

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983  
(16<sup>e</sup> SEANCE)

### COMPTE RENDU INTEGRAL

1<sup>re</sup> Séance du Mercredi 13 Octobre 1982.

#### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GUY POCOLONÉ

1. — **Transports intérieurs.** — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5698).

Article 4 (suite) (p. 5698).

Amendement n° 106 de M. Fèvre: l'amendement n'est pas défendu.

Amendement n° 342 de M. Zeller: MM. Zeller; Chénard, rapporteur de la commission de la production; Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. — Rejet.

Amendement n° 107 de M. Fèvre: MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 108 de M. Fèvre: M. Fèvre. — Retrait.

Amendement n° 109 de M. Fèvre: MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 4 modifié.

★ (2 f.)

Article 5 (p. 5699).

MM. Fèvre, Bergelin, le ministre d'Etat.

Amendements n° 355 de M. Gilbert Gantier, 111 de M. Fèvre et 184 corrigé de M. Bergelin.

L'amendement n° 335 n'est pas défendu.

MM. Fèvre, Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des amendements n° 111 et 184 corrigé.

Amendement n° 185 de M. Bergelin: MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 112 de M. Fèvre: MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 5 du Gouvernement: MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendements n° 354 du Gouvernement et 334 de M. Gaillard: MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption de l'amendement n° 334; l'amendement n° 354 n'a plus d'objet.

Amendement n° 6 du Gouvernement. — L'amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 113 de M. Fèvre. — Rejet.

Amendements n° 356 de M. Gilbert Gantier et 186 de M. Bergelin : MM. Gilbert Gantier, Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Amendement n° 341 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 187 de M. Bergelin : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 33 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 188 de M. Bergelin. — L'amendement n'est pas défendu.

Amendement n° 366 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 189 de M. Bergelin : MM. Weisenhorn, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 357 de M. Gilbert Gantier. — L'amendement n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 5 modifié.

#### Article 6 (p. 5703).

MM. Vuillaume, Duroméa.

Amendement n° 190 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 191 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat, Bergelin. — Rejet.

Amendement n° 192 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 114 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 193 de M. Bergelin et 34 de la commission : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 193 ; adoption de l'amendement n° 34.

Amendement n° 319 de M. Duroméa : MM. Duroméa, le rapporteur. — Retrait.

Amendement n° 194 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 6 modifié.

#### Article 7 (p. 5706).

MM. Fèvre, Weisenhorn, Robert Galley, Vuillaume, Duroméa, Tinsseau, le rapporteur, le ministre d'Etat.

Amendements n° 7 du Gouvernement et 35 de la commission : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur.

Sous-amendements à l'amendement n° 7 :

Sous-amendement n° 360 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Sous-amendement n° 375 de M. Bergelin : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat ; Anisart, président de la commission. — Rejet.

Sous-amendements n° 376 de M. Bergelin et 115 de M. Fèvre : MM. Vuillaume, Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux sous-amendements.

Sous-amendement n° 377 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'amendement n° 7 ; l'amendement n° 35 n'a plus d'objet.

Amendements identiques n° 8 du Gouvernement et 36 de la commission : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption du texte commun.

Amendement n° 117 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 37 rectifié de la commission et amendement n° 9 du Gouvernement, avec, le sous-amendement n° 336 de M. Galliard : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 37 rectifié.

MM. Laasale, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait du sous-amendement n° 336 ; adoption de l'amendement n° 9.

Amendements identiques n° 10 du Gouvernement et 38 de la commission, amendement n° 116 de M. Fèvre : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption du texte commun des amendements n° 10 et 38 ; l'amendement n° 116 est satisfait.

Les amendements n° 195, 196, 197 et 198 de M. Bergelin n'ont plus d'objet.

Amendement n° 39 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 118 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 361 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 122 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 119 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 123 de M. Fèvre. — Rejet.

Amendement n° 120 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Amendement n° 40 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption.

Adoption, par scrutin, de l'article 7 modifié.

#### Article 8 (p. 5715).

MM. de Caumont, Fèvre, Vuillaume, Malgras, le ministre d'Etat. Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

#### 2. — Ordre du jour (p. 5716).

#### PRESIDENCE DE M. GUY DUCOLONÉ, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

**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).

Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles et s'est arrêté dans l'article 4 à l'amendement n° 106.

#### Article 4.

**M. le président.** Je rappelle les termes de l'article 4 :

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

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

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

L'amendement n° 106, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 4 par la nouvelle phrase suivante :

« Celui-ci est apprécié en tenant compte des nécessités du trafic. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Zeller a présenté un amendement n° 342 ainsi rédigé :

« Compléter le second alinéa de l'article 4 par la nouvelle phrase suivante :

« Leur utilisation sera facilitée par des mesures tendant notamment à améliorer la qualité de ces transports et par la mise en place d'une tarification attractive. »

La parole est à M. Zeller.

**M. Adrien Zeller.** Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, mes chers collègues, l'amendement n° 342 tend à apporter un peu de substance au contenu du deuxième alinéa de l'article 4 qui souligne la priorité donnée à l'utilisation des transports collectifs de personnes. Il me semble, en effet, que son libellé actuel est limité, dans la mesure où il ne mentionne pas certains moyens qu'il conviendrait de mettre en œuvre pour que cette priorité devienne effective.

Les associations d'usagers qui m'ont contacté estiment, en particulier, que la loi devrait faire allusion à la nécessité d'améliorer la qualité des transports et à l'institution d'une tarification attractive, qui sont des éléments susceptibles de favoriser les transports collectifs.

Le Gouvernement devrait certainement pouvoir se rallier à mon amendement qui fait mention de ces deux moyens privilégiés de donner priorité aux transports collectifs de personnes. Et cela donnerait courage aux associations d'usagers.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement ; elle s'en remet donc à l'avis du Gouvernement.

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

**M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.** L'orientation de la politique à suivre est fortement marquée dans cet article ; il est inutile de l'atourdir en détaillant les moyens qui devront être mis en œuvre pour qu'elle trouve sa traduction dans la vie courante.

Je n'ai aucune objection à formuler sur le contenu de l'amendement de M. Zeller. Mais la définition des moyens pourrait encore être plus large, et à vouloir trop bien faire, on risquerait d'oublier des moyens tout aussi nécessaires. Je donne néanmoins volontiers acte à M. Zeller que ses propositions sont au nombre des moyens qu'il faut mettre en œuvre.

**M. le président.** Monsieur Zeller, retirez-vous votre amendement ?

**M. Adrien Zeller.** Non, monsieur le président. Certes, on peut discuter de l'opportunité de cet amendement, mais je tiens tout de même à signaler que l'article 2 du projet de loi mentionne certains moyens nécessaires à la concrétisation des principes affirmés. Il est notamment fait allusion aux mesures particulières qui peuvent être prises en faveur de personnes à mobilité réduite et à l'information des usagers.

Il ne serait donc pas forcément choquant de faire figurer dans le texte de la loi les deux moyens privilégiés de l'amélioration des transports collectifs de personnes dont je fais état dans mon amendement. Je rappelle que les associations d'usagers qui sont entrées en rapport avec moi y tiennent beaucoup.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 342. (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° 107 ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 4, insérer le nouvel alinéa suivant :

« La politique globale des transports tient compte, en ce qui concerne les déplacements de personnes, de l'objectif de rapprochement du domicile et du lieu de travail dans le but de réduire le coût des transports pour la collectivité et pour les usagers, d'améliorer les conditions de vie de ceux-ci. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Ainsi que je l'ai déjà souligné, nous tenons à améliorer et à développer les transports, notamment en milieu urbain. Mais il existe un objectif plus général, qui a été celui des gouvernements précédents et que vous faites également vôtre : la réduction des trajets entre le domicile et le lieu de travail, surtout dans les grandes agglomérations. L'article 4 serait l'occasion de le rappeler, car le transport n'est pas une fin en soi mais un moyen de se déplacer. Tel est donc l'objet de cet amendement.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a marqué son intérêt pour l'idée contenue dans l'amendement et son rapporteur, qui est par ailleurs président de la fédération nationale des agences d'urbanisme et qui a organisé un colloque sur le thème : « Transports et déplacements », ne peut qu'y adhérer, encore qu'il conviendrait sans doute de se pencher un peu plus sur les moyens à mettre en œuvre.

Il est cependant apparu à la commission que cet amendement relèverait davantage d'une loi sur l'urbanisme que d'une loi sur les transports. En dépit de tout l'intérêt qu'elle porte à ce problème, la commission n'a donc pas jugé opportun d'accepter l'amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je partage tout à fait l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 107. (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° 108 ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 4. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Je retire cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 108 est retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 109 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 4 :

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

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** C'est un amendement de repli. Dès lors qu'il a été décidé hier que l'article 4 ne concernerait pas seulement la politique globale des transports de personnes, il paraît utile de préciser que les contrats visés à cet alinéa ne peuvent concerner le transport de marchandises. Ce dernier mode de transport présente, en effet, des caractéristiques spéciales et variées, et si des contrats sont possibles dans ce domaine, on en voit davantage l'utilité dans celui du transport des personnes.

J'ajouterai que ces contrats — l'ensemble du texte y fait référence, notamment au titre de la décentralisation — seront souvent passés avec les collectivités territoriales. Or, les entraîner dans le domaine des contrats en matière de transport des personnes est déjà quelque chose de coûteux mais si, en plus, on poursuit le mouvement du côté des contrats de transport de marchandises, on risque de placer les collectivités territoriales dans des situations financières difficiles.

Par conséquent, en matière de transports de marchandises, je ne vois ni l'utilité des contrats ni quels types de contrats pourraient être passés. C'est la raison pour laquelle je propose de les limiter au transport de personnes.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Ainsi que l'a précisé son auteur, il s'agit en fait d'un amendement de repli qui tend à limiter le champ d'application des contrats. La commission a préféré, quant à elle, permettre l'extension des contrats à tous les types de transport, qu'il s'agisse de marchandises ou de personnes.

**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.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 109. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 333.

**M. Christian Bergelin.** Le groupe R. P. R. vote contre. (L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

## Article 5.

**M. le président.** « Art. 5. — Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

« Ces missions sont les suivantes :

« a) La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

« b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ;

« c) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;

« d) L'organisation du transport public.

« L'exécution de ces missions est assurée, d'une part, par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics et, d'autre part, par les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

« Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transport de personnes ou de marchandises.

« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises qui n'est pas effectué par une personne publique ou privée pour son propre compte. »

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

**M. Charles Fèvre.** Cet article 5 est très important puisqu'il définit les missions du service public des transports, qu'il précise leurs modalités d'exécution, et surtout qu'il place tous les transports publics sous le régime du service public.

Il est vrai que la notion de service public s'est élargie au fil du temps. A l'origine, elle visait à protéger les usagers contre les abus des positions de monopole, à leur garantir une certaine ou une bonne qualité de service — égalité de traitement; continuité du service; sécurité; etc. — ou à pallier les défaillances de l'initiative privée.

Cette notion s'est élargie, notamment à l'occasion des périodes exceptionnelles — crises, guerres, circonstances exceptionnelles au sens de la jurisprudence du Conseil d'Etat — et référence a été faite à la notion plus vague d'intérêt général, en insistant sur les besoins de l'Etat. Toutefois, le Conseil d'Etat s'était appliqué, dans sa jurisprudence, et en se fondant sur la doctrine, à circonscrire la définition de service public, étant donné que notre pays vit dans un système d'économie libérale qui se caractérise par la libre entreprise.

La conception du service public que nous propose le texte m'apparaît nettement extensive par rapport à celle qui était en vigueur jusqu'à présent. D'abord, il ne faut pas oublier que le transport public, pour une très large part, est assuré par des transporteurs privés à leurs risques et périls; c'est le cas notamment de tout le transport routier. Ensuite, cette conception s'appuie sur des éléments qui peuvent faire passer sous le régime du service public une partie très importante de l'économie française.

Puisqu'on a l'intention de réglementer des activités privées, en prétendant qu'elles constituent un service public, voyons quels sont en France les secteurs de l'activité économique qui, selon cette conception, pourraient faire partie du service public. Je ne citerai que quelques exemples — bien sûr, je ne parle même plus des assurances ou des banques qui appartiennent maintenant au secteur nationalisé — qui ne sont pas exhaustifs: les soins hospitaliers; l'industrie pétrolière qui est soumise à des quotas, à des obligations d'approvisionnement et de stocks; la distribution puisque des autorisations sont nécessaires pour ouvrir des grandes surfaces, que les conditions de concurrence sont réglementées et que les marges sont taxées; les spectacles qui sont assujettis à des autorisations et dont les conditions d'exercice et le prix des places sont réglementés; la presse; l'agriculture; le bâtiment.

Par conséquent, si l'on voulait considérer que toute activité qui fait l'objet d'une réglementation d'Etat — ce qui est une chose bien particulière puisque cette réglementation vise à normaliser le fonctionnement de l'économie de marché — constitue pour autant une activité de service public, c'est toute l'économie française qu'il faudrait englober dans cette notion.

Le transport routier est certes une activité réglementée, mais, en définitive, pas davantage que celles que je viens de citer.

Le chemin de fer remplit sans aucun doute des missions de service public, mais l'essentiel est que, dans le cadre d'une harmonisation des conditions de concurrence loyale — selon votre projet — l'Etat ou les collectivités locales lui en compensent financièrement la charge.

L'expression « service public des transports » n'apporte donc rien puisque, selon les termes mêmes de l'article 5, ce service public ne comporte que certaines missions, dont la réglementation des activités de transport. Et si elle apporte un élément nouveau — ce qui est possible — nous quittons alors le terrain juridique et de la gestion administrative qui est celui du service public pour entrer dans une conception de type politique.

C'est la raison pour laquelle je défendrai un amendement tendant à la suppression de cette référence à la notion de service public.

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

**M. Christian Bergelin.** L'article 5, monsieur le ministre d'Etat, constitue un morceau de bravoure dans la nébuleuse que vous avez mise en place. On y lit au premier alinéa: « Le service public des transports comporte l'ensemble des missions en vue

d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens ». Pour l'ensemble des missions que vous entendez impartir aux transports, cet article vous servira donc de référence.

Dans l'exposé des motifs du projet, on peut lire également: « Le service public ne concerne que l'organisation et la promotion des transports publics, et non leur exécution, elle-même assurée... par les entreprises publiques ou privées qui en sont chargées ou qui y participent ». Quel est le sens d'une mission par rapport à l'autre et laquelle va plus loin que l'autre?

Enfin, on relève cette phrase dans le rapport: « Il convient de ne pas confondre service public et secteur public, l'organisation et la promotion des transports et leur exécution. »

L'ensemble de ces définitions ne nous permet pas de discerner avec exactitude votre sentiment, vos aspirations, votre volonté d'action.

En effet, dans les missions du service public, le b) de l'article inclut « la réglementation des activités de transport et le contrôle de son application », ce qui devrait correspondre, d'après l'exposé des motifs, à l'organisation et à la promotion du transport public. Or le d) précise, parmi ces mêmes missions, « l'organisation du transport public ».

Vous avouerez, monsieur le ministre d'Etat, que cette nébuleuse savamment entretenue cache vos intentions réelles quant à la politique que vous entendez conduire.

Le huitième alinéa, lui, dispose: « Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises ». Selon quels critères, comment, avec qui, pourquoi? Pas un mot. Ou alors, votre doctrine est tellement rigide que vous vous efforcez ici d'adapter votre attitude aux problèmes concrets qu'il faudra résoudre.

