

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e LégislaturePREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983
(18^e SEANCE)

COMPTE. RENDU INTEGRAL

3^e Séance du Mercredi 13 Octobre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. MARTIN MALVY

1. — Rappel au règlement (p. 5763).

MM. Fèvre, le président.

2. — Transports intérieurs. — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5763).

Article 9 (p. 5763).

MM. Fèvre, Vuillaume, Duroméa, Lassale, Charlé, Filterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

Amendement n° 11 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 205 de M. Bergelin : MM. le ministre d'Etat ; Chénard, rapporteur de la commission de la production ; Vuillaume. — Rejet du sous-amendement n° 205 ; adoption de l'amendement n° 11.

Amendements n° 204 de M. Bergelin et 12, deuxième correction, du Gouvernement : M. Jacques Godfrain, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet de l'amendement n° 204 ; adoption de l'amendement n° 12, deuxième correction.

Amendement n° 137 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements identiques n° 138 de M. Fèvre et 206 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet du texte commun.

Amendement n° 44 de la commission : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption.

Amendement n° 45 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10 (p. 5767).

Amendement n° 139 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 46 de la commission et 140 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, Fèvre, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 140 ; adoption de l'amendement n° 46.

Amendements identiques n° 367 du Gouvernement et 141 rectifié de M. Fèvre, amendement n° 207 de M. Bergelin : MM. le ministre d'Etat, Fèvre, Bergelin, le rapporteur. — Adoption du texte commun des amendements n° 367 et 141 rectifié ; l'amendement n° 207 n'a plus d'objet.

L'amendement n° 47 de la commission devient sans objet.



Amendement n° 48 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Retrait.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 5769).

M. Weisenhorn.

Amendement de suppression n° 208 de M. Bergelin : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 209 de M. Bergelin : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 142 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 320 de M. Duroméa : MM. Jarosz, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Amendement n° 143 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 321 de M. Duroméa : M. Jarosz. — Retrait.

Amendement n° 144 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 5771).

M. Weisenhorn.

Amendement n° 210 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 309 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendements n° 49 de la commission et 322 de M. Duroméa : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Duroméa. — Rejet de l'amendement n° 49 ; adoption de l'amendement n° 322.

Amendements n° 13 rectifié du Gouvernement et 50 de la commission : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption de l'amendement n° 13 rectifié ; l'amendement n° 50 n'a plus d'objet.

Amendements n° 307 rectifié de M. Fèvre et 211 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 211 ; adoption de l'amendement n° 307 rectifié.

Amendement n° 323 de M. Duroméa : MM. Duroméa, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 5773).

M. Bergelin.

Amendements n° 145 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 212 de M. Bergelin et 147 de M. Fèvre : MM. Bergelin, Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Amendement n° 146 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le ministre d'Etat. — Retrait.

MM. le président, le ministre d'Etat.

Amendements identiques n° 51 de la commission et 324 de M. Duroméa : MM. le rapporteur, Duroméa, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption du texte commun.

Amendement n° 148 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article 13 modifié.

Article 14 (p. 5776).

MM. Bonrepaux, Fèvre, Vuillaume, de Caumont, Duroméa, Peuziat.

M. Ansart, président de la commission.

Suspension et reprise de la séance (p. 5778).

Amendements n° 52 de la commission, 149 de M. Fèvre, 213 de M. Bergelin et 359 de M. Gilbert Gantier : MM. le rapporteur, Fèvre, Vuillaume. — L'amendement n° 359 n'est pas défendu.

MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 52; les amendements n° 149 et 213 n'ont plus d'objet.

Amendement n° 14 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 15 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 53 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements n° 314 de M. Bergelin et 308 de M. Fèvre : MM. Vuillaume, Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Amendement n° 214 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 54 de la commission, avec le sous-amendement n° 380 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption du sous-amendement n° 380 et de l'amendement n° 54 modifié.

Amendement n° 325 de M. Duroméa : MM. Duroméa, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 151 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 55 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements n° 301 de M. Gaillard et 152 de M. Fèvre : MM. Lassale, Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 301; l'amendement n° 152 n'a plus d'objet.

