, à Jacques Chirac.

**M. Pierre Weisenhorn et M. Jacques Godfrain.** Très bien !

**M. Christian Bergelin.** Quant à l'article 1<sup>er</sup>, il amorce une longue litanie d'imprécisions et de floux artistiques plus ou moins volontaires.

Dans son premier alinéa, cet article énonce en effet : « Le système de transports intérieurs doit satisfaire... »

Quelle ne fut pas ma surprise, à la lecture de votre projet de loi, de constater qu'il m'a fallu arriver à l'article 45, d'un texte qui en comporte quarante-huit, pour savoir ce qu'était le système de transports intérieurs ? Et ce n'est qu'à l'article 5 que j'ai pu lire une définition du transport public.

Cette imprécision est-elle voulue ? J'aimerais que vous nous apportiez des éclaircissements sur ce point.

Le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> énonce, dans des termes juridiques, des libertés inhérentes à la personne humaine inscrites dans la Constitution. Je ne vois pas pourquoi elles feraient aujourd'hui l'objet d'un texte de loi. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

**M. Robert Galley.** Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais concentrer mes observations sur le deuxième alinéa de cet article 1<sup>er</sup>.

Au risque de faire de la peine à certaines des personnes qui vous accompagnent et qui ont sans doute contribué à cette rédaction, je dirai que j'ai trouvé ce deuxième alinéa proprement détestable. Je lis : « Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit... », etc. Je laisserai aux amateurs de belles-lettres le soin de se prononcer sur une pareille mise en œuvre de la langue française ! Je préfère, quant à moi, m'en tenir à des observations sur le fond.

En premier lieu, je me suis interrogé sur les conséquences que pourrait avoir l'affirmation du droit qu'a tout usager à se déplacer, et singulièrement des conséquences que cela peut avoir sur nos collectivités. Car vous concevrez avec moi, monsieur le ministre, qu'un droit qui n'est pas accompagné d'une possibilité de l'exercer est un droit vain.

Ce droit au déplacement signifie-t-il, dans l'acception de votre texte, que la collectivité nationale ou territoriale doit fournir les moyens de transports collectifs, les mettre à disposition des usagers, quelles que soient la localisation de leur domicile, les conditions climatiques, notamment en zone de montagne, ou quelles que soient leurs capacités physiques — je songe aux personnes handicapées ?

Tel qu'il est rédigé, ce membre de phrase me semble, pour reprendre le qualificatif que vous avez utilisé tout à l'heure, monsieur le ministre, très « imprudent », voire extrêmement dangereux, et ouvre en tout cas la voie à des contentieux interminables.

Mais, à la réflexion, je ne crois pas que cette interprétation littérale que je viens de formuler soit la bonne, car elle serait en contradiction avec la deuxième partie de la phrase, qui reconnaît à l'usager la « liberté d'en choisir les moyens », c'est-à-dire que vous laissez, grand cœur, la possibilité aux usagers d'aller à vélo, en voiture ou même à pied. Une telle affirmation n'a pas sa place dans un texte se voulant d'orientation des transports intérieurs.

**M. Christian Bergelin.** Bravo !

**M. Robert Galley.** Pour être tout à fait clair, et en faisant l'analyse serrée du texte, je le trouve doublement détestable.

D'abord, parce que le droit de se déplacer fait partie des libertés individuelles fondamentales qui, depuis des siècles, sont l'une des caractéristiques de la vie dans notre pays. Nul besoin de le réaffirmer, donc, à moins que vous ne vouliez souligner par là la différence de situation qui existe, en ce qui concerne la libre circulation des personnes, entre la France et certains pays situés très à l'est, où chacun sait qu'un véritable passeport est nécessaire pour passer d'une province à l'autre.

**M. Jacques Godfrain.** Exact !

**M. Robert Galley.** Je ne comprends pas les raisons qui vous ont conduit à établir une distinction détestable entre la liberté de choisir les moyens de se déplacer et la faculté reconnue à l'usager de confier le transport de ses biens à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Il n'y a pas, monsieur le ministre d'Etat, de faculté reconnue de bon cœur ou à regret, dans la France de la fin du xx<sup>e</sup> siècle, en ce qui concerne le choix du moyen de transport, il y a la liberté tout court.