Cet article 5 est un chef-d'œuvre en tant qu'énoncé de vérités évidentes qui reste muet sur les lignes directrices d'une action.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je pense m'être déjà abondamment expliqué sur ce point lors de mon discours d'ouverture et dans différentes interventions.

Notre conception du service public est parfaitement claire. C'est une conception efficace, qui prend en compte la spécificité de l'activité dans ce secteur. C'est une conception dynamique, qui vise à développer l'ensemble du système de transports. C'est une conception diversifiée, et non pas uniformisante. Il n'y a pas, il ne saurait y avoir de confusion, d'identité entre service public et secteur public. Les deux se recoupent mais chacun d'eux est parfaitement délimité. L'objet de cet article est précisément de limiter le champ d'application, de bien définir les choses et, je le répète, cette définition est tout à fait claire. J'ajoute que le Gouvernement ne fait d'ailleurs que révoquer, que mettre à jour une notion qui est ancienne puisqu'elle figure déjà dans la loi de 1936.

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n<sup>os</sup> 355, 111 et 184 corrigé, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 355, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi rédigé:

« Substituer aux premier et deuxième alinéas de l'article 5 le nouvel alinéa suivant:

« Les missions qui incombent à l'Etat et aux collectivités territoriales, dans la limite de leurs compétences reconnues par la loi, pour organiser et promouvoir le transport des personnes et des biens sont les suivantes: »

L'amendement n<sup>o</sup> 111, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé:

« Substituer aux premier et deuxième alinéas de l'article 5, le nouvel alinéa suivant:

« Les missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens sont les suivantes: »

L'amendement n<sup>o</sup> 184 corrigé, 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:

« Substituer aux premier et deuxième alinéas de l'article 5 les nouvelles dispositions suivantes:

« Les entreprises et les organismes de transports publics sont au service du public et satisfont un intérêt général. Elles peuvent être soumises à des obligations de service public.

« Les missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue de garantir la libre circulation des personnes et des biens, de promouvoir l'accès aux moyens de transports publics et d'assurer la sécurité des déplacements sont les suivantes : ».

L'amendement n° 355 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Fèvre, pour défendre l'amendement n° 111.

**M. Charles Fèvre.** Mon amendement est cohérent avec la position que je viens d'exprimer.

Vous nous avez parlé, monsieur le ministre d'Etat, d'une certaine « identité » mais vous n'avez pas répondu à l'objection que j'avais élevée suivant laquelle il est tout de même difficile de créer un lien d'identité entre la réglementation d'un secteur particulier — beaucoup de secteurs sont réglementés en France sans pour autant être des services publics — et les missions de service public.

Votre projet de loi tend à introduire une extension grave de cette notion de service public. Cette extension n'est peut-être que la reprise de ce qui était indiqué dans la loi de 1936. Mais l'énoncé des missions se suffit à lui-même.

Vous avez dit qu'il s'agissait d'être dynamique. Il existe, bien sûr, des services publics dynamiques mais on ne peut soutenir que le dynamisme vienne de l'application de la notion de service public, notamment à des entreprises privées qui, elles, ne sont que réglementées et rien de plus. Le dynamisme existe non seulement dans le secteur public — et la S.N.C.F. en a donné de maints exemples — mais aussi dans les entreprises privées qui fonctionnent de manière libre dans le système réglementé que leur impose l'Etat pour conduire une politique coordonnée des transports.

**M. le président.** La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 184 corrigé.

**M. Pierre Weisenhorn.** Les missions qu'impartit le projet de loi à un service public des transports ne sont pas différentes de celles qui incombent actuellement à l'Etat, aux collectivités locales ou à leurs établissements publics. Il ne paraît pas souhaitable d'introduire un vocable nouveau désignant également de véritables organismes publics chargés d'exécuter les missions des services publics. Cette consolation peut, en effet, prêter à confusion et créer le doute sur les intentions du Gouvernement.

Dans ces conditions, il importe d'affirmer simplement le principe selon lequel les activités de transport peuvent être soumises à des obligations de service public et de préciser que seuls le transport public régulier de personnes doit être organisé et assuré comme un service public.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 111 et 184 corrigé ?

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a pensé que s'il fallait définir le service public, toutes les entreprises de transport public n'étaient pas forcément destinées à satisfaire l'intérêt général, et qu'elles pouvaient viser des objectifs autres, comme le fait de gagner de l'argent, par exemple, ce qui n'a en soi rien de choquant.

Elle a donc repoussé ces deux amendements.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 111.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 184 corrigé.

(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° 185 ainsi libellé :

« Après les mots : « pouvoirs publics en vue », rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 5 : « de développer et de promouvoir le transport public des personnes et des biens. »

La parole est à M. Weisenhorn.

**M. Pierre Weisenhorn.** Si les missions du service public ne concernent pas nécessairement l'organisation des transports, elles visent toujours au développement du transport public. La rédaction que nous proposons nous paraît par conséquent mieux adaptée aux objectifs du service public. Par ailleurs, l'amendement précise la nature du transport, car les missions du service public ne sauraient concerner les transports privés.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a témoigné de son intérêt pour cette notion d'organisation qui a, pour elle, un contenu très concret auquel elle est attachée.

Par ailleurs, le service public peut également concerner les transports privés, en matière de défense, par exemple.

La commission s'est donc opposée à cet amendement n° 185.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 185.

(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° 112 ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa (b) de l'article 5, après les mots : « activités de transport », insérer les mots : « , notamment de transport public ».

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** A cet amendement n° 112, correspond un amendement n° 113 sur l'organisation des transports publics dans lequel je propose qu'on supprime le sixième alinéa d) de cet article. Si vous le permettez, monsieur le président, je vais donc les défendre en même temps.

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. Charles Fèvre.** Je propose donc de supprimer le paragraphe d) de l'article 5, relatif à l'organisation du transport public et d'insérer au b), après les mots « la réglementation des activités », les mots « notamment de transport public ».

Pourquoi cet ajout ? La réglementation des activités de transport vise essentiellement les activités de transport public puisque, d'une part, le transport privé est abordé par ailleurs, notamment à l'article 29, et que, d'autre part, le projet concerne essentiellement l'activité de transport public.

Si l'amendement n° 112 n'est pas adopté, la question se pose de savoir s'il ne convient pas de supprimer le paragraphe d) qui précise que l'une des missions du service public des transports est l'organisation du transport public.

Selon l'article 5, le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens. Mais qu'est-ce que la notion d'organisation ajoute à celle de réglementation ?

Dans notre système économique, des entreprises privées fonctionnent dans le cadre d'une réglementation qui est précisément élaborée pour que soit assuré le respect d'une politique coordonnée des transports.

J'avais déposé ces deux amendements car il semblait que le mot : « réglementation » se suffisait à lui-même et que, en revanche, le mot : « organisation » était, lui, beaucoup trop fort.

Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais bien avoir, enfin, une réponse de vous. Je vous ai posé diverses questions, mais je n'ai pas eu de chance, puisque vous ne m'avez pas répondu. Je commence à avoir faim de vos réponses !

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Le rapporteur semble avoir déjà nourri l'auteur de cet amendement (Sourires)...

**M. le président.** Nourri, mais non rassasié ! (Sourires.)

**M. Alain Chénard, rapporteur.** ... par les réponses qu'il lui a fournies lors de la discussion des amendements précédents.

L'organisation du transport public fait partie des missions du service public. Il n'est donc pas opportun de limiter le champ d'action de ce dernier.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je m'étonne que M. Fèvre estime manquer de réponses. J'en donne systématiquement depuis le début du débat. La question qu'il pose est, comment dirai-je ? inutile.

Tout le monde connaît la différence entre « réglementer » et « organiser ». La réglementation porte sur l'ensemble des activités de transports. L'organisation, c'est tout autre chose. Par exemple, si l'on met en place un schéma, avec des dispositions concrètes, on organise le transport public. A l'évidence, c'est autre chose que la réglementation.

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

**M. Charles Fèvre.** Vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur le ministre d'Etat.

Ce projet de loi d'orientation concerne le transport public. Par conséquent, la réglementation concerne bien le transport public. On peut le préciser, mais la formule « organisation du transport public » venant après le terme « réglementation » ajoute un élément peu précis et qui est de nature à nous inquiéter.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** L'organisation des transports publics figure dans les textes depuis 1934.

**M. le président.** Toute question finit par avoir réponse.

Je mets aux voix l'amendement n° 112.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement n° 5 ainsi rédigé :

« Compléter le quatrième alinéa (b) de l'article 5 par les mots : « ainsi que l'organisation des transports pour la défense, ».

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement tend à compléter les dispositions que l'Assemblée a adoptées hier et à accorder sa place à la défense dans les missions du service public des transports.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements quasi identiques, n° 354 et 334.

L'amendement n° 354, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa (b) de l'article 5, insérer le nouvel alinéa suivant :

« b bis) Le développement de l'information sur le système de transport ».

L'amendement n° 334, présenté par MM. Gaillard, Billardon, Jean Bernard, Forgues, Michel Bérégovoy, Delisle, Tinsseau et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa (b) de l'article 5, insérer le nouvel alinéa suivant :

« b bis) Le développement de l'information sur le système de transports ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 354.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Les deux amendements n° 354 et 334 sont, en effet, identiques. Ils visent à inscrire dans les missions de service public et dans l'esprit de la discussion qui a eu lieu sur l'article 1<sup>er</sup> le développement de l'information sur le système de transport.

**M. le président.** A vrai dire, monsieur le ministre d'Etat, ils sont quasi identiques, le votre faisant état de « système de transport », et l'amendement n° 334 de « système de transports ».

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** En définitive, il semble que les spécialistes qui m'entourent préfèrent le pluriel ! (Sourires.)

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Le Gouvernement avait amélioré la rédaction de l'amendement n° 32 de la commission. C'est maintenant la commission qui améliore la rédaction que propose le Gouvernement, par un amendement qui lui paraît mieux approprié.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 334.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 354 n'a plus d'objet.

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 6 ainsi rédigé :

« Au début du cinquième alinéa (c) de l'article 5, après les mots : « développement », insérer les mots : « de l'information, ».

Cet amendement est également devenu sans objet.

**M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française** ont présenté un amendement n° 113 ainsi rédigé :

« Supprimer le sixième alinéa (d) de l'article 5. »

Cet amendement a déjà été soutenu et la commission et le Gouvernement ont donné leur avis.

Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 356 et 186, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 356, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le sixième alinéa (d) de l'article 5 :

« d) L'organisation des services publics de transport. »

L'amendement n° 186, 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 :

« Rédiger ainsi le sixième alinéa (d) de l'article 5 :

« d) L'organisation des transports publics réguliers de personnes. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir l'amendement n° 356.

**M. Gilbert Gantier.** L'amendement n° 356 est, en quelque sorte, un amendement de coordination avec l'amendement n° 355.

**M. le président.** La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 186.

**M. Pierre Weisenhorn.** Le groupe du rassemblement pour la République veut faire part de son souci concernant le sixième alinéa de l'article 5. Nous rejoignons la position de M. Fèvre car la notion trop vague d'« organisation du transport public » est de nature à entraîner une extension inconsidérée des interventions de l'Etat. C'est pourquoi il importe de préciser, pour éviter tout malentendu, que seul le transport régulier de personnes doit être organisé et assuré comme un service public.

Si le Gouvernement souhaite, lui aussi, éviter toute confusion, il acceptera notre amendement.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a entendu que soit couvert l'ensemble du transport public de personnes et de marchandises. Elle a, par conséquent, rejeté ces deux amendements.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 356.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 186.

(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° 341 ainsi rédigé :

« Compléter le sixième alinéa (d) de l'article 5 par les mots : « dans les conditions définies par les dispositions de la présente loi. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Le service public des transports — puisque l'on s'oriente vers cette formulation — comporte la mission d'organiser le transport public. Cette mission dépasse la seule réglementation. Mais à vouloir aller trop loin dans la mise en œuvre de cette notion pour le transport des marchandises, à vouloir raccourcir les circuits, on court le risque d'une nationalisation du fret. Par conséquent, puisque le projet concerne toute la chaîne des transports, depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire en passant par certains auxiliaires des transports, je ne crois pas mauvais d'indiquer que ce service public s'organise dans les conditions définies par les dispositions de la présente loi.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La loi forme un tout.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 341.

(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° 187 ainsi rédigé :

« Supprimer le septième alinéa de l'article 5. »

La parole est à M. Weisenhorn.

**M. Pierre Weisenhorn.** Le septième alinéa de l'article 5 est en contradiction totale avec l'exposé des motifs du projet de loi, qui marque bien la différence entre l'organisation et la promotion du transport public, qui a des missions de service public, et l'exécution de ces missions qui incombent aux entreprises, qu'elles soient publiques ou privées.

Cet alinéa prévoit que l'exécution des missions du service public pourra être confiée à l'Etat ou aux collectivités publiques. C'est la porte ouverte à l'intervention de l'Etat; c'est l'Etat transporteur.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Il faut affirmer le rôle respectif de l'Etat et des collectivités locales, d'une part, et des entreprises, d'autre part. Je crains que notre collègue ne se soit pas aperçu qu'en l'absence d'une telle affirmation nous installerions une bureaucratie difficile à supporter par la profession.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** L'opposition rabâche la même rengaine depuis le début de ce débat : elle nous taxe d'étatisme alors que le projet de loi n'est absolument pas animé par cet esprit.

Il est absurde de prétendre que nous prévoyons de transférer à l'Etat toute l'exécution des missions de service public alors que l'alinéa vise bien, d'une part, l'Etat, les collectivités publiques et, d'autre part, les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent.

Tout cela est parfaitement clair. Nous perdons notre temps !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 187. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 33 ainsi rédigé :

« I. — Dans le septième alinéa de l'article 5, substituer aux mots : « et, d'autre part, par », les mots : « en liaison avec ».

« II. — En conséquence, au début de cet alinéa, supprimer les mots : « , d'une part, ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. André Chénard, rapporteur.** Cet amendement tend à améliorer la rédaction.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 33. (L'amendement est 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° 188 ainsi rédigé :

« Supprimer l'avant-dernier alinéa de l'article 5. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 366 ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa de l'article 5 par la nouvelle phrase suivante :

« Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat. »

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement a déposé cet amendement après avoir pris connaissance de l'amendement n° 138 à l'article 8, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, aux termes duquel, d'une part, « l'Etat garantit la liberté de gestion des entreprises » et, d'autre part, « assure la modération des charges auxquelles elles sont soumises ».

La modération des charges relève de la politique économique et sociale du Gouvernement mais non pas spécifiquement de ce projet de loi.

En ce qui concerne la liberté de gestion, j'ai précisé, dès le début du débat, avec beaucoup de clarté, que, dans le cadre de la réglementation définie par la loi ou par les décrets, il n'est évidemment pas question de porter atteinte à la liberté de gestion des entreprises privées.

Mais puisque l'opposition essaie d'enfourcher ce cheval de bataille et de nous faire un autre procès d'intention, après celui de l'étatisation, mieux vaut l'écrire. C'est la raison pour laquelle, dans cet article 5 qui traite précisément du service public, je propose de compléter l'avant-dernier alinéa par la nouvelle phrase suivante : « Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat. »

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

**M. André Chénard, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

Je comprends le souci du ministre de vouloir rassurer l'opposition. Si nous adoptons une attitude contraire, l'opposition s'inquiéterait. Notre souci est non pas ...