Amendement n° 302 de M. Gaillard : MM. Lassale, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 56 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet.

Amendement n° 57 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption.

L'amendement n° 215 de M. Bergelin est retiré.

Amendement n° 216 de M. Bergelin : M. Vuillaume. — Retrait.

Amendement n° 313 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat, Bergelin. — Retrait.

Amendement n° 153 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 14 modifié.

Après l'article 14 (p. 6783).

Amendement n° 154 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet par scrutin.

Article 15 (p. 5784).

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

Amendement n° 217 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 156 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 157 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 15.

Article 16 (p. 5785).

MM. de Caumont, Fèvre.

Amendement n° 158 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 218 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 326 de M. Duroméa : MM. Jarosz, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Retrait des amendements n° 327 et 328 de M. Duroméa.

Amendements n° 219 de M. Bergelin et 58 de la commission : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Retrait de l'amendement n° 58; rejet de l'amendement n° 219.

Amendement n° 59 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 169 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 160 de M. Fèvre : M. Fèvre. — L'amendement n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 16 modifié.

Article 17 (p. 5788).

M. Duroméa.

Amendements n° 329 de M. Duroméa, 60 de la commission, avec les sous-amendements n° 382 du Gouvernement et 330 de M. Duroméa, et amendement n° 362 du Gouvernement : MM. Duroméa, le rapporteur, le ministre d'Etat. — L'amendement n° 362 du Gouvernement devient un sous-amendement n° 362 rectifié à l'amendement n° 60 de la commission.

MM. le ministre d'Etat, Duroméa. — Retrait du sous-amendement n° 330 et de l'amendement n° 329.

Adoption des sous-amendements n° 382 et 362 rectifié et de l'amendement n° 60 modifié.

Amendement n° 161 de M. Fèvre : MM. Fèvre. — L'amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 368 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 162 de M. Fèvre : M. Fèvre. — L'amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 163 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 298 rectifié de M. Vuillaume, 264 rectifié de M. Fèvre, 343 du Gouvernement et 368 de la commission : MM. Vuillaume, Fèvre, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Retrait de l'amendement n° 369; rejet des amendements n° 298 rectifié et 264 rectifié; adoption de l'amendement n° 343.

Adoption de l'article 17 modifié.

Article 18 (p. 5791).

MM. Portheault, Charlé, Bonrepaux, Fèvre, le ministre d'Etat.

Amendement n° 221 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 222 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet.

Amendement n° 273 de M. Bergelin : MM. Charlé, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 223 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 224 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 18.

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

3. — Elections des conseils municipaux. — Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 5796).

4. — Dépôt de rapports (p. 5796).

5. — Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 5796).

6. — Ordre du jour (p. 5796).

PRESIDENCE DE M. MARTIN MALVY,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. Charles Fèvre. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour un rappel au règlement.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, mon rappel au règlement se fonde sur l'article 138, relatif aux questions au Gouvernement.

Cet après-midi, un de nos collègues socialistes a cru bon d'utiliser cette procédure pour rappeler un élément du débat qui a eu lieu hier matin. Je ne reviendrai pas sur les explications que j'ai données hier à M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je limiterai mon propos à trois observations.

La première s'adresse à M. Delisle — il n'est pas là, mais ses collègues la lui transmettront. Un député de l'opposition, a-t-il déclaré, parlant des syndicats de transporteurs routiers, a dit : « Craignez la réaction du plus important d'entre eux... ».

Quand on isole une phrase de son contexte, on peut tout faire dire et, avant de parler, il faut avoir lu ou entendu correctement les propos que l'on entend citer.

Voici le texte que j'ai lu hier matin : « Dans l'économie actuelle, vous ne pourrez suractiver le chemin de fer qu'au détriment des autres modes de transports, fluviaux et, surtout, routiers. » Ce n'était donc pas une organisation professionnelle qui était en cause, mais le transport routier dans son ensemble. Je tenais à bien le préciser pour dégager la responsabilité des organisations professionnelles et notamment de la plus importante d'entre elles.