Puisque vous nous avez affirmé que ce texte avait été élaboré avec soin, et nous vous croyons sur ce point, cette distinction entre liberté, d'une part, et faculté reconnue, d'autre part, ne doit pas être fortuite. Elle nous inquiète ; nous avons donc déposé des amendements afin de faire coïncider le texte qui va être voté par le Parlement avec la réalité de la France d'aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Puisque l'on m'a fait une remarque à ce sujet, je rappelle que ce projet concerne, ainsi que son nom l'indique, les transports intérieurs. Il est donc normal que les principes qu'il définit d'emblée portent sur cette matière. Cela ne signifie pas pour autant que la dimension internationale des transports est ignorée. Il n'y a, par conséquent, aucune contradiction entre les différentes dispositions de ce texte. Son objectif est d'améliorer l'efficacité et la compétitivité de notre système de transports, ce qui comporte évidemment une dimension internationale. Voilà pourquoi l'article 1<sup>er</sup> n'y fait pas référence.

On reproche à ce texte de parler de la demande et pas de l'offre. Il précise parfaitement, de façon concise, qu'il s'agit de « satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ». Pourquoi s'étendre et « délayer » ?

Quant à la définition des transports publics et à celle des transports intérieurs, elles figurent dans le projet. Il s'agit, je le rappelle, d'une loi d'orientation et il n'est pas souhaitable d'alourdir le début de ce texte en y introduisant des définitions qui atténueraient la portée des orientations inscrites dans l'article 1<sup>er</sup>.

Monsieur Galley, vous avez présenté vos observations de manière très fine et très astucieuse. En fait, vous êtes contre l'affirmation d'un droit au transport. C'est votre droit mais le Gouvernement est d'un avis contraire : il considère que c'est une bonne et une grande chose que d'affirmer un tel droit dans un texte de loi, à l'époque et dans le pays où nous sommes, afin d'en faire l'un des fondements d'une politique des transports dynamique et s'attachant à répondre aux besoins en évolution des Français.

A quoi bon ruser, à quoi bon jouer sur les mots ? Il ne s'agit en aucun cas de la liberté d'aller et venir. Celle-ci figure en effet dans la Déclaration des droits de l'Homme et elle ne peut être limitée en quoi que ce soit. Lorsque nous affirmons le droit au transport, nous avons en fait en vue les moyens nécessaires pour rendre cette liberté effective ainsi que l'effort correspondant.

Il n'y a donc pas de contradiction entre cette affirmation et la liberté reconnue à l'usager de choisir. Tout simplement, la politique que nous voulons mettre en œuvre n'est pas à sens unique : elle tend à développer différents moyens de transport ; libre aux usagers de favoriser celui qui leur convient le mieux et, éventuellement, de choisir la marche à pied !

Il n'y a aucune confusion mais une affirmation novatrice, audacieuse, moderne. Je vous donne acte, monsieur Galley, que vous n'êtes pas d'accord.

**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° 164 ainsi rédigé :

« Avant le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national. »

La parole est à M. Bergelin.

**M. Christian Bergelin.** La définition du système de transports intérieurs n'apparaît qu'à l'article 45. Nous souhaiterions qu'elle figure à l'article 1<sup>er</sup>.

Cet amendement n'est donc qu'un amendement de clarification, et comme je sais que vous êtes favorable à toute clarification, monsieur le ministre d'Etat, je ne doute pas que vous l'accepterez.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** A l'article 45, la commission a, à l'initiative de M. Charles Fèvre, adopté un amendement qui tend à délimiter le champ d'application de la loi et doit donc donner satisfaction à M. Bergelin et à ses collègues.

Il ne nous a paru ni nécessaire ni souhaitable d'encombrer l'article 1<sup>er</sup> en y introduisant des précisions qui figureront à l'article 45. La commission a donc rejeté l'amendement n° 164.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement partage l'avis de la commission pour les raisons que j'ai déjà indiquées tout à l'heure.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 164.

(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° 165 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> :

« Les transports intérieurs contribuent à la libre circulation des biens et des personnes et concourent à l'unité et à la solidarité nationales, au développement économique, à l'aménagement équilibré du territoire, ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux et au maintien de la compétitivité des entreprises industrielles et commerciales. Ils doivent satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. »

La parole est à M. Bergelin.