**M. Christian Bergelin.** D'inquiéter l'opposition ?

**M. André Chénard, rapporteur.** ... de rassurer ou d'inquiéter l'opposition mais de rassurer les entreprises.

Le rapporteur, à titre personnel, ne s'oppose pas à cet amendement et, pour le reste, s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 366. (L'amendement est 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° 189 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 5 :

« Sont considérés comme des 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. Weisenhorn.

**M. Pierre Weisenhorn.** Il s'agit de mieux préciser la différence entre transport public et transport privé, notamment dans le cadre du transport pour compte propre s'effectuant au sein d'un groupement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Nous avons fait allusion à cet amendement lors de la discussion de l'article 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement considère que la rédaction proposée améliore et précise le texte; il se prononce donc en faveur de son adoption.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission, pour sa part, n'avait pas accepté cet amendement.

**M. Gilbert Gantier.** Le Gouvernement est d'accord !

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Mais puisque le Gouvernement est d'accord, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 189. (L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Gilbert Gantier a présenté un amendement n° 357 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 5, substituer aux mots : « publique ou privée » les mots : « de droit public ou privé ».

Cet amendement est devenu sans objet.

**M. Gilbert Gantier.** Non, monsieur le président !

**M. le président.** Monsieur Gantier, nous venons d'adopter une nouvelle rédaction du dernier alinéa de l'article 5; or votre amendement porte précisément sur ce dernier alinéa. Par conséquent, il n'a plus d'objet.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 5, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

**M. Gilbert Gantier.** Nous avons demandé un scrutin public sur l'article 5.

**M. le président.** Je n'ai reçu de demande que pour l'article 7.

## Article 6.

**M. le président.** « Art. 6. — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité. »

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

**M. Roland Vuillaume.** L'article 6 pose le principe, auquel nous souscrivons, d'une juste rémunération du transporteur. Mais les modalités concrètes de sa mise en œuvre restent à déterminer d'autant que la rédaction du projet est pour le moins floue, si ce n'est ambiguë.

Le groupe du rassemblement pour la République tient donc à présenter les observations suivantes.

D'abord, l'article ne comporte que le terme « tarif ». Même s'il est couramment employé, il est révélateur de la philosophie générale de ce texte. C'est pourquoi, pour sortir d'une économie totalement administrée, nous proposerons d'ajouter le mot « prix ». Vous remarquerez d'ailleurs qu'à l'article 8 figurent à la fois les mots « prix » et « tarifs ».

Ensuite, on trouve dans cet article l'expression « juste rémunération... assurant la couverture des coûts réels ». Une telle formule, inscrite dans un texte de loi, est d'une imprécision consternante et le législateur ne saurait l'accepter en l'état.

Qu'est-ce que le coût réel pour la S.N.C.F. ou pour la batellerie par exemple ? Cet article reflète-t-il les politiques commerciales dynamiques, d'offre de services à un prix attractif, à la S.N.C.F. ou à Air Inter ? Qui devra payer l'augmentation générale des prix et des tarifs, la collectivité ou les bénéficiaires ? Si ce sont ces derniers, cet article ne serait-il pas en contradiction avec l'article 2 qui prévoit des mesures spéciales pour les personnes à mobilité réduite ou les catégories défavorisées ?

En outre, selon le Gouvernement la juste rémunération ne sert qu'à couvrir les coûts du service rendu. Doit-on en conclure que les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées, ne doivent pas réaliser de bénéfices ?

Si le Gouvernement souhaite un secteur des transports performant, il a intérêt à encourager le risque, l'initiative et la recherche. La notion de profit semble vous effrayer, monsieur le ministre d'Etat. C'est bien à tort, car si les entreprises ne dégageaient pas de profit, elles investiraient moins et le nombre des emplois diminuerait automatiquement. Je ne pense pas que ce soit le but que vous visez. Nous proposerons des amendements tendant à introduire dans la rédaction de l'article 6 les notions essentielles de profits ou de marges.

Enfin — et ce n'est pas le moins important — l'article subordonne « la juste rémunération du transporteur » à « des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité ». Une série d'interrogations vient immédiatement à l'esprit : qui décidera si les conditions satisfaisantes sont réunies ? Qu'est-ce que le Gouvernement entend par ces conditions ? Veut-il dire que certains transporteurs n'ont pas droit à une juste rémunération ? Quels sont donc les critères qui permettront éventuellement d'établir cette discrimination ?

En conclusion, la rédaction de l'article 6 n'est pas satisfaisante. Elle permet toutes les interprétations et ce n'est pas sain. De plus, elle n'apporte pas de réponse claire à nos interrogations.

Pouvez-vous nous fournir les précisions indispensables au bon déroulement du débat ? Je vous cite, à titre d'exemple, un cas précis : comment peut-on assurer le relèvement des tarifs de la S.N.C.F. et du transport routier sans pénaliser trop durement les consommateurs et sans remettre en cause la politique dirigiste de prix que le Gouvernement a instaurée depuis le mois de juillet dernier ?

**M. Christian Bergelin et M. Pierre Weisenhorn.** Très bien !

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

**M. André Duroméa.** Monsieur le ministre d'Etat, bien que de portée générale puisqu'il définit la notion de juste rémunération du transporteur et qu'il garantit cette rémunération, cet article a des incidences tout particulièrement dans le domaine des transports de marchandises.

Nous nous félicitons que la loi mette un terme aux différentes pratiques qui caractérisent le secteur des transports, tel le dumping, et qui ont conduit à une sous-tarifification généralisée.

A l'évidence, l'actuelle situation a engendré de graves désordres et des dérèglements dans tout le système des transports. Vous avez parlé à juste titre, monsieur le ministre d'Etat, de la situation des tractionnaires qui sont souvent de véritables esclaves des temps modernes.

L'article 6 du projet de loi aura donc de profondes répercussions sociales dans l'intérêt non seulement de la profession elle-même, qui pourra ainsi mieux se libérer de la pression insoutenable des chargeurs, mais aussi des salariés des transports publics dont les conditions de travail et les rémunérations avaient été durement frappées du fait de la sous-tarifification généralisée.

C'est d'ailleurs à ce sujet que notre groupe a souhaité préciser la rédaction du projet de loi en déposant l'amendement n° 319 qui dispose que la juste rémunération du transporteur doit inclure, outre les conditions d'organisation du service rendu, la prise en compte des conditions sociales des agents qui concourent aux opérations de transport.

**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° 190 ainsi rédigé :

« Au début de l'article 6, après les mots : « formation des », insérer les mots : « prix et ».

La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Monsieur le ministre d'Etat, vous ne verrez certainement aucun inconvénient à accepter cet amendement puisque le paragraphe III de l'article 8 du projet de loi débute par ces mots : « Les prix et tarifs sont établis... »

Le mot « tarif » exclut à la limite toute libre fixation de prix dans le cadre d'une économie de marché. A l'heure actuelle, le secteur des transports, même si l'intervention de l'Etat est réelle, n'est pas encore totalement étatisé, ce que nous reconnaissons bien volontiers, monsieur le ministre d'Etat. En conséquence, pour éviter toute ambiguïté, nous préférons la formule « prix et tarifs ». C'est donc un amendement de clarification.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Si les prix doivent être une déviation par rapport aux tarifs, il y a raison de s'inquiéter.

**M. Christian Bergelin.** Pourquoi déviation ?

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Ce serait une façon de détourner les tarifs en fixant des prix à côté.

Si tel n'est pas le cas, l'amendement pourrait être retenu, mais la commission avait été prudente et avait préféré le repousser.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je suis favorable à cet amendement dans la mesure où tout n'est pas tarifé.

**M. Christian Bergelin.** Heureusement !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Dans certains domaines du transport, il y a des prix et il n'est pas question d'étendre systématiquement et aveuglément la tarification. La formule « prix et tarifs » couvre donc mieux la réalité et garantit mieux au transporteur une juste rémunération.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 190. (L'amendement est 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° 191 ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 6, après les mots : « du transporteur assurant », insérer les mots : « au moins ».

La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Si les entreprises veulent survivre et se développer, elles doivent « au moins » couvrir l'ensemble de leurs charges. Il ne serait pas sain, dans le secteur des transports, comme dans les autres d'ailleurs, de les maintenir à un niveau de rentabilité minimale, insuffisante pour les inciter à améliorer leur productivité, à investir pour créer des emplois et à promouvoir le progrès social et, si le Gouvernement est soucieux de la santé économique des entreprises, il souscrira à cet amendement.

Un de nos collègues communistes vient de parler de « dumping ». Les prix attractifs qu'affichent parfois certains organismes privés ou publics, comme la S.N.C.F., les régies départementales ou Air Inter, faussent le marché des transports.

J'ai constaté que sur les bancs de la majorité siégeaient un ou deux collègues qui avaient géré une entreprise et avaient fait un peu d'économie. Ils ont très bien compris que pour travailler les entreprises doivent couvrir « au moins » leurs charges.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Le texte du projet est apparu suffisamment clair à la commission.

**M. Christian Bergelin.** Ce n'est pas une réponse !

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il n'est pas utile d'alourdir un texte qui est parfaitement explicite.

La notion de coûts « réels », qui s'oppose à toutes les formes de sous-estimation ou de sous-tarifification dont on a déjà beaucoup parlé, englobe naturellement l'ensemble des charges et des coûts induits par l'activité du transporteur.

Cette remarque vaut aussi pour l'amendement présenté par le groupe communiste. Il est bien évident que ces coûts réels tiennent compte des coûts salariaux, dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité, ainsi que dans le respect de la réglementation du travail et des règles de sécurité, comme le précise le texte. Bien entendu, cela n'est pas exclusif des notions de bénéfice et de marge. Nous n'allons pas édicter, proclamer que les entreprises privées ont le droit de faire des bénéfices. Cela va de soi; il faut que les gens vivent, tout simplement!

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

**M. Christian Bergelin.** Vous venez de reconnaître, monsieur le ministre d'Etat, que les entreprises privées et, j'espère, publiques doivent dégager une certaine marge financière pour procéder à des investissements. Mais, ni en droit commercial, ni en droit fiscal, la notion de coûts réels n'a jamais englobé celle de marge brute d'exploitation.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 191. (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° 192 ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 6, substituer aux mots : « des coûts réels », les mots : « des charges d'exploitation ».

La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Les réponses que m'ont faites M. le rapporteur et M. le ministre d'Etat à propos de l'amendement précédent ne me conviennent pas du tout.

Les mots « au moins » ont une très grande importance car si certaines entreprises ont actuellement des difficultés, c'est qu'elles n'ont pas fixé leurs prix « au moins » au coût réel. Le dumping existe et, dans certains cas, il est catastrophique pour la concurrence.

S'agissant de l'amendement n° 192, je ferai observer après mon collègue et ami Christian Bergelin, que l'expression « coûts réels » est impropre dans un texte de loi. Il n'y a pas de définition du coût réel ni du point de vue juridique, ni du point de vue fiscal. La notion de charges d'exploitation nous paraît plus précise et plus susceptible d'application concrète.

Nous proposerons d'ailleurs, dans un prochain amendement, de compléter cet article 6 par un nouvel alinéa définissant les charges d'exploitation.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a retenu la notion de coût réel comme étant plus générique.

**M. Christian Bergelin.** Les réponses de la commission sont légères!

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Les membres de l'opposition, qui appartiennent à la majorité d'hier, auraient mieux fait de se souvenir plus tôt qu'il fallait que les entreprises de transport privées dégagent des marges pour développer normalement leur activité. Ils les ont conduites bien souvent à la faillite...

**M. Jean-Louis Gosdoff.** Moins qu'aujourd'hui!

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** ... et leur ont imposé une sous-tarifification dont elles se plaignent.

Ils sont bien mal venus de plaider aujourd'hui pour que ces entreprises exercent leurs activités dans des conditions normales,

« Je me suis clairement expliqué hier soir sur la notion de coût réel. Je ne crois pas que la répétition soit utile. Elle est certes une forme d'enseignement, mais nous ne sommes pas ici à l'école.

**M. Christian Bergelin.** Vous distribuez des bons points, monsieur le ministre d'Etat ?

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 192. (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° 114 ainsi rédigé :

« Après les mots : « service rendu », supprimer la fin de l'article 6. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Il me paraît inutile de préciser que la couverture des coûts réels du service rendu doit s'effectuer « dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité », car il va de soi que, dans un système d'économie concurrentielle, ces conditions doivent être satisfaisantes pour les entreprises qui doivent s'organiser et veiller à leur productivité.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Si l'on supprimait cette précision nous obligerions les usagers à supporter l'éventuel laxisme d'un maillon ou d'un autre de la chaîne des transports.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 114. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 193 et 34, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 193, 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 :

« A la fin de l'article 6, substituer aux mots : « dans des conditions satisfaisantes », les mots : « dans de bonnes conditions ».

L'amendement n° 34, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 6, substituer au mot : « satisfaisantes », le mot : « normales ».

La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 193.

**M. Roland Vuillaume.** Cet amendement est d'ordre rédactionnel.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 34.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Le mot : « normales » nous paraît plus satisfaisant! (Sourires.)

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je me range à l'opinion de la commission.

**M. le président.** La proposition de la commission vous paraît-elle satisfaisante, monsieur Vuillaume ?

**M. Roland Vuillaume.** Je me réjouis que la commission propose de supprimer l'adjectif « satisfaisante » qui ne voulait absolument rien dire. Nous nous rallions au mot « normales » et nous retirons notre amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 193 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 34. (L'amendement est adopté.)

**M. le président.** MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 319 ainsi rédigé :

« Après les mots : « d'organisation », rédiger ainsi la fin de l'article 6 : « , de productivité et de prise en compte des conditions sociales des agents qui concourent à ces opérations ».

La parole est à M. Duroméa.

**M. André Duroméa.** J'ai déjà défendu cet amendement en intervenant sur l'article.

**M. le président.** Et j'ai cru comprendre que le Gouvernement le combattait.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a estimé qu'il n'était pas souhaitable de pérenniser, en quelque sorte, une situation injuste en la corrigeant financièrement. Elle a cependant émis un accord sur le fond.

**M. le président.** Maintenez-vous l'amendement, monsieur Duroméa ?

**M. André Duroméa.** Non, je le retire, monsieur le président, compte tenu des explications apportées par M. le ministre d'Etat.

**M. le président.** L'amendement n° 319 est retiré.

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° 194 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 6 par le nouvel alinéa suivant :

« Les charges d'exploitation couvrent les frais d'amortissement et de renouvellement des matériels, meubles et immeubles. »

La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Pour la clarté du texte de loi, il y a lieu de préciser ce que sont les charges d'exploitation, d'autant plus que la définition des coûts réels donnée à la page 32 du rapport de M. Chénard, suivant laquelle ceux-ci « comprennent la rémunération du capital, des conditions normales de travail et d'utilisation du matériel », nous paraît très ambiguë.

Cette définition ne nous convainc pas et nous conforte dans l'idée de substituer la notion de charges d'exploitation à celle, trop vague, de coûts réels. C'est sans doute pourquoi le rapporteur a éprouvé quelque mal à nous en donner une définition utilisable et claire.

On pourrait également ajouter que les charges d'exploitation couvrent les frais d'amortissement et de renouvellement des matériels, meubles et immeubles, soit l'ensemble des frais d'une entreprise.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Je me suis largement exprimé sur ce point et l'Assemblée doit être maintenant parfaitement informée sur la position de la commission.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 194. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 6, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

#### Article 7.

**M. le président.** « Art. 7. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée.

« La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes.

« Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transporteurs publics tenu par les autorités de l'Etat. Elles peuvent en être radiées notamment en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. La radiation entraîne de plein droit la résiliation de la convention. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

« Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

« La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, de son système de transports.

« Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs. »

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

**M. Charles Fèvre.** L'article 7 concerne le transport régulier de voyageurs répondant aux caractéristiques et aux évolutions que j'ai rappelées lors de la discussion générale. Je n'y insisterai donc pas outre mesure.

Le véritable problème est celui des transports interurbains.

En effet, les transports urbains font l'objet de dispositions spéciales notamment en région parisienne — puisqu'il est même prévu un projet de loi les concernant — et, par ailleurs, le problème de l'équilibre financier se pose, dans ce secteur, en des termes tout à fait différents.

Quelle est la situation des transports interurbains ? Je vous rappelle que la plupart des lignes de transport interurbain sont en grande difficulté. Elles ne tiennent souvent que grâce au transport scolaire ou parce qu'elles comprennent une partie urbaine dans leur trajet. Les transporteurs hésitent souvent entre la non-exploitation et l'intervention financière de la collectivité, étant entendu que le fait de conserver les droits de transport attachés aux fonds de commerce, s'il constitue une prime pour les entreprises, n'a plus aujourd'hui grande signification.

La concurrence est venue non pas du transport par chemin de fer mais du développement de la voiture particulière individuelle.

Vous proposez deux solutions : d'une part, par le biais des conventions à durée déterminée, vous réduisez « d'un trait de plume » une partie de la valeur des fonds de commerce. D'autre part — et je crois que c'est le plus important — vous instituez purement et simplement par cet article 7 une obligation de conventions.

Vous me direz que l'article 4 — qui a été voté — dispose en son dernier alinéa : « Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales. » Certes, mais ce n'est qu'une possibilité, ce n'est pas une obligation. Il n'en est pas de même avec l'article 7 qui prévoit un régime particulier pour les transports de voyageurs, lequel ne manquera pas de s'étendre à l'ensemble des transports.

On comprend quelles sont les conséquences de cette obligation de passer des conventions sur lesquelles je reviendrai probablement tout à l'heure.

Tout d'abord, la concurrence qui n'existait déjà pas beaucoup va disparaître, à moins qu'on ne s'entende avec des transporteurs des régions voisines, ou qu'on exerce un petit peu de chantage vis-à-vis du transporteur local — avec tous les problèmes que cela peut poser. Ensuite, et c'est là le risque, on aboutira à une véritable départementalisation des transports urbains, puisque les transports interurbains sont prévus comme étant de la compétence des départements au titre du projet de loi sur les compétences.

Si l'on combine cette départementalisation avec le droit aux transports décidé hier, la porte est ouverte à un financement généralisé des transports collectifs interurbains par la collectivité, ce qui constituera une lourde charge pour les finances départementales.

S'il s'agit de transports urbains, bien sûr, la convention sera également obligatoire. Le risque n'est pas moins grand que pour les transports interurbains, bien que, comme je l'ai indiqué, il s'agisse pour les transports urbains de conditions d'exploitation tout à fait particulières.

En conclusion, le principe de la convention est bon et il ne doit pas être écarté. La convention peut être d'une utilisation relativement fréquente et quelquefois souhaitable. Encore faut-il qu'elle puisse être discutée avant d'être conclue, notamment à l'initiative des collectivités locales qui, le cas échéant, seront les premières à assurer une garantie de recette.

Ce serait toutefois une erreur, voire une faute, de la rendre obligatoire, car ce sont les collectivités qui seront conduites à en financer les conséquences éventuelles. Certes de telles conventions peuvent être passées sans que ne soit prévu le principe de la garantie financière. Mais dès l'instant où elles deviennent obligatoires, elles risquent d'entraîner les collectivités locales dans un processus financier extrêmement lourd et dangereux.

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

**M. Pierre Weisenhorn.** L'article 7, que la commission de la production et des échanges a longuement examiné, fait peser une menace de condamnation à mort sur les entreprises. Telle est en tout cas mon opinion, celle du rassemblement pour la République, et je ne doute pas que l'union pour la démocratie française ne la partage.

Certes la radiation est provisoire, mais cela équivaut souvent à une condamnation à mort définitive. Si une entreprise est fermée deux ou trois mois, elle n'aura probablement plus de souffle financier pour reprendre son envol.

Le texte du projet de loi prévoit la radiation des entreprises en cas de « manquements graves ou répétés » à la réglementation. Le rapporteur et les groupes de la majorité ont radicalisé cette disposition en déposant un amendement qui vise à permettre la radiation à la suite d'un seul manquement grave ou répété.

Nous souhaitons qu'on en revienne au pluriel. En effet, on ne peut pas fermer temporairement ou définitivement une entreprise de 20 ou 30 camions à la suite d'un ou de deux manquements, même graves. La condamnation à mort que vous avez abrogée, messieurs de la majorité, pour les personnes s'applique à présent, dans toute son horreur, à l'entreprise.

Cela dit, il semble que M. Chénard, revenant à de meilleurs sentiments, demande en définitive la suppression des deuxième et troisième alinéas de l'article 7 qui doivent gêner considérablement le Gouvernement.

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

**M. Robert Galley.** Aux termes de l'article 7 du présent projet de loi, « le registre des transporteurs publics est tenu par les autorités de l'Etat ». C'était le cas dans le passé. C'est le cas aujourd'hui, ce sera le cas demain ; nous sommes d'accord.

En revanche, la possibilité de radier les entreprises est très grave, comme viennent de l'indiquer mes collègues MM. Fèvre et Weisenhorn. Quand, dans quelles circonstances et comment peuvent-elles être radiées ? Ce point touche particulièrement à la sécurité des usagers, laquelle nous est à tous très chère, ainsi qu'à la vie de nos entreprises. Sur ce point, j'affirme solennellement que le texte est inadmissible. En effet, il soumet la vie des entreprises à un pouvoir discrétionnaire qui n'est même pas indiqué. Il est question de « manquements graves ou répétés ». Qui définira la gravité du manquement ? Pierre Weisenhorn a rappelé qu'il avait été décidé qu'un seul manquement grave pourrait conduire à la radiation des entreprises. Je vous pose alors la question suivante : si une garde-barrière ne ferme pas un passage à niveau — cela est arrivé lorsque j'occupais vos fonctions, monsieur le ministre d'Etat — serait-il possible demain d'interdire à la S. N. C. F. de transporter le public parce qu'un seul manquement grave à la sécurité des usagers aura eu lieu ?

Devra-t-on fermer une entreprise dont trois ou quatre employés auraient travaillé plus longtemps que ne le prévoit la législation du travail, puisqu'il y aura manquement répété s'agissant de plusieurs personnes ? Ce pouvoir discrétionnaire de l'Etat sur la vie de nos entreprises est, je le répète, inadmissible.

Il faut accepter l'idée — et je prends parti — que lorsqu'on porte atteinte à la sécurité des usagers, quand la loi n'est pas respectée, lorsque des entreprises se rendent coupables de manquements graves et répétés, dont il conviendra de définir la portée, et ne sont pas en règle avec les lois de notre pays, on peut les radier. Mais il faut aussi, bien entendu, s'entourer d'un certain nombre de précautions. C'est pourquoi le groupe du rassemblement pour la République a prévu, dans un sous-amendement n° 376, que la radiation ne peut être prononcée par le représentant de l'Etat qu'après avis d'une commission présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. Nous esquissons là l'une des solutions au problème.

Mais nous ne comprenons pas, monsieur le ministre d'Etat, que vous ayez placé votre signature au bas de ce texte tel qu'il est actuellement rédigé.

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

**M. Roland Vuillaume.** Monsieur le ministre d'Etat, dans le cadre de la discussion de l'article 7, nous voudrions appeler l'attention du Gouvernement sur l'exploitation en régie des services de transports publics de voyageurs.

Cette modalité d'exploitation a été prônée depuis un certain temps dans divers milieux sociaux, politiques ou administratifs, au motif qu'elle serait plus économique qu'une exploitation par une entreprise de droit privé, soucieuse essentiellement de réaliser un profit financier.

Or une telle conception est fautive, et les faits le prouvent largement.

De nombreuses statistiques ont en effet établi dans divers domaines, et plus particulièrement dans celui des transports, que le coût de production d'une entreprise publique, réputée pourtant sans but lucratif, est souvent supérieur à celui d'une entreprise privée, même en tenant compte pour celle-ci d'un légitime profit financier.

Ce phénomène est mal connu du public ou des milieux insuffisamment avertis. Il est en effet subi par le public, et plus précisément par le contribuable qui n'est pas en mesure de l'isoler dans la masse des impôts et taxes. Les causes de ce coût de production plus élevé sont, d'une part, la gestion nécessairement plus rigoureuse de l'entreprise privée, dont les pertes financières mettent en cause l'existence, laquelle exige des efforts constants sur le plan commercial, sur le plan du rendement et de la bonne utilisation du personnel, sur le plan de l'amélioration des mouvements de véhicules en vue d'un emploi optimal de ceux-ci et sur le plan de la compression maximale des frais de toutes sortes ; d'autre part, les structures du budget des collectivités locales qui séparent les budgets d'investissement et les budgets d'exploitation, alors que l'entreprise privée finance l'ensemble de ses investissements, et notamment le renouvellement de son matériel, sur les marges laissées par son compte d'exploitation.

Il en résulte que, pour les entreprises publiques, le coût global réel du service, sur lequel repose la dépense publique, est difficile à déterminer. Personne ne s'en préoccupe d'ailleurs sérieusement, aussi longtemps qu'il ne représente pas une charge insupportable pour la collectivité. Mais, à ce moment-là, il est souvent impossible, pour diverses raisons, d'ordre essentiellement psychologique ou politique, de redresser la situation.

J'ajoute que la lourdeur de la tutelle administrative entraîne un accroissement des frais de gestion et une rigidité dans l'exploitation.

Pour illustrer ces affirmations, on peut se référer à des chiffres diffusés par le ministère des transports à l'occasion de la table ronde sur les transports collectifs interurbains de voyageurs tenue en avril 1979.

En 1978, les aides financières accordées, sous des formes diverses, par les départements à leurs régies de transport atteignaient en chiffres ronds 50 millions de francs. Ces régies étant au nombre de seize, le montant de l'aide moyenne à chacune d'elles atteignait donc 3 125 000 francs. Or, pendant la même période, les aides financières accordées par les départements aux entreprises privées de transport de voyageurs atteignaient 20 millions de francs. Ces chiffres dispensent de tout commentaire.

La décentralisation et la nouvelle répartition des compétences vont accroître les charges des collectivités publiques, notamment des départements. Nous pensons que la décentralisation n'est possible qu'à deux conditions : que l'Etat joue le jeu et donne de véritables moyens financiers et que les départements gèrent au mieux les transports et ne grèvent pas des ressources nécessairement limitées.

C'est pourquoi nous souhaitons que les recours au système de la régie fassent toujours l'objet d'un examen attentif et sérieux, car les finances locales ne pourront subventionner éternellement des transports très déficitaires.

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

**M. André Duroméa.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 7 est l'un des plus importants de ce projet de loi. Il détermine les principes relatifs à l'organisation et au financement des transports publics réguliers de personnes. Dans ce domaine également, il paraissait nécessaire de faire du neuf.

Pour ne prendre que l'exemple des transports routiers ruraux, force est de constater que la situation est généralement mauvaise et contribue à la désertification des zones rurales ou des zones à faible densité de population. Quand le service est organisé, il se fait parfois dans des conditions à la limite de l'insécurité.

Le parc de véhicules affectés à ces missions est très souvent vétuste et quelquefois non conforme aux normes, et ce pour tous les types de transport public de personnes.

L'article 7 propose de généraliser les conventions. Nous nous en félicitons. Une telle orientation est conforme aux objectifs de décentralisation et permettra une meilleure approche et une meilleure satisfaction des besoins. Elle permettra également aux autorités organisatrices à leurs différents niveaux — Etat ou collectivités territoriales — de mieux rationaliser et organiser les transports publics de personnes.

Les conventions seront à durée déterminée. Un tel critère imposé aux entreprises semble naturel. Il appartient en effet à l'autorité organisatrice qui porte la responsabilité fondamentale de l'organisation de ce type de transport de pouvoir établir régulièrement un bilan et de renégocier l'organisation du transport avec l'entreprise concernée.

Ce dispositif devrait contribuer de façon notable à la mise en œuvre effective du droit au transport puisque les conventions préciseront également quelles sont les actions à engager pour promouvoir l'utilisation des transports publics de personnes. Nous pensons, à ce sujet, qu'une tarification incitative pour les usagers serait la garantie d'une bonne promotion.

Le caractère incitatif de cette tarification n'est à notre sens nullement la marque d'un interventionnisme autoritaire et arbitraire dans la formation des prix.

La collectivité et les usagers ne seront, tout compte fait, nullement perdants si l'on prend en considération les coûts sociaux très lourds dus au sous-développement et à la sous-utilisation des transports publics.

Notre groupe est à l'origine d'un amendement à ce sujet qui a été retenu par la commission. Nous souhaitons qu'il soit adopté par l'Assemblée.

L'article 7 réglemente également l'exercice de la profession de transporteur public de personnes. Il prévoit notamment l'obligation d'inscription des entreprises accomplissant cette fonction à un registre des transporteurs publics, ainsi que les conditions de la radiation en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

Ces dispositions, pour rigoureuses qu'elles puissent apparaître, sont, à notre avis, tout à fait justifiées si l'on veut réellement s'orienter vers la mise en œuvre concrète des orientations définies dans la nouvelle politique des transports. Notre groupe attache notamment une extrême importance aux questions relatives à la sécurité routière. Si les manquements graves ou répétés à celle-ci pouvaient à la limite s'expliquer dans le cadre étroit de la politique des transports mis en place par la droite lorsqu'elle était aux affaires, la juste rémunération du transporteur garantie par la nouvelle loi doit, en contrepartie, se traduire par une application sans faille de la réglementation.

Au demeurant, la commission a déjà proposé des amendements tendant à donner des garanties et des possibilités de recours à ceux qui, coupables de manquements graves ou répétés, seraient frappés par des sanctions. Et je crois savoir qu'un amendement du Gouvernement tend à renforcer encore ces garanties.

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

**M. Luc Tinseau.** Nous avons entendu les membres de l'opposition, notamment M. Galley qui l'a fait avec talent, s'élever contre cet article 7 qui, selon eux, pourrait provoquer la mort de certaines entreprises s'il était appliqué intégralement.

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

**M. Luc Tinseau.** D'abord, il faudrait lire l'article jusqu'au bout. En effet, il précise que les entreprises peuvent être radiées « notamment en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. » L'exemple de la garde-barrière évoqué par M. Galley ne peut donc être retenu, puisqu'il s'agit là d'une faute individuelle et non d'un manquement de l'entreprise. (*Exclamations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

**M. Christian Bergelin.** Ce n'est pas sérieux !

**M. Luc Tinseau.** Faut-il évoquer ici les manquements à la réglementation qui ont entraîné, malheureusement, des conséquences tout à fait dramatiques ? Chaque jour, les médias évoquent tel ou tel manquement à la réglementation des transports aux conséquences tragiques. On sait notamment que les cas de surcharges, aussi bien pour le tonnage des marchandises que pour le nombre de passagers, sont fréquents. Et l'on ne peut pas, à ce propos, ne pas évoquer les transports scolaires. Je ne me prononce pas sur les responsabilités, car cela n'est pas de notre ressort, mais il est incontestable qu'il y a effectivement des manquements aux règles de sécurité.