Ma deuxième observation aura trait à la procédure qui a été utilisée. On a relancé la polémique à travers les questions au Gouvernement, profitant du fait qu'il n'est pas de tradition — je ne suis pas sûr que cela soit inscrit dans le règlement — qu'un orateur interrompe ou rappelle au règlement à l'occasion de ces questions. On a donc utilisé une procédure qui ne laissait pas à celui qui était visé presque nommément la possibilité de répliquer immédiatement.

Je dis que ce procédé, qui permettrait au Gouvernement de répondre selon un scénario convenu à l'avance — il ne faut pas être dupe — est un peu triste, malhonnête et, à la limite, déloyal.

M. Christian Bergelin. Exact !

M. Charles Fèvre. Les questions d'actualité immédiate, qui demandent réponse et qui nécessitent des explications de la part du Gouvernement, sont pourtant suffisamment nombreuses pour que l'on ne dévole pas cette procédure et qu'on ne l'utilise pas à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été prévue.

Ma dernière observation sera la suivante. Je rappelle à nos collègues socialistes qu'il fut un temps — je pense aux événements de mai 1968 — où des personnages éminents, qui appartiennent à la gauche, avaient laissé entendre qu'ils pourraient prendre le pouvoir en s'appuyant sur les mouvements que l'on sait : les barricades et les mouvements de rue ! Lorsque l'on est un parti responsable, il faut balayer devant sa porte avant de donner des leçons aux autres.

Voilà ce que je voulais dire sur cet incident que je considère, pour ma part, comme clos. (Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. le président. Au nom de la présidence, je prends acte de vos propos.

TRANSFERTS 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^{os} 1077, 1133).

Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles et s'est arrêtée à l'article 9.

Art. 9.

M. le président. Je donne lecture de l'article 9 :

CHAPITRE II

Des conditions sociales et de la sécurité.

« Art. 9. — Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, doivent en toutes circonstances être conduites dans des conditions conformes à la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

« Est nulle de droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail autorisée. »

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, mes chers collègues, l'article 9 traite notamment des questions de sécurité.

Le groupe Union pour la démocratie française est tout à fait favorable au respect des conditions de sécurité dans le transport routier. Trop de poids lourds et d'autocars sont encore impliqués dans des accidents qui sont toujours très graves, soit en raison de leur force de choc, soit en raison du nombre des voyageurs transportés, et qui ont pour origine le non-respect des règles de sécurité : vitesse excessive, fatigue du conducteur, défaut d'entretien du matériel, etc. Le malheureux accident de Beaune qui a endeuillé notre pays est là pour le rappeler.

Les contrôles sont bien sûr nécessaires pour faire respecter la réglementation, qui est du reste conforme aux règles définies à Bruxelles — car s'il est un sujet sur lequel Bruxelles a défini des règles, ce qui n'est pas le cas pour l'ensemble des transports, c'est bien celui de la sécurité.

Un véritable progrès dans ce domaine est indispensable. Il faut que les professionnels eux-mêmes se sentent concernés. Un effort considérable d'information et de motivation doit donc être réalisé dans leur direction. C'est par une concertation permanente que l'on parviendra vraiment à une adhésion sans laquelle les sanctions, qui sont toujours nécessaires, et même si elles sont lourdes, resteront, à notre avis, toujours insuffisantes.

Cela étant, il faut être conscient que le nombre des accidents est lié à la spécificité du camion, qui est un véhicule autonome sur la route et qui est conduit par un homme. On n'évitera jamais l'erreur humaine, malgré les précautions que l'on peut prendre. Une comparaison entre la fiabilité complète, ou quasi complète, du chemin de fer, et le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les routiers trouve des limites évidentes, que je viens d'indiquer.

Pour en revenir à l'accident de Beaune, il y a eu sans doute faute dans le choix des conducteurs. Mais il y a eu un tel concours de circonstances que l'on peut se demander si l'accident n'aurait pas eu les mêmes conséquences sans cette faute.

Cela n'excuse rien, mais signifie qu'il existe des limites à la sécurité dans les transports routiers. Il y aura toujours, malheureusement, un niveau incompressible d'accidents dus à ce mode de transport.