**M. Christian Bergelin.** Cet amendement tend à rappeler que la loi se situe dans une perspective de défense et d'illustration des libertés fondamentales, ainsi que de développement économique du pays.

Par ailleurs, afin de conserver le haut niveau technique et juridique de cette loi, il est indispensable de ne pas y introduire de notions floues comme celle de « système de transports intérieurs », qui n'a d'ailleurs aucun contenu juridique.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission tient à ce que soit affirmée dès les premiers mots de cette loi la notion de « système de transports intérieurs ».

Elle a par ailleurs estimé que celle de « libre circulation » n'avait pas grande signification. Enfin, si la référence au « maintien de la compétitivité » pouvait être intéressante, elle risquait d'entraîner un maintien de la sous-tarifcation : la commission a donc rejeté cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement partage l'avis de la commission. Il vous proposera d'ailleurs, dans l'amendement n° 352, de préciser que le système de transports intérieurs concourt également « au développement économique et social ».

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 165.

(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° 90 ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer au mot : « avantageuses », le mot : « productives ».

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Le mot « avantageuses » est très vague et « productives » nous semble préférable. Vous faites d'ailleurs maintes fois référence — avec raison — à la notion de productivité tout au long de ce texte. Pourquoi pas maintenant ? Cela prouverait que vous voulez des transports qui soient les moins coûteux possible : en effet, s'ils sont productifs, ils seront moins chers.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** « Productives » a un sens trop étroit et productiviste, si j'ose m'exprimer ainsi, alors que le mot « avantageuses » est beaucoup plus large. C'est toute la différence entre le coût économique seul et le coût économique et social.

La commission a donc rejeté cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je partage là aussi l'avis de la commission. Le Gouvernement a bien évidemment le souci de la productivité des transports et, ainsi que vous l'avez remarqué, monsieur Fèvre, cette notion figure dans de nombreux articles.

Au demeurant, l'expression : « conditions économiques et sociales les plus productives » ne me semble pas très claire et le mot « avantageuses » figurait déjà dans le décret de 1949.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 90.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement n° 1 ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après les mots : « et à la solidarité nationales », insérer les mots : « à la défense du pays, ».

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement répond au souci exprimé tout à l'heure par un orateur et tend à réparer une omission. Il est bien évident que le système de transports intérieurs doit également répondre aux impératifs relatifs à la défense du pays. Cela a toujours été et cela reste le cas. Il convient donc de le préciser.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Favorable.

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

**M. Luc Tinseau.** Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat, d'avoir déposé cet amendement qui répond effectivement au souci du groupe socialiste. Bien entendu, nous le voterons.

**M. Christian Bergelin.** Le groupe du rassemblement pour la République est d'accord !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 352 et 91, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 352, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : « nationales », insérer les mots : « au développement économique et social, ».

L'amendement n° 91, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« I. — Compléter la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : « et au développement économique national et régional ».

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

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 352.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement reprend une idée qui figurait dans un amendement que votre assemblée a rejeté. Le Gouvernement estime qu'il convient de préciser à l'article 1<sup>er</sup> que le système des transports intérieurs concourt également au développement économique et social.

**M. le président.** La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 91.

**M. Charles Fèvre.** Je me réjouis, monsieur le ministre, que vous ayez repris l'amendement que j'avais déposé, à cette différence près que je place le mot « économique » à la fin de l'alinéa. Il me semble que c'est ainsi, et non en le noyant dans la phrase, qu'on insiste sur le développement économique. Toutefois, je précise : « national et régional ».

Vous parlez d'aménagement et d'équilibre du territoire. Il ne faut pas oublier que l'aménagement du territoire consiste à rééquilibrer les activités dans l'ensemble national, et que la décentralisation mise en œuvre par le Gouvernement tend à développer les régions. C'est difficile en ce moment, mais il faut agir en ce sens.

Je n'ai pas d'auteur propre d'auteur, mais mon amendement me semble meilleur que celui du Gouvernement.

**M. le président.** Ces amendements ne concernent pas la même partie de la phrase, mais ils sont exclusifs l'un de l'autre. Maintenez-vous l'amendement n° 91, monsieur Fèvre ?

**M. Charles Fèvre.** Je ferai la réponse du berger à la bergère : M. le ministre d'Etat accepterait-il le mien, compte tenu des explications que je viens de donner ?