**M. Christian Bergelin.** Alors, on radie !

**M. Luc Tinseau.** Le texte précise : « Elles peuvent en être radiées » !

Mais lorsque ce manquement a eu lieu, lorsque les accidents se sont produits, entraînant les conséquences dramatiques que l'on sait, il est trop tard pour se lamenter.

Il est donc essentiel que ce projet rappelle que la réglementation doit être effectivement respectée. Cela évoque un peu le carton jaune et le carton rouge en football.

**M. Pierre Weisenhorn.** Des mots !

**M. Luc Tinseau.** On sait bien que la peur du gendarme rend les automobilistes plus prudents. Ce projet ne dit pas autre chose.

**M. Christian Bergelin.** Il faut lire le texte !

**M. Luc Tinseau.** Monsieur Bergelin, dois-je comprendre que vous êtes opposé au respect de la réglementation ? Ce serait grave pour un élu.

**M. Christian Bergelin.** Je n'ai pas dit cela !

**M. Luc Tinseau.** Au lieu de dramatiser ce problème, il suffit de lire ce qu'il y a dans ce texte du projet sur le respect de la réglementation. Que cette réglementation soit respectée, et nous aurons moins souvent l'occasion de déplorer des accidents particulièrement dramatiques, quels que soient d'ailleurs les moyens de locomotion utilisés !

**M. Jean-Louis Goasduff.** Autrement dit, si la réglementation n'est pas respectée, on exécute le chef d'entreprise !

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Je crains que nous ne dramatisions le débat à la suite d'une image un peu excessive employée par notre collègue M. Weisenhorn qui a parlé de peine de mort pour les entreprises.

**Plusieurs députés du rassemblement pour la République.** C'est pourtant vrai !

**M. Jean-Louis Goasduff.** C'est exact ! Or vous êtes contre la peine de mort !

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Je me demande si, voulant trop bien faire, on n'a pas ainsi oublié une partie du problème.

Ce qui me paraît important dans cette affaire, c'est la défense de l'honorabilité d'une profession. Or, aucune profession ne s'honore en tolérant des excès dans ses rangs, en admettant que certains de ses membres puissent commettre des infractions graves et répétées sans qu'on intervienne pour y mettre fin. Accepter que puisse circuler des véhicules présentant un risque pour les usagers et les citoyens — cela arrive, hélas ! — c'est admettre la peine de mort pour les innocents.

La moralisation est souhaitée par la profession elle-même. Les transporteurs veulent être considérés pour ce qu'ils sont, à savoir des membres d'une profession honorable. Leur permettre ce droit à l'euthanasie qu'est la faute répétée, serait malsain.

Je pense donc qu'il est beaucoup plus raisonnable de prévoir une réglementation qui puisse être sereinement appliquée, dans le respect des droits de la défense.

J'ajoute que les améliorations apportées au texte du projet, en particulier par un amendement du Gouvernement, méritent examen.

Il ne s'agit pas ici de procès, mais de la défense d'une profession, et c'est le sens de mon intervention. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Pour apprécier la portée de cet article qui a suscité certaines inquiétudes, il convient de ne pas perdre de vue la réalité des choses.

Un grand nombre, pour ne pas dire la plupart des entreprises qui effectuent du transport régulier de voyageurs sont dans une situation difficile. On a enregistré, au cours des dernières années, une baisse de l'activité des services réguliers de transport des personnes, d'où une dégradation sensible de la situation financière des entreprises.

Nous sommes là dans un secteur où tout discours sur la liberté de gestion des entreprises, sur la libre concurrence est complètement creux.

**M. Pierre Weisenhorn.** Pas pour tout le monde !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** En effet, il s'agit d'un secteur où les exigences, les obligations du service public sont très marquées. Il convient donc de définir des règles spécifiques, stables et solides de fonctionnement des entreprises propres à satisfaire les besoins du public. Sinon, on aboutit à la dégradation, à la désorganisation, et le fonctionnement des entreprises n'est plus satisfaisant, ni pour les usagers ni pour les gens qui y travaillent. Voilà quelle est la réalité.

Le mérite des dispositions qui figurent dans cet article est, en dehors de tout verbiage et de toute hypocrisie, de fixer un cadre général propre à assurer un fonctionnement satisfaisant des transports publics. Je pense aux transports publics de voyageurs, aux transports scolaires, aux transports du personnel d'entreprise. Grâce à une meilleure coordination et à une meilleure organisation, les besoins seront mieux satisfaits.

Cet article a donc pour objet, je le répète, de définir le cadre, les structures et les modalités de financement qui permettront un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble du système. Tel est son premier mérite ; le reste me semble tout à fait secondaire.

L'opposition a poussé des cris à propos de la possibilité de radier les entreprises du registre des transporteurs publics en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail et de la sécurité. Je ne comprends pas cette dramatisation complètement artificielle ; je la comprends encore moins lorsqu'elle est le fait d'orateurs comme M. Galley, qui est particulièrement bien placé pour connaître la réglementation des transports.

Soyons francs ! J'ai le sentiment que les membres de l'opposition ont cru trouver là le bon argument, le bon cheval de bataille...

**M. Pierre Weisenhorn.** Pas du tout !

**M. Christian Bergelin.** Ce n'est pas cela qui nous intéresse !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** ... qui allait leur permettre de nourrir cette accusation qu'ils portent contre nous de vouloir mettre en cause la vie des entreprises privées. Alors, toutes voiles dehors, ils clament que nous voulons condamner à mort les entreprises, détruire le système de transport et je ne sais quoi encore, ce qui relèverait non seulement d'un machiavélisme épouvantable, mais encore, à la limite, de la plus extraordinaire bêtise. Nous ne sommes pas à la direction des affaires de ce pays pour démolir les transports, nous n'avons pas le goût du suicide. Disons donc ce qu'il en est réellement.

Après de nombreuses discussions avec les représentants de la profession, nous sommes parvenus à une solution qui ne soulève plus la moindre difficulté et les membres de l'opposition auraient peut-être eu intérêt à s'informer avant de développer leur argumentation.

**M. Jean-Louis Goasdouff.** Nous ne sommes tout de même pas aussi naïfs !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Sur les sanctions, je formulerais quelques observations.

Premièrement, il faut sanctionner, c'est évident. Une réglementation qui repose sur des impératifs graves comme celui de la sécurité doit être respectée.

Pour ma part, j'ai toujours considéré que la meilleure manière d'agir était de discuter avec les intéressés pour leur faire prendre conscience de cette nécessité. Je m'attache donc avant tout à convaincre. Mais on ne peut faire l'économie de la sanction. Dès lors qu'il enfreint la réglementation, le coupable se place en dehors de la légalité, et il doit être puni.

D'ailleurs, l'opinion publique ne comprendrait pas que nous adoptions à cet égard une position laxiste. Il nous a même fallu user de toute notre force de conviction pour éviter les solutions sommaires auxquelles certains recourraient volontiers.

**M. Christian Bergelin.** Les vôtres sont radicales !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Mais, dans aucun domaine où la sécurité est en cause, on ne saurait tolérer de manquements dont les conséquences sont gravement préjudiciables.

Deuxièmement, le Gouvernement, dans cette affaire, a, comme toujours, le souci d'éviter l'arbitraire. Il est pour la justice, il est pour la sécurité, il est déterminé à assurer l'une et l'autre, mais il entend agir sans aucun arbitraire.

C'est dans cet esprit que la disposition qui figure à l'article 7 a été conçue. Peine de mort, ai-je entendu, dispositions inadmissibles ! Je m'excuse, messieurs, mais il aurait fallu vous en apercevoir plus tôt.

**M. Roland Vuillaume.** Encore !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Eh oui ! La formulation choisie reprend, mot pour mot, les textes antérieurs.

**M. Christian Bergelin.** Absolument pas !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Nous en avons discuté avec la profession parce que d'autres propositions avaient été avancées...

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Mais les décrets d'application de la loi de 1952 prévoyaient exactement les mêmes sanctions. Il n'y a rien de changé. Rien de moins, rien de plus !

**M. Christian Bergelin.** Ces textes s'appliquaient à la coordination des transports, monsieur le ministre d'Etat !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Par conséquent, une fois de plus, le procès d'intention que vous faites au Gouvernement ne repose sur rien de sérieux.

La seule différence est que, jusqu'à présent, ces dispositions figuraient dans la réglementation et que nous proposons de les introduire dans la loi, conformément à la démarche qui fonde l'ensemble de ce projet de loi d'orientation. Mais elles ne traduisent aucune aggravation et n'ont rien d'arbitraire.

Troisièmement, il est clair que les contrevenants éventuels bénéficieront de toutes les garanties de procédure. La coutume veut que celles-ci soient précisées non dans la loi, mais dans les décrets d'application. Néanmoins, étant donné que nous avons inclus la sanction dans la loi, j'accepte, si l'Assemblée le souhaite, que nous y introduisions aussi une traduction de ces garanties, telles qu'elles ont toujours été appliquées et telles que nous continuerons à les appliquer.

**M. Christian Bergelin.** C'est vrai, une traduction de la loi serait bien nécessaire !

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement vous proposera donc à l'article 17 un amendement ainsi conçu :

« Les sanctions, notamment les mesures de radiation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports et présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. »

Cette précision allait de soi. C'est ainsi que la justice fonctionne dans ce pays mais, dans la mesure où, une fois de plus, on instruit contre lui je ne sais quel procès d'intention, le Gouvernement a considéré qu'il fallait dire les choses. C'est l'objet de cet amendement.

Je pense, mesdames, messieurs, que ces précisions auront réduit à l'état de bulle de savon la tentative de l'opposition de nous affubler des intentions les plus sombres.

**M. Pierre Weisenhorn.** Je demande la parole.

**M. le président.** Mes chers collègues, pour ne pas rouvrir la discussion générale, je vous propose de passer immédiatement à l'examen des nombreux amendements et sous-amendements dont cet article fait l'objet. Sur l'amendement n° 7, en particulier, cinq sous-amendements ont été déposés par l'opposition : trois par M. Bergelin et deux par M. Fèvre. En outre, un orateur peut s'inscrire contre tout amendement ou sous-amendement. Chacun pourra donc s'exprimer largement au fur et à mesure de la discussion.

**M. Pierre Weisenhorn.** Je souhaiterais répondre au Gouvernement sur ces dispositions essentielles, monsieur le président.

**M. le président.** Monsieur Weisenhorn, je ne doute pas que vous y parviendrez à l'occasion de l'examen des amendements.

Je suis saisi de deux amendements, n° 7 et 35, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 7, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Avant le premier alinéa de l'article 7, insérer le nouveau paragraphe suivant :

« I. — Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. »

L'amendement n° 35, présenté par M. Chénard, rapporteur, MM. Fèvre et Duroméa, est ainsi rédigé :

« Avant le premier alinéa de l'article 7, insérer le nouveau paragraphe suivant :

« I. — Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquement grave ou répété à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. »

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 7.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement a pour objet de combler certaines lacunes du texte.

Selon la réglementation européenne, les entreprises de transport public doivent, pour être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat, produire une attestation de capacité professionnelle et satisfaire à certaines conditions de garantie financière.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 35 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 7.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** L'amendement n° 35, très proche de celui du Gouvernement, s'inspire du même esprit. La seule différence réside dans le singulier des mots : « manquement grave », les commissaires ayant pensé qu'une première faute pouvait être suffisamment grave pour appeler une sanction.

Cela dit, il est toujours à craindre que la durée d'une procédure ne permette à la faute de se pérenniser, dans l'attente d'une sanction qui tarde à venir. Si nous avons l'assurance que l'examen des sanctions se fera dans les meilleurs délais, la commission et l'Assemblée seront pleinement rassurées. Tout dépendra donc des moyens mis en œuvre pour satisfaire les préoccupations contenues dans l'amendement à l'article 17, dont M. le ministre d'Etat vient de nous donner lecture. C'est seulement si elles peuvent être réellement prononcées que les sanctions seront opérantes et atteindront l'objectif souhaité non seulement par le législateur, mais aussi par l'opinion publique et par la profession elle-même.

**M. le président.** Sur l'amendement n° 7, je suis saisi de cinq sous-amendements, n° 360, 375, 376, 115 et 377.

Le sous-amendement n° 360, présenté par M. Charles Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Après les mots : « capacité professionnelle », supprimer la fin de la deuxième phrase de l'amendement n° 7. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le président, avant de défendre ce sous-amendement, je voudrais exprimer l'étonnement que j'éprouve à voir mon nom associé aux amendements n° 35, 36, 37 rectifié et 36 de la commission, alors que celle-ci n'a approuvé à mon initiative que l'amendement n° 39. Sans doute, avons-nous eu avec M. le rapporteur une discussion aimable et constructive sur l'ensemble de l'article 7, mais je n'ai jamais donné mon accord à ces quatre amendements. Je souhaite donc qu'au procès-verbal mon nom en soit dissocié.

**M. le président.** C'est entendu, monsieur Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre d'Etat, le sous-amendement n° 360 vise à supprimer la nécessité, pour les entreprises de transport public de personnes, de fournir des garanties financières. Vous nous avez dit qu'il fallait considérer sans hypocrisie les conditions dans lesquelles se trouvent ces entreprises. Or elles rencontrent souvent de graves difficultés pour les raisons que nous connaissons tous. Il me semble donc inopportun d'exiger d'elles des garanties financières.

Je conçois le bien-fondé de l'attestation de capacité professionnelle, qui est imposée par la réglementation européenne. Mais je ne pense pas que ce soit le cas pour les garanties financières. S'il en allait autrement, le problème se poserait évidemment en d'autres termes.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** M. Fèvre a largement participé à la discussion qui a abouti à la nouvelle rédaction de l'article 7 proposée par la commission. Par la suite, en raison d'une erreur matérielle, son nom a été associé à chacun des amendements résultant du découpage de ce texte. Sa demande est donc tout à fait justifiée.

Quant au sous-amendement n° 360, l'exigence de garanties financières est prévue à cet article pour le transport de voyageurs et reprise à l'article 8 pour le transport de marchandises. On en comprend tout l'intérêt pour les clients et les fournisseurs.

En outre, l'adoption de ce sous-amendement entraînerait la suppression de la disposition selon laquelle les modalités de l'inscription au registre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

La commission n'a pas examiné ce sous-amendement. A titre personnel — mais guidé par les débats qui ont eu lieu en son sein — je me permets cependant d'émettre un avis défavorable.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Voilà encore une fausse querelle ! Ainsi que je l'ai indiqué, la réglementation européenne impose l'attestation de capacité professionnelle et prévoit en outre, dans bon nombre de cas, sinon pour tous les modes de transport, des conditions de garantie financière.

C'est tout simplement pour prendre en compte ces exigences que le projet de loi subordonne l'exercice des professions concernées à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, « le cas échéant », à des conditions de garantie financière. Cette réserve permettra de ne pas les exiger des entreprises qui ne seraient pas visées par la réglementation européenne. Ces dispositions n'ont donc rien d'une invention diabolique ; elles résultent simplement de la réglementation existante.

En ce qui concerne l'amendement n° 35, qui tend à mettre au singulier l'expression « manquements graves et répétés », je rappelle que le projet de loi ne fait que reprendre une formulation antérieure qui permet de réagir efficacement en cas d'infraction à la réglementation.

Quant à la rapidité de l'action, dont la commission s'est préoccupée, c'est un point dont il pourra être tenu compte dans les décrets d'application.