Vouloir obtenir une sécurité complète, analogue à celle que connaissent les chemins de fer, conduirait à des règles telles que le renchérissement du transport routier se traduirait par une véritable réduction de sa capacité de transport. Nous

pensons donc qu'il faut accroître la sécurité — c'est indispensable — en améliorant les infrastructures, en contrôlant, bien sûr, les transports routiers, en sanctionnant sévèrement le non-respect des règles, mais aussi en motivant les professionnels qui sont souvent eux-mêmes les victimes.

En revanche, il ne faut pas utiliser ce thème, favorablement reçu par l'opinion pour des raisons évidentes, comme un moyen de limiter le transport routier et avantager d'autres modes de transport. Car c'est en définitive l'économie nationale qui en pâtirait, par le renchérissement non justifié des coûts de production. Tout cela est une question d'équilibre, un équilibre difficile à réaliser, monsieur le ministre, par le Parlement, bien sûr, mais aussi par vous-même qui aurez à faire appliquer les règles lorsque cette loi d'orientation sera votée.

Il faut toujours avoir le souci de cet équilibre et garder présent à l'esprit que, face à la fiabilité totale du chemin de fer, le transport routier, qui reste nécessaire à notre économie pour les raisons que j'ai indiquées dans mon intervention d'hier matin, est soumis à des contraintes spécifiques.

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

M. Roland Vuillaume. Mesdames, messieurs, le groupe du rassemblement pour la République tient à affirmer l'attachement qu'il porte au problème de la sécurité. Cette préoccupation, d'ailleurs, ne date pas d'aujourd'hui, et c'est pourquoi nous sommes d'autant plus à l'aise pour appuyer les efforts qui seront faits pour renforcer la sécurité des personnes et des biens.

Il n'entre pas dans le cadre de ces débats de rappeler tout ce qui a été fait en matière de sécurité depuis vingt ans. Dois-je simplement rappeler que des progrès significatifs ont été réalisés dans le domaine de la lutte contre les accidents de la route, notamment par un meilleur entretien du réseau, une meilleure signalisation, une grande campagne d'information, de nouvelles contraintes techniques sur les moteurs de poids lourds, etc.

Il est évident que le combat n'est pas fini, loin de là, et nous voterons, monsieur le ministre d'Etat, les mesures qui nous paraîtront aller dans le bon sens. La sécurité du transport est une affaire trop importante pour qu'elle ne nous incite pas, les uns et les autres, à ne pas rester sur nos positions partisans.

Nous ne voulons pas non plus exploiter devant les médias, donc devant le public, les tragiques accidents survenus récemment. Il ne nous semblerait pas sain d'utiliser l'émotion légitime que ces événements ont suscitée pour éventuellement prendre des décisions qui pourraient paralyser tel ou tel mode de transport. Nous espérons, monsieur le ministre d'Etat, que cette idée ne vous a même pas effleuré l'esprit.

Cela dit, de quelle arme disposons-nous pour enrayer ce mal ? Bien sûr, la sensibilisation du public et des professionnels concernés est indispensable, car sans elle, rien de sérieux ne peut être entrepris. Mais ce n'est pas suffisant. C'est pourquoi nous sommes favorables à des sanctions très sévères, je dirai même exemplaires, contre les responsables d'accidents.

Ces sanctions doivent être accompagnées d'une politique visant à moraliser certaines pratiques et certaines coutumes dans la profession. Nous ne prétendons pas qu'elles sont très répandues, bien sûr, mais certains peuvent malheureusement causer des dommages irréparables et faire du tort, par conséquent, à l'ensemble de la profession.

Enfin, il convient de s'interroger sur le fait de savoir si l'Etat assume convenablement ses responsabilités, notamment en matière de police. Les consignes de prudence et de sécurité sont-elles toujours respectées par les professionnels ? Nous ne le pensons pas. Les consignes de sécurité sont-elles respectées par toutes les personnes privées, les infrastructures existantes garantissent-elles une sécurité optimale ? Nous ne le pensons pas non plus.

Il est donc indispensable, monsieur le ministre d'Etat, que les dispositions de l'article 9 ne restent pas lettre morte, car il appartient aux pouvoirs publics et, en premier lieu, à l'Etat, de faire respecter les règles de sécurité aussi bien par les professionnels que par les personnes privées.