**M. le président.** Je suppose que M. le ministre tient à son amendement...

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a estimé que « l'aménagement équilibré du territoire » sous-entend le développement économique, dans sa dimension nationale, certes, mais également régionale. Elle a donc rejeté l'amendement n° 91.

Quant à l'amendement n° 352 du Gouvernement, elle ne l'a pas examiné. La précision qu'il apporte donne une autre dimension à l'alinéa, que ne comportait pas explicitement un « aménagement équilibré du territoire ».

Cet amendement n'est en tout cas pas en contradiction avec la réflexion qu'a menée la commission.

**M. le président.** Maintenez-vous l'amendement du Gouvernement, monsieur le ministre d'Etat ?

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

Je ne suis pas en désaccord sur le fond avec M. Fèvre, mais je trouve que la formulation de son amendement est lourde et redondante et j'estime que celle du Gouvernement est plus simple.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 352

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 91 devient sans objet.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2 et 23.

L'amendement n° 2 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 23 est présenté par M. Chénard, rapporteur.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Compléter le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par les mots : « , notamment européens. »

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 2.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il s'agit là encore de répondre à un souci qui s'est manifesté et de souligner la dimension particulière des échanges que nous entretenons avec nos partenaires de la Communauté économique européenne.

Cet amendement tend à prendre en compte cette réalité et à traduire une préoccupation du Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 23.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La dimension européenne est évoquée dans l'exposé des motifs mais n'a pas été mentionnée dans le texte.

Cet amendement tend à réparer cette omission.

**M. le président.** Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 2 et 23.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 166 ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Sont considérés comme transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées, agissant individuellement ou dans le cadre d'un groupement ».

La parole est à M. Bergelin.

**M. Christian Bergelin.** Toujours dans le même souci de clarification, nous estimons nécessaire de donner, dès l'article 1<sup>er</sup>, une définition des transports publics. Certes, celle-ci figure à l'article 5, mais nous aimerions la voir précisée dès le premier article de ce projet.

De plus, notre amendement tend à préciser la différence entre transports publics et transports privés, qui n'est pas suffisamment claire à l'article 5.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement car le dernier alinéa de l'article 5 donne cette précision et il est souhaitable de la laisser à cet endroit.

Cette définition exclut la notion de groupement visée à l'amendement n° 166. Celle-ci a eu des effets pervers, par exemple le développement inconsidéré des fonds propres au détriment des transports publics. *Quid*, par ailleurs, de la défense des transporteurs ? Tout cela a sans doute échappé à l'auteur de l'amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Pour des raisons que j'ai déjà indiquées, j'estime que cet amendement n'a pas sa place à l'article 1<sup>er</sup>. Cela dit, s'il s'agit d'améliorer la formulation de l'article 5, pour la rendre plus précise, je n'y serai pas opposé.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 166.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 167 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> :

« Chacun est libre de choisir son moyen de déplacement et de faire appel pour le transport de ses biens à l'entreprise de son choix. »

La parole est à M. Bergelin.

**M. Christian Bergelin.** Cet amendement vise également à rendre le texte plus précis. En effet, la rédaction de l'alinéa 2 nous a paru trop vague alors qu'il s'agit de réaffirmer clairement les libertés fondamentales de chaque usager.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, c'est affirmer surtout la liberté du renard dans le poulailler ! Or c'est la liberté des usagers qu'il faut rendre effective. C'est ce que fait le texte du projet de loi. Ne pas dire que les besoins des usagers « sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer ou la liberté d'en choisir les moyens » revient finalement à refuser l'exercice de cette liberté, à laquelle nous sommes attachés. C'est pourquoi la commission a repoussé cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je suis bien d'accord avec la commission. Une fois de plus, on tente de faire passer le droit au transport par la trappe. Il est évident que le Gouvernement souhaite qu'il soit maintenu dans le texte.

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

**M. Christian Bergelin.** Je ne sais pas qui est le renard ni où se trouve le poulailler; s'agirait-il de certains d'entre nous et de cet hémicycle? Quoi qu'il en soit, je ne vois nul machiavélisme à dire que: « Chacun est libre de choisir son moyen de déplacement et de faire appel pour le transport de ses biens à l'entreprise de son choix. » La phrase est claire et sans la moindre ambiguïté, contrairement au texte du Gouvernement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 167.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, n° 168, 92, 349, 364, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 168, 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 le second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, substituer aux mots : « de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue », les mots : « à tout usager de se déplacer et d'en choisir librement les moyens, ainsi que ».