Pour toutes ces raisons, je souhaite que l'Assemblée s'en tienne au texte initial.

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

**M. Charles Fèvre.** Vous avez fait allusion, monsieur le ministre d'Etat, à la réglementation de Bruxelles. Mais les transports réguliers de personnes sont-ils bien visés par cette réglementation ? Si tel est le cas, mon sous-amendement tombe.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le transport régulier de personnes est bien concerné, étant entendu qu'il peut s'effectuer par différents moyens : ferroviaires, routiers ou aériens.

Les dispositions que nous proposons, je le répète, ne recouvrent aucune espèce d'intention cachée. Que cela soit clair !

**M. Charles Fèvre.** Je retire mon sous-amendement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 360 est retiré.

Le sous-amendement n° 375, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

« Dans la troisième phrase de l'amendement n° 7, après les mots : « manquements graves », substituer au mot : « ou », le mot : « et ».

La parole est à M. Weisenhorn.

**M. Pierre Weisenhorn.** Avant de défendre ce sous-amendement, je tiens à prendre date pour la suite du débat. Nous ne nous sommes livrés à aucune agression, monsieur le ministre d'Etat, et la qualité de parlementaires tels que MM. Robert Galley, Bergelin, Vuillaume, Goasduff et Fèvre prouve que c'est en toute bonne foi que nous nous sommes adressés à vous. L'agression est venue de votre part, et vous retrouverez au *Journal officiel* les propos que vous avez tenus en réponse à notre mise en garde relative à l'éventuelle radiation d'entreprises qui connaissent actuellement des difficultés.

Vous nous avez répliqué : « verbiage », « hypocrisie » de l'opposition. Vous avez parlé des « cris de l'opposition », d'une « dramatisation complètement artificielle », de « machiavélisme », de « bêtise », de « solutions sommaires ». Je ne doute pas que ces propos ont dépassé votre pensée.

Parlant sous le contrôle de M. le président de la commission de la production et des échanges, je puis vous assurer que nous avons réfléchi à fond sur le danger que constituait la radiation prévue à l'article 7.

Nous admettons la nécessité de réprimer les fautes graves qui surviennent dans les transports. Le coupable doit encourir effectivement la sanction. Le Gouvernement veut éviter l'arbitraire, et en cela nous l'approuvons. Mais j'ai cru déceler un double propos dans les explications de M. Chénard.

Si nous sommes d'accord pour punir sévèrement et retirer l'outil de travail à une personne, nous estimons que ce n'est pas l'entité morale que constitue l'entreprise qui doit subir les foudres de la radiation temporaire ou définitive. Voilà la question.

Cela, monsieur le ministre d'Etat, nous le soulignons en un moment où notre économie est secourue par la hausse du dollar, et subit les contrechocs de la situation économique internationale et de l'effort social qui est engagé par votre Gouvernement.

Nous essayons de défendre les entreprises, et nous ne pouvons pas accepter que, à la suite d'un manquement grave qui ne concernerait qu'un seul véhicule, on puisse envisager la fermeture de l'entreprise.

J'ai été heureux de vous entendre annoncer qu'un amendement à l'article 17 ferait droit à notre demande que soit au moins pris l'avis des spécialistes. Une commission régionale sera constituée, qui comprendra un magistrat. Le texte s'en trouvera adouci, alors que la commission de la production veut au contraire le durcir, puisqu'elle propose qu'un seul manquement suffise à faire condamner l'entreprise.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Mais un manquement grave !

**M. Pierre Weisenhorn.** C'est la dureté du texte qui motive notre sous-amendement. Nous proposons, après les mots « manquements graves », de substituer au mot « ou », le mot « et ». En effet, à nos yeux, la sévérité des sanctions envisagées exige de la part des contrevenants des manquements graves et répétés.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Pourquoi prévoir dans la loi ce qui, à la demande même de l'Assemblée, est confié à la vigilance d'un juge ?

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je prends acte avec intérêt de la déclaration de M. Weisenhorn. J'avais cru déceler dans les propos précédents une certaine volonté politique.

Cela dit, je suis tout à fait désireux, et je m'y suis d'ailleurs efforcé depuis le début, de rester dans un débat sérieux et constructif. La preuve en est que le Gouvernement a soutenu certaines des propositions de l'opposition, et qu'il le fera encore à l'article 17, comme cela vient d'être souligné.

Nous ne faisons aucun procès d'intention. Mais certains des termes utilisés par l'opposition, par exemple celui de « peine de mort » justifiaient, je pense, que je m'en inquiète et que je fasse connaître mon sentiment. Il me semble, d'ailleurs, que mes préoccupations rejoignent celles de la commission.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

**M. Gustave Anseret,** président de la commission. Nous en sommes à un point important du projet et, à ce stade de la discussion, quelques mises au point me paraissent s'imposer sur l'attitude de la commission et de ses différents membres sur ce problème très délicat de la radiation qui, bien que M. Weisenborn s'en défende, a fait l'objet ce matin d'une dramatisation.

Ne pas vider à fond cette question pourrait conduire certains à prendre une attitude irresponsable — que je ne veux pas croire politicienne — et par exemple à exploiter les inquiétudes et les incompréhensions de la profession. Or, monsieur Weisenborn, vous savez très bien que devant la commission vous avez soulevé un aspect du problème, et que nous, nous avons soulevé l'autre. Vous avez parlé de la mort des entreprises, que nous ne voulons pas, et vous avez ignoré, ou en tout cas affaibli considérablement, l'autre côté de la question, c'est-à-dire le risque que les entreprises, par des manquements graves et répétés, se rendent coupables de morts certaines.

C'est cet aspect des choses que nous avons pris en compte, et si j'ai tenu à intervenir, c'est parce qu'il me semblait que vous donniez une fausse image des débats de la commission en affirmant qu'elle avait voulu durcir le texte. Absolument pas ! Elle a simplement voulu rétablir l'équilibre devant les risques encourus.

M. le ministre d'Etat a déclaré que toutes garanties seraient prises, que des recours seraient possibles, qu'un magistrat siègerait au sein de la commission régionale. Voilà qui montre bien que, contrairement à ce que vous avez affirmé à certains moments de la discussion, le projet a été mûrement réfléchi et qu'il n'est en aucune manière autoritaire.

En outre, je le rappelle, M. le ministre d'Etat a déclaré que si certains termes devaient être revus pour donner tous apaisements, ils le seraient. J'en prends acte au nom de la commission et je remercie le Gouvernement de l'avoir écoutée et comprise à propos de cette question.

Je souligne une nouvelle fois en terminant que la majorité de la commission a entendu prendre en compte l'un des aspects du problème que l'opposition semble sous-estimer, celui des manquements graves et répétés qui peuvent conduire à des drames dont nous ne pourrions évidemment pas supporter la responsabilité.

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

**M. Pierre Weisenborn.** La commission de la production propose de mettre au singulier le mot « manquement », qui était au pluriel dans le texte du Gouvernement, ce qui signifie qu'un seul manquement peut aboutir à la radiation temporaire ou définitive. C'est tout ce que j'ai voulu dire.

**M. le président.** La commission parle de manquement grave ou de manquement répété.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 375.

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

**M. le président.** Les sous-amendements n° 376 et 115 peuvent être soumis à une discussion commune.

Le sous-amendement n° 376, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenborn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

« Après la troisième phrase de l'amendement n° 7, insérer les nouvelles dispositions suivantes :

« La radiation ne peut être prononcée par le représentant de l'Etat qu'après avis d'une commission, créée au sein du comité départemental des transports visé à l'article 17 ci-après, présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire, et comprenant en outre obligatoirement des représentants des entreprises de transports, de l'Etat, et des personnalités désignées en raison de leur compétence, membres du comité ; lorsque les manquements concernent la réglementation du travail, cette commission comprend également des représentants des salariés des entreprises de transports, membres du comité. Toute décision de radiation peut faire l'objet d'un recours suspensif devant le ministre des transports, qui statue après avis d'une commission créée au sein du Conseil national des transports visé à l'article 17 ci-après et ayant une composition analogue à celle de la commission départementale. »

Le sous-amendement n° 115, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Après la troisième phrase de l'amendement n° 7, insérer les nouvelles phrases suivantes :

« Avant toute décision de radiation, temporaire ou définitive le chef d'entreprise est entendu par une commission des sanctions administratives présidée par un magistrat. En tout état de cause, il dispose des voies de recours administratif et contentieux ouvertes à tout citoyen faisant l'objet d'une décision administrative. »

La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir le sous-amendement n° 376.

**M. Roland Vuillaume.** Nous attendons du Gouvernement une position claire et précise sur ce sujet. Le sort de beaucoup d'entreprises en dépend, nous l'avons déjà dit. Il ne s'agit pas de répondre par des demi-mesures. Une suspension provisoire peut être aussi grave qu'une radiation définitive.

**M. le président.** La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 115.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, je tenais à vous remercier, ainsi que la commission, de retenir ma proposition visant, avant toute décision de radiation, à faire entendre le chef d'entreprise par une commission des sanctions présidée par un magistrat. C'est un acquis important, qui montre que les débats en commission ainsi que les réflexions ultérieures à la mise au point du projet de loi ont été salutaires.

Cela dit, mon sous-amendement se fonde sur deux considérations.

Premièrement, toute radiation, même temporaire, peut avoir des effets très graves. C'est pourquoi je propose que la commission soit consultée même en cas de radiation temporaire.

Deuxièmement, la procédure que vous prévoyez d'insérer à l'article 17 me paraîtrait mieux à sa place à l'article 7, qui traite des manquements graves et répétés et des possibilités de radiation. Mon sous-amendement répond donc également à un souci de cohérence.

Surtout, il est bon de rappeler que, en dehors de l'audition du chef d'entreprise par une commission qui, bien que présidée par un magistrat, n'en est pas moins une commission administrative, les voies de recours administratif et contentieux resteront ouvertes, comme elles sont à tout citoyen qui fait l'objet d'une décision administrative.

Une décision administrative, en effet, est toujours très grave. Elle peut être très rapide, et la commission des sanctions peut ne pas avoir eu la possibilité d'examiner tous les éléments du dossier. Je crois donc utile de faire figurer dans la loi une garantie supplémentaire.

J'ajoute que le recours, notamment contentieux, n'est pas suspensif, et qu'il permet donc à la sanction de faire déjà effet si elle a été décidée à la suite de la première audition du chef d'entreprise devant la commission des sanctions.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les deux sous-amendements ?

**M. Alain Chénard,** rapporteur. En réponse à l'accusation selon laquelle la commission de la production et des échanges aurait voulu durcir le texte, je tiens à rappeler qu'elle a été d'emblée très sensible à la proposition de créer une commission des sanctions, alors qu'aux termes de la loi de 1952 le retrait temporaire, pour une durée maximale de trois mois — que certains ont jugé dangereux pour la vie même de l'entreprise — était à la discrétion du préfet.

Prévoir, pour toute radiation d'une durée de nature à entraîner des risques pour l'entreprise, l'intervention d'une commission présidée par un juge, on ne saurait affirmer qu'il s'agit là d'un durcissement. Ce que la commission a voulu, c'est marquer nettement sa volonté que les sanctions soient appliquées, car une réglementation qui n'est pas appliquée est inefficace et les risques que l'on entendait combattre subsistent.

Cela dit, l'amendement n° 343 du Gouvernement, que la commission a accepté, nous semble répondre aux objectifs qui sont visés par les sous-amendements n° 115 et 376. Les dispositions proposées seraient mieux à leur place à l'article 17, et nous pourrions renvoyer à ce moment la discussion sur ce sujet.

La commission n'est pas favorable aux sous-amendements, et je pense que leurs auteurs feraient œuvre utile en les retirant.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Si le Gouvernement a déposé un amendement à l'article 17, c'est parce que cela permettra de regrouper dans un seul article une procédure qui vise toutes les sanctions dont il est question dans le projet.

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre d'Etat, j'ai entendu vos explications, mais je crois qu'il vaudrait mieux rappeler notre préoccupation chaque fois qu'il est question de radiation. Cela ne ferait jamais que deux fois dans le projet : pour les transports de personnes et pour les transports de marchandises.

En outre, mon sous-amendement introduit la notion de voies de recours administrative et contentieuse. Certes, celles-ci sont déjà prévues dans notre législation, mais il n'est pas mauvais de les rappeler car un chef d'entreprise pourrait penser qu'une fois que la commission des sanctions administratives a délibéré, il ne dispose plus de voie de recours.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 376. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 115. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Le sous-amendement n° 377, 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 :

« Après la troisième phrase de l'amendement n° 7, insérer la nouvelle phrase suivante :

« Les cas de radiation sont prévus par des décrets en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Ce sous-amendement se justifie par son texte même. Il importe de prévoir par des décrets en Conseil d'Etat les cas de radiation, car il s'agit d'une affaire grave.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Non examiné en commission. A titre personnel, rejet.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Défavorable !

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 377. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 7. (L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 35 devient sans objet.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 8 et 36.

L'amendement n° 8 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 36 est présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 7 :

« II. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, »

... (le reste sans changement).

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 8.

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

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 36.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Même explication que celle de M. le ministre d'Etat.

**M. le président.** Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 8 et 36. (Ce texte est adopté.)

**M. le président.** M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 117 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la seconde phrase du premier alinéa de l'article 7 :

« L'exécution du service est assurée, soit en régie par l'autorité organisatrice, soit par un établissement public à caractère industriel et commercial créé à cet effet, soit par une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice dans les conditions prévues par la loi du 19 juin 1979 sur les transports publics d'intérêt local, soit par une entreprise exploitant à ses risques et périls dans le cadre de la réglementation en vigueur. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** D'une part, il me paraît nécessaire de prévoir le cas d'une exploitation confiée à un établissement public à caractère industriel et commercial qui n'est pas une régie — la S.N.C.F. par exemple — car l'expression « l'exécution du service est assurée en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial » ne veut pas, en droit, dire grand-chose.

D'autre part, il convient de ne pas rendre la convention obligatoire : une entreprise disposant des autorisations nécessaires peut très bien exercer son activité dans des conditions qui satisfont la collectivité intéressée sans qu'il y ait lieu à convention.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission était, pour sa part, très attachée au côté systématique de la convention. Certes, la référence aux transports publics d'intérêt local laisse à penser qu'il y avait autrefois possibilité de signature de convention aux risques et périls de l'entreprise exploitante. Cette mention est aujourd'hui inutile. Le projet de loi est plus précis et répond mieux à la volonté de la commission.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement est d'accord avec la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 117. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 37 rectifié et 9, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 37 rectifié, présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 7 par les nouvelles dispositions suivantes :

« Avec l'autorité compétente pour l'organisation du service considéré. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes, notamment par une tarification attractive pour les usagers. Elle est résiliée de plein droit, sans indemnité en cas de radiation du registre. »

L'amendement n° 9, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 7 par les nouvelles dispositions suivantes :

« La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre. »

Sur cet amendement, MM. Gaillard, Billardon, Michel Bérégo, Prat, Bonrepaux et les membres du groupe socialiste ont présenté un sous-amendement n° 336 ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase de l'amendement n° 9, après les mots : « de plein droit », insérer les mots : « ..., sans indemnité, ... ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 37 rectifié.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La différence entre l'amendement du Gouvernement et celui de la commission est relative à la tarification attractive.

Si le Gouvernement n'y voit pas d'inconvénient, nous souhaiterions que notre rédaction soit retenue.