M. Jacques Godfrain. Très bien !

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

M. André Duroméa. Avec l'article 9, nous abordons l'important chapitre relatif aux questions de la sécurité routière.

J'ai écouté avec intérêt M. Vuillaume. Mais j'ai entendu hier quelque orateur de la droite reprocher au Gouvernement de se servir de la sécurité comme d'un alibi pour une politique partisane dirigée contre le transport routier. Quant aux dispositions récentes prises à ce sujet, elles ont été jugées plus idéologiques que pragmatiques. Tout cela ne me paraît guère sérieux !

Certes, l'extrême gravité de l'accident de Beaune a attiré l'attention de l'opinion publique de façon plus forte qu'à l'ordinaire sur les problèmes de la sécurité routière, mais le véritable holocauste annuel des victimes des accidents de la route est une réalité qui dure malheureusement depuis de nombreuses années.

La droite, alors aux affaires du pays, n'ignorait pourtant pas déjà, à l'époque, toute l'incidence, entre autres, des mauvaises conditions de travail des chauffeurs routiers dans le bilan des accidents.

Dès 1978, la liaison entre la réglementation du travail et la sécurité routière était soulignée dans le rapport du comité social des transports terrestres, à la suite d'études scientifiques réalisées à ce sujet.

Ces études faisaient notamment apparaître l'existence d'un sur-risque élevé, d'une part, pour la conduite de nuit, et, d'autre part, au-delà des amplitudes de travail de dix heures par jour.

D'autres études menées à l'étranger dans le même temps confirmaient ces conclusions et apportaient des précisions intéressantes sur les effets cumulatifs d'une conduite effectuée plusieurs jours de suite.

Tous ces éléments, bien connus, n'ont pourtant pas empêché les gouvernements précédents d'aggraver encore la concurrence sauvage dans le transport routier qui se traduit tout particulièrement par les pressions que l'on connaît sur les conditions de travail et de conduite des chauffeurs routiers.

Le projet de loi prend le contre-pied de cette politique dangereuse qui a sévi sur les routes de France pendant tant d'années.

Le cadre législatif fixé doit faire l'objet d'une mise en œuvre progressive mais effective des dispositions qui tendent à améliorer les conditions de travail et de conduite des chauffeurs routiers.

Dans cet esprit, nous avons proposé à l'article 11 — article fondamental, qui doit supprimer à terme, selon nous, le système des équivalences — un amendement qui pose plus nettement le principe selon lequel le temps de travail des agents chargés de la conduite est compté en temps réel et comprend aussi bien le temps de conduite que le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de son employeur. Bien entendu, nous sommes d'accord pour que la mise en œuvre d'une telle disposition se fasse progressivement.

Nous nous félicitons également que l'article 13 prévoie la mise en place, dans chaque département, d'une commission paritaire qui suivra les questions relatives à la sécurité de la conduite et aux conditions de travail. Les travailleurs seront ainsi directement associés aux décisions qui les concernent au premier chef. C'est la condition de l'efficacité de ces commissions. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Roger Lassale. Il nous paraît indispensable de marquer l'importance de ce chapitre II, intitulé : « Des conditions sociales et de la sécurité ».

La sécurité des personnes — chauffeurs routiers et tiers — constitue effectivement pour nous une priorité absolue.

L'article 9 précise que le respect des règles relatives aux conditions de travail et à la sécurité s'impose à tous, et à toutes les opérations de transport confiées à un tiers, mais aussi à celles effectuées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure. M. le rapporteur a plaidé ce respect, à propos de l'article 7. Je n'y reviens pas.

J'insisterai plutôt sur le dépôt par le Gouvernement d'un amendement qui dispose dans un nouvel alinéa que l'Etat définit la réglementation sociale en matière de sécurité et de contrôle technique, amendement qui reprend les termes de deux alinéas d'un article du projet de loi relatif à la répartition des compétences — premier pas vers une osmose que nous souhaitons vivement entre certains articles de deux projets de loi actuellement complémentaires sur plusieurs points.

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

M. Jean-Paul Charié. L'article 9 est le premier article du chapitre II intitulé : « Des conditions sociales et de la sécurité ».