L'amendement n° 92, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Après le mot « rendre », rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> : « effectives pour les usagers la liberté de se déplacer, d'en choisir les moyens ainsi que la faculté de confier le transport de leurs biens à l'organisme ou à l'entreprise de leur choix. »

L'amendement n° 349, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi libellé :

« Après les mots : « de se déplacer », rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> : « ainsi que la liberté d'en choisir les moyens et notamment celle d'exécuter lui-même le transport de ses biens et de son personnel ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix ».

L'amendement n° 364, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Après les mots : « de se déplacer », rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> : « et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix ».

La parole est à M. Robert Galley, pour soutenir l'amendement n° 168.

**M. Robert Galley.** Monsieur le ministre d'Etat, vous m'avez fait tout à l'heure un petit procès d'intention assez méchant: déformant un peu mes propos, vous avez prétendu que j'étais contre le droit des usagers à se déplacer. Franchement, non, ce n'est nullement ma philosophie!

J'estime qu'il y a là une question de fond: pourquoi, dans une loi d'orientation, réaffirmer ce qui est clairement inscrit dans la Constitution? Ce n'est pas l'objet d'une telle loi. Il y a des choses plus importantes à y faire figurer que le rappel des principes fondamentaux ou de certains droits de l'homme.

C'est pourquoi il nous a semblé que l'on pouvait améliorer le texte en marquant très clairement, dès l'article 1<sup>er</sup>, qu'il s'agit de prévoir les dispositions qui permettent à l'usager d'exercer un droit qu'il tire évidemment de la Constitution et de la Déclaration des droits de l'homme, renforçant ainsi l'obligation faite à l'Etat de mettre en œuvre les dispositions permettant à l'usager de pouvoir se déplacer.

**M. le président.** La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 92.

**M. Charles Fèvre.** Cet amendement va dans le même sens que celui du groupe du rassemblement pour la République, défendu par M. Galley.

Monsieur le ministre d'Etat, comme je l'ai indiqué ce matin, je crains que vous n'ayez du mal à concrétiser le droit aux transports sur le plan juridique. Or dès l'instant où un droit ne peut pas se concrétiser juridiquement, c'est qu'il ne veut rien dire.

C'est la raison pour laquelle il nous a semblé préférable de recourir à la notion de liberté plutôt qu'à celle de droit. Elle est en effet de portée plus générale et plus conforme à notre tradition démocratique. Voilà qui devrait d'ailleurs vous aider.

Au surplus, comme vous serez incapable de donner à tous les usagers la possibilité d'utiliser un moyen de transport collectif ou public, ceux-ci utiliseront nécessairement un autre moyen de transport. Dès lors, notre rédaction me paraît beaucoup plus conforme à la réalité des choses que la vôtre, qui n'a pas de signification immédiate, puisque vous avez prévu — prudence oblige — une « mise en œuvre progressive », expression qui n'ajoute rien, sinon un peu plus d'incertitude.

**M. le président.** L'amendement n° 349 n'est pas défendu.

La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports, pour soutenir l'amendement n° 364 et donner son avis sur les amendements n° 168 et 92.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** J'observe que, une fois de plus, c'est l'expression « droit au transport » que l'on veut retirer du texte.

Des droits sont en effet prévus dans le préambule de la Constitution de 1946, auquel la Constitution de 1958 fait référence mais le droit au transport n'y figure pas, ce n'est qu'une possibilité qui s'appuie sur des dispositions constitutionnelles. Le projet de loi propose de lui donner une application concrète, précise, qui n'existait pas jusqu'à présent, avec la portée que j'ai indiquée tout à l'heure et sur laquelle il n'est pas utile de revenir.

Par conséquent, je ne peux pas être d'accord avec les amendements n° 168 et 92 dans la mesure où il n'y est plus question de « droit » et encore moins de rendre ce droit effectif.