S'il estime, au contraire, qu'il est inutile de préciser les moyens — le problème s'est déjà posé — nous nous rallierons à sa rédaction, à condition toutefois que M. Duroméa, qui est à l'origine de l'amendement n° 37 rectifié, soit d'accord pour le retirer.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre l'amendement n° 9 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 37 rectifié.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je me suis déjà expliqué sur cette question des moyens à mettre en œuvre pour promouvoir le transport public des personnes.

Il est bien évident — je l'ai souligné — que le caractère incitatif de la tarification constitue un de ces moyens et qu'il faut donc agir en ce sens. Mais je ne souhaite pas que l'on complique les rédactions en énonçant tel ou tel moyen au risque d'en oublier d'autres.

D'autre part, il vaut mieux s'en tenir à l'affirmation que la convention est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre, sans entrer dans le détail. Ces problèmes d'indemnisation seront traités de façon plus approfondie par ailleurs.

**M. le président.** La commission serait donc tentée, avec l'accord de M. Duromés, de retirer l'amendement n° 37 rectifié ?

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 37 rectifié est retiré. La parole est à M. Lassale, pour soutenir le sous-amendement n° 336.

**M. Roger Lassale.** Il nous paraît utile de souligner qu'une résiliation de plein droit n'entraîne le versement d'aucune indemnité pour l'entreprise concernée.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission n'a pas examiné ce sous-amendement, mais, a priori, elle ne s'y serait pas opposée.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il est prévu que cette procédure se déroule sous l'autorité d'un magistrat qui apprécie les conditions de la radiation. Il me paraît donc excessif d'indiquer qu'en aucun cas il ne peut y avoir d'indemnité, et il vaut mieux s'en abstenir. Ces points seront sans doute précisés dans les décrets d'application.

**M. Roger Lassale.** Je retire le sous-amendement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 338 est retiré. Je mets aux voix l'amendement n° 9.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n° 10, 38 et 116, pouvant être soumis à une discussion commune. Les deux premiers amendements sont identiques. L'amendement n° 10 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 38 est présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duromés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer les deuxième et troisième alinéas de l'article 7. »

L'amendement n° 116, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'article 7. »

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 10.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement vise simplement à prendre en compte les modifications que l'on vient d'apporter.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Nous sommes d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 10 et 38.  
(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 116 est satisfait et les amendements, n° 195, 196, 197 et 198 de M. Bergelin deviennent sans objet.

M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 39 ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 7, après les mots : « le cas échéant », insérer le mot : « par ».

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement est d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 118 ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa de l'article 7, supprimer les mots : « direct ou indirect. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. Je ne vois pas ce qu'apporte la précision « direct ou indirect ». Le mot « avantage » me paraît se suffire à lui-même. « Direct », on voit ce que cela signifie. Mais « direct ou indirect », on ne comprend plus du tout.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, donnez-nous directement l'avis de la commission ! (Sourires.)

**M. Alain Chénard, rapporteur.** J'indiquerai « directement » (nouveaux sourires) que les mots « direct ou indirect » me paraissent devoir être maintenus. En effet, il faut prendre en considération les bénéficiaires indirects. Par exemple, la création d'un service de transport urbain peut parfaitement constituer un avantage indirect pour une « grande surface ».

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il s'agit là d'une disposition essentielle, qui vise à fonder le financement sur des bases stables et solides.

Les bénéficiaires publics ou privés peuvent être de différentes sortes et il y a des avantages directs et indirects à la mise en place ou à l'amélioration d'un système de transports publics.

On a déjà évoqué les centres commerciaux et les entreprises, mais on peut aussi évoquer les plus-values foncières pouvant résulter de la mise en place d'une importante desserte de transports publics — il n'y a pas jusqu'à présent de dispositions particulières à cet égard — et s'interroger sur le bien-fondé d'une contribution à l'amélioration de ce système de transport des gens qui en tirent un bénéfice parfois appréciable.

L'expression « direct ou indirect » couvre donc mieux la diversité des situations possibles.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 118.  
(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° 361 ainsi rédigé :

« Substituer aux deux derniers alinéas de l'article 7, les nouvelles dispositions suivantes :

« Les tarifs sont établis par l'entreprise en fonction de ses prix de revient et doivent lui permettre de rétablir l'équilibre financier de son exploitation compte tenu de sa politique commerciale. Ils sont soumis à l'homologation de l'autorité organisatrice.

« Lorsqu'il y a exploitation en régie, par un établissement industriel et commercial ou sous le régime de la convention, la politique tarifaire est définie par l'autorité organisatrice de manière à obtenir l'utilisation la plus satisfaisante de son système de transport tant sur le plan économique que social. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Cet amendement vous amènera probablement, monsieur le ministre d'Etat, à répondre à une question restée en suspens tout à l'heure. Vous ne vous êtes pas prononcé, en effet, sur le point de savoir si, en matière de transport régulier de personnes, il était dans l'esprit du projet de loi de prévoir l'obligation de passer des conventions ou si ces conventions restaient facultatives. En résumé, faut-il interpréter l'article 7 en fonction de l'article 4 ou, au contraire, l'article 7 prévu *sui generis* pour les transports réguliers de personnes prévoit-il une obligation de la convention ?

Cet amendement, qui se rapporte à la tarification des transports, distingue précisément les deux cas, c'est-à-dire le cas où une entreprise exploite à ses risques et périls — les tarifs étant alors fixés par elle et soumis à l'homologation de l'autorité organisatrice — et celui où elle exploite en régie par un établissement public industriel et commercial ou sous régime de convention, la politique tarifaire étant alors définie par l'autorité organisatrice, de manière à obtenir l'utilisation la plus satisfaisante de son système de transport, tant sur le plan économique que social.

Donc, monsieur le ministre d'Etat, la convention est-elle obligatoire ou facultative au titre de l'article 7 ?

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission n'ayant pas examiné cet amendement, je m'exprimerai à titre personnel.

Dans tous les cas, c'est à l'autorité organisatrice de fixer sa politique tarifaire. C'est, en effet, elle qui a l'ensemble des prérogatives de définition du réseau et de ses conditions d'exploitation.

En contrepartie, la convention doit fixer les obligations qui résultent, pour l'autorité organisatrice, des prérogatives évoquées.

Je suis donc personnellement hostile à cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il est évident que la convention est obligatoire car elle constitue, avec le système de cofinancement, l'une des bases du fonctionnement et du développement des transports publics de personnes.

Je précise toutefois que des adaptations et des périodes de transition substantielles sont prévues au titre II dans les dispositions particulières.

Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à cet amendement, qui est tout à fait contraire à l'esprit du projet de loi.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 361.  
(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° 122 ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 7, substituer aux mots : « autorité compétente », les mots : « autorité organisatrice ».

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Le texte emploie alternativement les mots : « autorité compétente » et « autorité organisatrice ». Il serait bon d'opérer une harmonisation.

Que signifie : « autorité compétente » ? On voit bien ce qu'est l'autorité organisatrice, mais l'autorité compétente, c'est beaucoup plus large.

Puisque nous traitons actuellement de l'organisation des transports publics, pourquoi ne pas employer l'expression « autorité organisatrice », qui me paraît plus simple et plus précise ?

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission s'est interrogée sur la différence qui existe entre autorité organisatrice et autorité compétente. Elle a estimé que l'autorité organisatrice pouvait ne pas être l'autorité compétente. Aussi a-t-elle repoussé l'amendement de M. Fèvre.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** A l'appui de ce que vient d'indiquer M. le rapporteur, je citerai l'exemple des transports aériens, dans le cas desquels l'autorité compétente pour définir la politique tarifaire n'est pas l'autorité organisatrice. On pourrait également citer comme exemple la continuité territoriale pour la Corse.

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

**M. Charles Fèvre.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 122.  
(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° 119 ainsi libellé :

« Après les mots : « l'utilisation », rédiger ainsi la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article 7 : « la plus satisfaisante de son système de transports tant sur le plan économique que social. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel, qui tend à alléger la rédaction de la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article 7.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement n'a pas de position à ce sujet.

**M. le président.** Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée — pour utiliser la formule consacrée. (Sourires.)

Je mets aux voix l'amendement n° 119.  
(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° 123 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 7, substituer aux mots : « autorité compétente », les mots : « autorité organisatrice. »

Il est inutile de revenir sur cette question, n'est-ce pas, monsieur Fèvre ?

**M. Charles Fèvre.** Effectivement !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 123.  
(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° 120 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 7 par les mots : « sous réserve des dispositions contractuelles si des conventions ont été conclues ».

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Il est évident que, des l'instant où l'on admettait que la convention n'était pas obligatoire, l'amendement se justifiait. A partir du moment où vous nous dites, monsieur le ministre d'Etat, que la convention est obligatoire, il se justifie moins.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur.** Je rends hommage à l'esprit raisonnable de M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Je suis cohérent.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Dont acte !

**M. le président.** L'amendement n'est pas maintenu ?

**M. Charles Fèvre.** Non, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 120 est retiré.

M. Chénard, rapporteur, et M. Duoméa ont présenté un amendement n° 40 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 7 par le nouvel alinéa suivant :

« Tout contrat ou convention entre une personne publique et une entreprise, qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Alain Chénard, rapporteur.** La commission a jugé utile d'instaurer un contrôle de l'utilisation des fonds publics. Certes, un tel contrôle va de soi, mais, dans une loi d'orientation qui encourage l'engagement de fonds publics, il paraît normal d'insister sur ce point : il s'agit de s'assurer que l'argent investi n'est pas gaspillé.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** D'accord !

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

**M. Charles Fèvre.** J'interviendrai contre l'amendement, mais pas contre le principe qu'il pose.

Lorsqu'une collectivité engage des fonds, certaines procédures de contrôle sont mises en œuvre. Ce principe figurant déjà dans les textes, je ne vois pas la raison d'être d'un tel amendement, qui ne fait que confirmer ce que tout le monde sait.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 40.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

Je suis saisi par le groupe Union pour la démocratie française d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...  
Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	480
Nombre de suffrages exprimés .....	480
Majorité absolue .....	241
Pour l'adoption .....	329
Contre .....	151

L'Assemblée nationale a adopté.

## Article 8.

**M. le président.** « Art. 8. — I. — L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport est subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Pour l'application de l'alinéa précédent, sont considérées comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises.

« II. — Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

« A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

« III. — Les prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les entreprises ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté.

« A cette fin, des règles tarifaires peuvent être établies par l'Etat en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels et les usagers. Les règles applicables aux opérations d'acheminement de marchandises exportées ou importées, à destination ou en provenance des ports maritimes, tiennent compte des conditions spécifiques de ces opérations, lorsqu'elles s'intègrent dans une chaîne de transport international.

« IV. — La rémunération des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient. »

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

**M. Robert de Caumont.** L'article 8 comporte un certain nombre de dispositions relatives au transport public de marchandises dont le dénominateur commun est la recherche d'une plus grande clarté dans un domaine où les professionnels doivent être avant tout des responsables.

A la différence de l'article 7, qui concerne les transports de voyageurs, l'article 8 concerne les transports de marchandises.

Dans ce domaine, le rôle de la puissance publique est seulement d'organiser, de réglementer, de fixer les règles du jeu. C'est ce qu'elle fait en clarifiant la réglementation précédente, sans pourtant innover d'une manière exceptionnelle.

Pour ce qui est de la réglementation de l'exercice des professions de transporteurs publics de marchandises, de loueurs de véhicules industriels et d'auxiliaires de transport, il s'agit, non pas d'alourdir la réglementation, mais de l'unifier en exigeant une attestation de capacité pour l'ensemble de ces professions, y compris pour les auxiliaires de transports. Il s'agit d'instaurer une garantie financière dans un domaine où les valeurs en jeu sont souvent importantes. Il s'agit aussi de donner une définition précise de la notion d'auxiliaires de transport et de réserver à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les conditions d'application de la loi. En résumé, il s'agit d'unifier les conditions d'exercice des responsabilités techniques et financières de ces professionnels. Les professionnels de qualité ne sauraient s'en formaliser.

En second lieu, l'article 8 précise le contenu du contrat de transport public de marchandises. Lorsqu'il n'y a pas eu de contrat, un contrat-type s'appliquera de plein droit, qui précisera clairement les obligations et les responsabilités des partenaires. Ce genre de disposition permettra d'éviter des contentieux inutiles.

En troisième lieu, en ce qui concerne les prix et les tarifs, un principe essentiel est mis en avant, celui du coût économique réel, afin de lutter contre la pratique de la sous-tarification qui permet à un certain nombre d'entreprises d'en détruire d'autres grâce à leurs capacités financières supérieures.

Par ailleurs, l'article 8 pose les règles d'une tarification qui s'établira dans le cadre d'une concertation entre l'Etat et la profession. La disposition de sauvegarde concernant le trafic international est aussi de très bon aloi.

Enfin, en ce qui concerne la rémunération des auxiliaires, est introduite la notion de rémunération du service effectivement rendu. La plupart des professionnels apportent une contribution très positive à la chaîne des transports, mais certains peuvent éventuellement abuser de leur situation intermédiaire et entraîner des surcoûts parasites.

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

**M. Charles Fèvre.** C'est une excellente chose que de reprendre dans ce projet l'idée d'une attestation de capacité professionnelle, encore que son extension aux auxiliaires de transport traduit une certaine volonté d'en limiter l'activité.

La définition donnée à l'auxiliaire de transport est très large. Va-t-on demander, par exemple, une attestation de capacité à un agent économique qui limite son activité au gardiennage, à la manutention ou à l'entreposage, qui sont à l'évidence des activités connexes au transport ? Cela n'a manifestement aucun intérêt.

En réalité, par cette disposition et par d'autres, on veut atteindre le commissionnaire de transport, que l'on englobe dans une catégorie très large, le vouant ainsi à une plus ou moins brève disparition.

Or la commission de transport est une opération commerciale qui répond à un objet économique d'adaptation de l'offre et de la demande de transport et qui entraîne surtout des responsabilités très nettes qui protègent le transporteur des risques de non-paiement par l'expéditeur.

Du reste, au premier alinéa du paragraphe II, le texte mentionne bien le commissionnaire à propos du contrat de transport public. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait dans les autres alinéas ? Nous savons ce qu'il est et qu'il existe quatre familles de commissionnaires : le grouper, l'affréteur, le transitaire et l'intermédiaire de denrées périssables. Nous savons aussi à quelle législation et à quel règlementation ils sont soumis : le code de commerce et le décret du 30 juin 1961, qui n'est pas encore abrogé.

Dans leur cas, on peut d'ailleurs se demander si l'autorisation qui leur est nécessaire et qui donne lieu à une enquête ne vaut pas mieux, en définitive, qu'une attestation dont nous ne savons pas sur quelles bases elle sera donnée. L'argument est d'autant plus fort que nombreux sont les transporteurs qui sont en même temps commissionnaires de transport et qui doivent donc, au titre de transporteur, être pourvus de l'attestation de capacité.

Un autre problème, monsieur le ministre d'Etat, est soulevé au paragraphe III de l'article 8, en ce qui concerne les commissionnaires. Ce paragraphe pose le principe que les prix et les tarifs sont supportés par les usagers bénéficiaires du transport alors que le paragraphe IV indique que la rémunération du commissionnaire « est supportée par ceux qui en bénéficient ». Qui sont ces derniers ?

Selon qu'il s'agit des transporteurs ou des usagers, la commission sera incluse dans le prix de transport ou s'y ajoutera. Il conviendrait de préciser ce point dans le cours du débat.