A cet égard, monsieur le ministre, je me suis demandé pourquoi vous n'avez pas scindé ces questions en deux chapitres différents : l'un concernant les conditions de travail et l'autre concernant ce vaste problème qu'est celui de la sécurité. Les interventions des orateurs qui m'ont précédé montrent que ce problème méritait un chapitre particulier.

Mais j'ai la nette impression — et je rejoins là M. Duroméa — que vous voulez aller plus loin, dans ce domaine de la sécurité, que M. Auroux, qui vous a précédé aujourd'hui dans cet hémicycle, puisque vous voulez fixer vous-même les conditions de travail et décider vous-même de la réglementation sociale, ainsi que le prouve l'amendement n° 11, dans lequel il est dit : « L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité... », etc. Alors que l'Assemblée a discuté pendant plusieurs semaines des projets de loi dits « Auroux », aux termes desquels la réglementation doit s'opérer par la voie de la négociation et avec la participation des différentes personnes intéressées sur le lieu de travail, vous avez, vous, la prétention de réglementer vous-même, depuis votre ministère, les conditions de travail au nom de la sécurité. La lecture du premier paragraphe constitue de ce point de vue une évidence. (M. le ministre d'Etat esquisse un sourire.)

Monsieur le ministre d'Etat, je suis toujours content de vous voir sourire quand on vous dit de telles vérités. Mais je ne parle pas pour vous faire sourire : je parle ici devant le public, devant l'ensemble des Français. C'est moins pour vous convaincre que pour appeler l'attention des Français que j'interviens ce soir dans cet hémicycle.

M. Alain Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Donnez-lui un clacson !

M. Gustave Ansart, président de la commission. ... et un cheval !

M. Jean-Paul Charié. S'il y a la sécurité des camions, des transporteurs, il y a aussi celle de l'ensemble des usagers de la route.

Pour diminuer le nombre d'accidents — malheureusement, comme un de mes collègues le rappelait tout à l'heure, à partir du moment où il y aura un travail, il y aura toujours des accidents — il faudrait que le gouvernement dont vous êtes membre commence par faire respecter les règlements que ses prédécesseurs ont mis en place. Ceux qui concernent les conditions de transport ont été nombreux.

La grande différence entre vous et nous, c'est que nous considérons, nous, qu'il existe une certaine liberté d'entreprendre, une certaine liberté du travail...

M. Alain Chénard, rapporteur. La liberté de mourir !

M. Jean-Paul Charié. ... que l'ensemble des personnes qui travaillent dans le service public des transports — qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de personnes — ont, en la matière, leur mot à dire. Ils sont suffisamment responsables pour savoir ce qu'il est bon ou mauvais de faire.

Oui, continuons d'agir pour qu'il y ait de moins en moins d'accidents, mais ne nous engageons pas dans la voie que vous proposez, en prenant des décrets ou en édictant des réglementations au sein d'un ministère, et qui empêchera la libre entreprise de se développer dans le domaine des transports.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Je veux bien mettre sur le compte de la jeunesse l'incohérence et l'outrecuidance des propos qu'a tenus le député que nous venons d'entendre. (Applaudissements sur les bancs des communistes et sur plusieurs bancs des socialistes.)

M. Charles Fèvre. Ce n'est pas gentil !

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

M. Jean-Paul Charié. Monsieur le ministre d'Etat, je vous remercie d'avoir remarqué que c'était un jeune député, et surtout un jeune Français qui s'était adressé à vous — non sans une

certaine émotion, il est vrai. Mais je ne vous permets pas, en dépit des années qui nous séparent, de m'insulter, comme vous venez de le faire.

Si je suis ému, ce n'est pas parce que je m'adresse à un communiste ou parce que je m'adresse à un ministre...

M. Jean Jarosz. Et à un Français !

M. Jean-Paul Charié. ... mais parce que je crois très sincèrement que le projet de loi que vous nous soumettez aujourd'hui n'est pas digne de notre pays...

M. le président. Monsieur Charié, je vous demande de répondre brièvement à M. le ministre d'Etat.

M. Jean-Paul Charié. ... et vous n'avez pas le droit, monsieur le ministre, de m'insulter de cette manière !

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 11 ainsi rédigé :

« Avant le premier alinéa de l'article 9, insérer le nouvel alinéa suivant :

« L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il assure et veille à la mise en œuvre de cette réglementation ».