Il reste que l'un de ces amendements tend à préserver la possibilité, pour l'usager, d'effectuer lui-même le transport de ses biens, s'il le souhaite. Il est évident que cette possibilité était sous-entendue dans cet alinéa. Il n'est pas question de contester à qui que ce soit, dans ce pays, la faculté de se transporter lui-même, s'il le désire, ou de transporter ses biens ou son personnel, par exemple, s'il est chef d'entreprise. Le Gouvernement a pris en compte cette préoccupation en déposant cet amendement n° 364 qui reconnaît à l'usager la faculté d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 168, 92 et 364.

**M. Alain Chenard, rapporteur.** Je ne reviendrai pas sur les motifs pour lesquels la commission a repoussé les amendements n° 168 et 92. On réclame à cor et à cri des droits et des libertés, mais dès que ceux-ci apparaissent, c'est le refus! Il en est ainsi des droits et des libertés des usagers des transports.

Quant à l'amendement présenté par le Gouvernement, il n'a pas été examiné par la commission, mais je ne vois pas, pour ma part, de raison particulière de m'y opposer.

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

**M. Robert Galley.** Compte tenu de ce que vient de préciser M. le ministre d'Etat et de la proposition qu'il nous a faite, nous retirons l'amendement n° 168.

**M. le président.** L'amendement n° 168 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 92.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 364.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, les amendements n° 169 et 170 de M. Bergelin tombent.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 93, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 1<sup>er</sup> par le nouvel alinéa suivant :

« Le droit de tout usager de se déplacer n'entraîne pour le transporteur aucune obligation d'assurer une desserte ou de développer un équipement, sauf dispositions réglementaires auxquelles il est soumis, ou clauses contractuelles auxquelles il s'est engagé. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre d'Etat, écrire que « ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer... » c'est faire figurer dans la loi une formule très forte.

Puisqu'il n'est pas question, avez-vous dit, de soumettre les transporteurs à des obligations de nature à les mettre en difficulté, la contrepartie naturelle du droit que l'usager pourra invoquer aux termes de la loi est de préciser que la liberté d'entreprise existe toujours.

Tel est l'objet de cet amendement, qui propose d'insérer dans la loi la garantie que vous nous avez donnée tout à l'heure. Je ne vois pas comment vous pourriez le repousser.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Cet amendement a paru inacceptable à la commission pour des raisons évidentes.

Le droit au transport ne saurait être remis en cause sur la simple appréciation d'un transporteur.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement me paraît d'abord restrictif. En effet, nous définissons un droit au transport qui est dynamique et qui tend à favoriser le développement de l'activité des transporteurs eux-mêmes. Dans la mesure où ils seront encouragés à travailler, pourquoi vouloir les inciter à ne pas le faire ?

Ensuite, cet amendement est inutile parce que le projet contient des dispositions qui apportent toutes garanties aux transporteurs, qu'il s'agisse de leur juste rémunération ou de l'établissement de conventions contractuelles pour le transport de personnes. En ce qui concerne les marchandises, les dispositions qui sont prévues plus loin dans le texte sont suffisamment claires.

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

**M. Charles Fèvre.** Si c'était toujours l'intérêt du transporteur de développer telle desserte, par exemple, je n'aurais pas déposé un amendement, mais il peut s'agir d'autre chose.

Pouvez-vous me donner la garantie, qui figurera au *Journal officiel*, qu'on n'imposera pas au transporteur une obligation qui dépasse ses possibilités commerciales, sans compensation de l'Etat ou de la collectivité ?

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je suis tout à fait à l'aise pour vous donner cette garantie. Tout cela ressort clairement de la notion même de convention. Il est bien évident que dès lors qu'il y aura convention, il y aura discussion des services à rendre et, à partir de là, définition des moyens de financement et des contributions des différentes parties intéressées pour que le transporteur puisse travailler dans des conditions normales. C'est d'ailleurs pourquoi l'amendement du Gouvernement fait référence non seulement à la convention, mais au principe de la juste rémunération des transporteurs.

Je réponds donc positivement et de manière la plus claire à votre question.

**M. le président.** Monsieur Fèvre, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Charles Fèvre.** Compte tenu des assurances qu'a données M. le ministre d'Etat, je retire l'amendement n° 93.

**M. le président.** L'amendement n° 93 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié, est adopté.)

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour :

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).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.