Enfin, quant à la règle relative aux garanties financières, je rappelle qu'elle existe déjà pour les commissionnaires, notamment, mais qu'elle n'a jamais été appliquée. Pourquoi ? Parce qu'un commissionnaire n'est pas un notaire ou un agent immobilier ; il ne reçoit pas de dépôts ou d'avances qu'il doit garantir. Je me demande si la disposition prévue à cet effet conduira à une application concrète de la règle. Pour l'instant, on ne l'entrevoit pas.

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

**M. Roland Vuillaume.** Nous sommes d'accord pour que l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et de commissionnaire de transport soit subordonné à deux règles communes : l'attestation de capacité professionnelle et, éventuellement, la garantie financière, même si les modalités concrètes d'application restent à déterminer.

S'agissant des contrats de transport, il faut que les rubriques qui y figureront soient aussi simplifiées que possible car l'expérience a montré la difficulté, sinon l'impossibilité pour des petits transporteurs notamment, de remplir convenablement un document beaucoup trop complexe.

Enfin, il nous semble normal de prévoir pour les commissionnaires de transport les mêmes conditions de rémunération que pour les transporteurs. Le service rendu étant payé par celui qui le reçoit, il apparaît superflu de prévoir que la rémunération est supportée par ceux qui en bénéficient.

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

**M. Robert Malgras.** Avec cet article 8, nous posons les principes relatifs au transport public de marchandises. Le bilan actuel, dans ce secteur, fait apparaître que pour les gouvernements précédents le service public de transport n'était pas

une préoccupation majeure, puisque le rapport Guillaumat, qui devait prévoir l'évolution des transports terrestres jusqu'en 1990, ne laissait que peu de place au service public.

Aussi apparaît-il important de rappeler que tous les Français doivent pouvoir recevoir ou expédier un colis, quel que soit le lieu où ils habitent.

La nécessité de réglementer l'exercice des professions de transport méritait d'être affirmée. Pour ma part, je souscris pleinement à la disposition qui subordonnera l'exercice de la profession à l'examen des garanties financières. Le souci de sécurité, partagé par tous, fait obligation aux professionnels de disposer d'un matériel en bon état et en conformité avec la réglementation. Seule une couverture financière suffisante permet de satisfaire à cet objectif. Des entreprises qui connaîtraient des difficultés financières seraient tentées de rogner sur les dépenses d'entretien ou de sécurité. Chacun imagine les risques que cela entraînerait.

L'établissement d'un contrat de transport public de marchandises constitue une disposition essentielle pour l'assainissement de l'activité des transports.

Quant à la mise en place de contrats types, elle évitera les lourdeurs administratives dont pourraient pâtir les petites entreprises.

Enfin, la détermination des prix et des tarifs doit tenir compte des coûts économiques réels. Sur ce point, le débat est ouvert, certaines interventions l'ont montré. Mais la complémentarité des transports, la concurrence loyale, à laquelle je souscris pleinement, exigent que les bases de financement de chaque mode de transport soient bien posées.

En conclusion, l'article 8 fait apparaître clairement qu'en matière de transport de marchandises, l'Etat se contente d'organiser, de réglementer et de fixer les règles du jeu, ce qui diffère — on le voit — de l'article précédent.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet article illustre bien le fait que ce projet de loi ne comporte pas seulement des principes généraux d'orientation, mais également des dispositions concrètes, qui apportent des réponses précises et claires aux problèmes qui se posent dans les différents secteurs du transport. Comme l'a souligné M. de Caumont en des termes que je ne puis qu'approuver, l'effort accompli doit être apprécié à sa juste valeur. En effet, cet article fait œuvre de clarification, de moralisation même, chaque fois que c'est nécessaire, des pratiques et des relations qui s'établissent entre tous ceux qui participent au transport des marchandises ; et cela sans aucune espèce de spoliation. L'une des idées direc-

trices de cet article est précisément de faire en sorte que chaque intervenant soit rétribué en fonction de sa contribution à l'activité de transport et du rôle qu'il joue dans la chaîne de transport. Il est bien évident que, dans la mesure où un service commercial est rendu par des auxiliaires de transport, il est juste que ce service, apprécié de manière exacte, soit rémunéré par ceux qui en bénéficient réellement.

Cette disposition est utile car, aujourd'hui, la règle générale veut que le coût de ce service soit à la charge du transporteur. Or, dans certains cas, celui-ci n'est pas le bénéficiaire. Par conséquent, il est juste que cette rémunération soit supportée non par le transporteur mais par l'utilisateur.

Voilà pourquoi, sans pour autant édicter une règle rigide, nous avons introduit une disposition qui prend mieux en compte la réalité des faits.

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

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

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

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

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente-cinq.)

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

LOUIS JEAN.

# ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

## 1<sup>re</sup> Séance du Mercredi 13 Octobre 1982.

### SCRUTIN (N° 378)

Sur l'article 7 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.  
(Principes relatifs aux transports publics réguliers de personnes.)

Nombre des votants.....	480
Nombre des suffrages exprimés.....	480
Majorité absolue.....	241
Pour l'adoption.....	329
Contre .....	151

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.  
Adevah-Pœuf.  
Alalze.  
Alfonsi.  
Anciant.  
Ansart.  
Asensi.  
Aumont.  
Badet.  
Balligand.  
Bally.  
Balmigère.  
Bapt (Gérard).  
Bardln.  
Barthe.  
Bartolone.  
Bassinot.  
Bateux.  
Battist.  
Baylet.  
Bayou.  
Beaufils.  
Beaufort.  
Bèche.  
Beq.  
Belx (Roland).  
Bellon (André).  
Belorgey.  
Beltrame.  
Benedetti.  
Benetière.  
Benoist.  
Beregovoy (Michel).  
Bernard (Jean).  
Bernard (Pierre).  
Bernard (Roland).  
Berson (Michel).  
Bertile.  
Besson (Louis).  
Billardon.  
Billon (Alain).  
Bladt (Paul).  
Bockel (Jean-Marie).  
Bocquet (Alain).  
Bols.  
Bonnemaison.  
Bonnet (Alain).

Bonrepaux.  
Borel.  
Boucheron  
(Charenie).  
Boucheron  
(Illa-et-Villaloe).  
Bourget.  
Bourguignon.  
Braine.  
Briand.  
Brune (Alain).  
Brunet (André).  
Brunhes (Jacques).  
Bustin.  
Cabé.  
Mme Cac'ieux.  
Cambolive.  
Carraz.  
Cartelet.  
Cartraud.  
Cassaing.  
Castor.  
Cathala.  
Caumont (de).  
Césaire.  
Mme Chaigneau.  
Chanfrault.  
Chapuis.  
Charpentier.  
Charzat.  
Chaubard.  
Chauveau.  
Chénard.  
Chevallier.  
Chomat (Paul).  
Chouat (Didier).  
Coffineau.  
Collin (Georges).  
Colomb (Gérard).  
Colonna.  
Combastell.  
Mme Commergnat.  
Coullet.  
Couqueberg.  
Darinot.  
Dassonville.

Defontaine.  
Dehaux.  
Delanoë.  
Delehedde.  
Delsic.  
Denvers.  
Derasier.  
Deschaux-Beaume.  
Desgranges.  
Desselin.  
Destrade.  
Dhalie.  
Dollo.  
Douyère.  
Drouin.  
Dubedout.  
Ducoloné.  
Dumas (Roland).  
Dumont (Jean-Louis).  
Duplet.  
Duprat.  
Mme Dupuy.  
Duraffour.  
Durbec.  
Durloux (Jean-Paul).  
Duroméa.  
Duroure.  
Durupt.  
Dutard.  
Escuilla.  
Estier.  
Evin.  
Faugaret.  
Faura (Maurice).  
Mme Flévet.  
Fleury.  
Floch (Jacques).  
Florian.  
Forguez.  
Fornl.  
Fouillé.  
Mme Frachon.  
Mme Fraysae-Cazalis.  
Fréche.  
Frelaut.  
Gabarrou.

Gaillard.  
Gallet (Jean).  
Gallo (Max).  
Garcin.  
Garmendia.  
Garrouste.  
Mme Gaspard.  
Gaté.  
Germon.  
Giavannelli.  
Mme Goeuriot.  
Gourmelon.  
Goux (Christian).  
Gouze (Hubert).  
Gouzes (Gérard).  
Grézar.  
Guidanl.  
Guyard.  
Haezebroeck.  
Hage.  
Mme Halimi.  
Hauteceur.  
Haye (Kléber).  
Hermler.  
Mme Horvath.  
Hory.  
Houtcer.  
Huguet.  
Huyghues  
des Etages.  
Ibanés.  
Istace.  
Mme Jacq (Marie).  
Mme Jacquaint.  
Jagoret.  
Jalton.  
Jans.  
Jarosz.  
Join.  
Josere.  
Jos. n.  
Josselin.  
Jourdan.  
Journet.  
Joxe.  
Julien.  
Kuczejda.  
Labazée.  
Laborde.  
Lacombe (Jean).  
Lagorce (Pierre).  
Laignel.  
Lajoinie.  
Lambert.  
Lareng (Louis).  
Lassala.  
Laurent (André).  
Laurissargua.  
Lavédrine.  
Le Bail.  
Le Bris.  
Le Coadic.  
Mme Lecuir.  
Le Drian.  
Le Fall.  
Lefranc.

Le Gars.  
Legrand (Joseph).  
Lejeune (André).  
Le Meur.  
Lengagne.  
Leonetti.  
Loncle.  
Lotte.  
Luisl.  
Madrelle (Bernard).  
Mahéas.  
Maisonnat.  
Malandain.  
Maigras.  
Malvy.  
Marchals.  
Marchand.  
Mas (Roger).  
Masse (Marius).  
Masson (Marc).  
Massot.  
Mazoin.  
Meilick.  
Menga.  
Merleca.  
Metais.  
Metzinger.  
Michel (Claude).  
Michel (Henri).  
Michel (Jean-Pierre).  
Mitterrand (Gilbert).  
Mocœur.  
Montdargent.  
Mme Mora  
(Christiane).  
Morcau (Paul).  
Mortelette.  
Moullnet.  
Moutoussamy.  
Natilez.  
Mme Nelertz.  
Mme Neveux.  
Niles.  
Notebart.  
Odru.  
Oehler.  
Oimeta.  
Orlat.  
Mme Osselin.  
Mme Patrat.  
Patriat (François).  
Pen (Albert).  
Pénicaud.  
Perrier.  
Pesce.  
Peuziat.  
Phillbert.  
Pidjot.  
Pierret.  
Pignon.  
Pinard.  
Pistre.  
Planchou.  
Polgnan.  
Poperen.  
Porelli.

Portheault.  
Pourchon.  
Prat.  
Prouvast (Pierre).  
Proveux (Jean).  
Mme Pravost.  
(Ellane).  
Queyranne.  
Quillés.  
Ravassard.  
Raymond.  
Renard.  
Renault.  
Richard (Alain).  
Rieubon.  
Rigal.  
Rimbault.  
Robin.  
Rodet.  
Roger (Emile).  
Roger-Machart.  
Rouquet (René).  
Rouquette (Roger).  
Rousseau.  
Sainte-Marie.  
Sanmarco.  
Santa Cruz.  
Santrou.  
Sapin.  
Sarre (Georges).  
Schiffier.  
Schrœiner.  
Sénès.  
Mme Sicard.  
Souchan (René).  
Mme Soum.  
Soury.  
Mme Sublet.  
Suchod (Michel).  
Sueur.  
Tabanou.  
Taddel.  
Tavernier.  
Testu.  
Théaudin.  
Tinséan.  
Tondon.  
Tourné.  
Mme Toutain.  
Vacant.  
Vadepied (Guy).  
Valroff.  
Vennin.  
Verdon.  
Vial-Massat.  
Vidal (Joseph).  
Villette.  
Vivien (Alain).  
Voilliot.  
Wacheux.  
Wilquin.  
Worms.  
Zarka.  
Zuccarelli.

## Ont voté contre :

MM. Alphandéry. Anquer. Aubert (Emmanuel). Aubert (François d'). Barnier. Barre. Barrot. Bas (Pierre). Baudouin. Baumel. Bayard. Bégault. Benouville (de). Bergelin. Blgeard. Btraux. Blzet. Blanc (Jacques). Bonnet (Christian). Bourg-Broc. Bouvard. Brial (Benjamin). Briane (Jean). Brocard (Jean). Brochard (Albert). Caro. Cavaillé. Chaban-Delmas. Charé. Charles. Chrac. Clément. Cointat. Cornette. Corréze. Couve de Murville. Daillet. Dassault. Debré. Delatre. Delfosse. Deniau. Deprez.	Desanlis. Dominati. Doussel. Durand (Adrien). Durr. Esdras. Falala. Fèvre. Fillon (François). Fontaine. Fossé (Roger). Fouchier. Foyer. Frédéric-Dupont. Fuchs. Galley (Robert). Gantier (Gilbert). Gastines (de). Gannin. Geng (Francis). Gengenwin. Gissingen. Goasduff. Godefroy (ierre). Godfrain (Jacques). Gorse. Goulet. Grussenmeyer. Gulchard. Haby (Charles). Haby (René). Hamel. Hamelin. Mme Harcourt (Florence d'). Harcourt (François d'). Mme Hauteclouque (de). Inchauspé. Juventin. Kasperet. Kechl.	Krieg. Labbé. La Combe (René). Lafleur. Lancien. Lauriol. Léotard. Lestas. Ligot. Lipkowski (de). Madelin (Alain). Marcellin. Marcus. Marette. Masson (Jean-Louis). Mathieu (Gilbert). Mauger. Maujolan du Gasset. Mayoud. Médecin. Méhaignerie. Messlin. Messmer. Mestre. Micaux. Millon (Charles). Mlossec. Mme Missoffe. Mme Moreau (Louise). Narquin. Noir. Nungesser. Ornano (Michel d'). Perbet. Pérlcard. Pernin. Perrut. Petit (Camille). Peyrefitte. Pinte. Pons. Préaumont (de).
--	---	--

Proriol.  
Raynal.  
Richard (Lucien).  
Rigaud.  
Rocca Serra (de).  
Rossinot.  
Sablé.  
Salmon.  
Santoni.

Sautier.  
Sauvaigo.  
Séguin.  
Seitlinger.  
Soisson.  
Sprauer.  
Stasi.  
Stirn.  
Tiberi.

Toubon.  
Tranchant.  
Valleix.  
Vuillaume.  
Wagner.  
Welsenhorn.  
Welff (Claude).  
Zeller.

## N'ont pas pris part au vote :

MM.  
Audinot.  
Branger.  
Chasseguet.

Cousté.  
Gascher.  
Hunault.  
Julia (Didier).

Royer.  
Sergheraert.  
Vivien (Robert-  
André).

## N'e pas pris part au vote :

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale.

## ANALYSE DU SCRUTIN

## Groupe socialiste (286) :

Pour : 285 ;  
Non-votant : 1 : M. Mermaz (président de l'Assemblée nationale).

## Groupe R. P. R. (90) :

Contre : 85 ;  
Non-votants : 5 : MM. Chasseguet, Couste, Gascher, Julia (Didier),  
Vivien (Robert-André).

## Groupe U. D. F. (63) :

Contre : 63.

## Groupe communiste (44) :

Pour : 44.

## Non-inscrits (8) :

Contre : 3 : MM. Fontaine, Juventin, Zeller ;  
Non-votants : 5 : MM. Audinot, Branger, Hunault, Royer, Sergheraert.