Sur cet amendement, 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 sous-amendement n° 205 ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase de l'amendement n° 11 par les mots :

« après avis des organismes professionnels et du conseil national des transports ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement tient compte du fait que nous avons dû reprendre dans le projet de loi quelques dispositions contenues dans le projet de loi de décentralisation, qui traitaient de la répartition des compétences entre les différents niveaux institutionnels. Il vise simplement à rappeler les compétences de l'Etat en matière de réglementation sociale et de sécurité.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Favorable !

M. le président. La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir le sous-amendement n° 205.

M. Roland Vuillaume. La consultation des organismes professionnels et du conseil national des transports doit figurer à l'article 9, car le combat pour une meilleure sécurité est l'affaire de tous.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous avons longuement expliqué, à l'occasion de la discussion de plusieurs articles, quelle était la position de la commission sur la consultation des organismes professionnels.

Cette consultation aura lieu au moment de la publication des décrets d'application.

La commission n'est pas opposée à cette consultation, mais elle est contre cette rédaction, qui encombre le débat et charge inutilement le texte de loi. Je le répéterai chaque fois qu'on nous présentera ce type d'amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 205. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 204 et 12, deuxième correction, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 204, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du premier alinéa de l'article 9 :

« Les opérations de transport doivent être conduites dans des conditions compatibles avec la réglementation. »

L'amendement n° 12, deuxième correction, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 9, substituer aux mots : « doivent en toutes circonstances être conduites dans des conditions conformes à », les mots : « ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec ».

La parole est à M. Jacques Godfrain, pour soutenir l'amendement n° 204.

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, j'avais souhaité, hier soir, que la notion de « régionalisation » fût insérée dans le projet de loi à propos du Plan. Il s'agissait plus particulièrement des zones de montagne. Votre refus m'avait prouvé que votre texte était typiquement « parisien » et ne tenait pas compte des réalités locales.

J'aimerais que, à l'occasion de cet amendement n° 204 à l'article 9, nous puissions avoir une discussion très franche sur les mesures concrètes que le Gouvernement pourrait prendre en matière de sécurité. Des dispositions existent déjà, mais elles mériteraient d'être revues.

Ainsi que vous le savez, les transports routiers sont interdits le dimanche soir jusqu'à vingt-deux heures, de façon à éviter la surcharge du réseau à l'entrée dans les grandes villes — ce qui est tout à fait légitime. Mais il est regrettable que cette réglementation s'applique à l'ensemble du territoire, aussi bien en zone rurale qu'en zone urbaine.

Je vous demande de bien vouloir revoir cette mesure. Je vous le demande, non seulement au nom du groupe R. P. R., mais au nom de l'ensemble des travailleurs du secteur routier, qui s'étonnent qu'on leur interdise en zone rurale, où il n'y a pas de « bouchons », d'utiliser leur véhicule et d'entamer leur trajet.

Je souhaite, en quelque sorte, une sorte de régionalisation de la réglementation en matière de sécurité.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 12, deuxième correction, et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 204.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement n° 12, deuxième correction, du Gouvernement vise à renforcer la formulation qui figurait dans le texte initial en précisant que les opérations de transport ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. Cette formulation est plus forte que celle qui était indiquée précédemment.

Dans ces conditions, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 204, qui affaiblit la formulation du projet de loi, dont le but est d'améliorer au maximum les conditions de sécurité dans tous les domaines.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Tel est également l'avis de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 204.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12, deuxième correction.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 137 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 9 :

« La responsabilité de l'expéditeur, du transporteur, du commissionnaire de transport, du mandataire... (le reste sans changement). »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement a deux objets.

Il tend d'abord à supprimer le mot « affréteur » dans la deuxième phrase du premier paragraphe. En effet, ainsi que je l'indiquais cet après-midi, les termes de « commissionnaire » ou d'« auxiliaire de transport » sont utilisés alternativement, comme s'ils avaient le même sens. Si tel était le cas, il serait plus judicieux d'adopter une fois pour toutes le même terme, à savoir, de préférence, celui de « commissionnaire », dont le sens économique et juridique est clairement défini. Or les commissionnaires comprennent les affréteurs, les groupeurs, les intermédiaires de denrées périssables et enfin les transitaires en douane. Le mot « affréteur » vient donc s'ajouter inutilement à cette énumération. Mais ce n'est cependant pas sur ce point que mon amendement est le plus important.

Il propose, dans la deuxième phrase, de mentionner le transporteur. Permettez-moi de relire cette deuxième phrase : « La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire et de tout donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables. » Il faut ajouter le transporteur.

La commission a prétendu, par une astuce que je n'ai pas très bien saisie mais qu'on m'a rapportée, que c'était compris dans les opérations de transport. L'amendement que vous venez de nous présenter, monsieur le ministre, prouve que les opérations couvrent un domaine très large. Mais dès l'instant où, dans la deuxième phrase, on parle de la responsabilité, ce qui revêt une signification juridique, et qu'on indique nommément le responsable — expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire, et ainsi de suite — il faut ajouter le transporteur.

Je ne dis pas que le transporteur ne soit pas compris dans les opérations de transport. Mais les opérations de transport visées à la première phrase comprennent l'ensemble des opérations. Par conséquent, si on les comprend dans la première phrase, il faut également les compter dans la deuxième.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La responsabilité des transporteurs est déjà visée au premier alinéa. Amendement repoussé !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission. Il faut conserver le terme « affréteur » car ces dispositions s'appliquent à tous les modes de transport et pas seulement au transport routier.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, je ne voudrais pas insister puisque vous avez pris votre décision. Je vous ferai cependant remarquer que la première phrase de l'article 9 initial — qui éclaire la rédaction qui vient d'être adoptée — précisait : « Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise... » Cela visait donc tout le transport, c'est-à-dire le transport public et également le transport pour compte propre d'une entreprise.

Cette formulation montrait bien que les opérations de transport étaient quelque chose de très large, bien plus large que ce que vise la deuxième phrase, laquelle ne concerne, à l'évidence, que le transport public.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 137.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n° 138 et 206.

L'amendement n° 138 est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ; l'amendement n° 206 est présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 9 :

« Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, et dans le contrat de travail, toute clause susceptible d'entraîner directement ou indirectement un dépassement de la durée de travail autorisée. »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 138.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est aussi sérieux que celui que je viens de défendre et j'espère qu'il rencontrera un meilleur accueil. Dans la formulation du second alinéa de l'article 9, il semble y avoir assimilation entre le contrat de transport et le contrat de travail. Cela me paraît difficile à accepter.

La formulation de l'amendement n° 138 tient compte du fait que le contrat de transport doit répondre à certaines conditions en matière de sécurité. Ce qui est important, dans un contrat de travail, c'est que ne soit pas imposée aux salariés une durée de travail supérieure à ce que prévoit la réglementation. Je ne vois pas ce qu'on pourrait imposer d'autre dans un contrat de travail passé avec un chauffeur routier.

M. le président. La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 206.

M. Christian Bergelin. Je fais miennes les remarques de mon collègue M. Fèvre. Nous voulons distinguer clairement des notions très différentes sur le plan juridique.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Le premier alinéa de l'article précise que « Les opérations de transport... doivent en toutes circonstances être conduites dans des conditions conformes à la réglementation des conditions de travail et de sécurité. »

La commission est donc contre ces deux amendements, qui n'apportent rien au texte, hormis la formule : « nulle de plein droit », reprise dans l'amendement n° 44 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 le texte commun des amendements n° 138 et 206.

(Ce texte n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 44 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du second alinéa de l'article 9 :
« Est nulle de plein droit... » (le reste sans changement).

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'expression : « Est nulle de plein droit » est plus conforme à la tradition juridique et est donc celle qui doit figurer dans cet article.

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. Que M. le rapporteur se rassure, ce n'est pas contre l'amendement que je vais plaider puisque j'en suis le cosignataire !

Je tiens cependant à lui faire remarquer qu'il a passé plus de temps à nous expliquer pourquoi il fallait retenir l'expression : « est nulle de plein droit » que pour donner l'avis de la commission sur deux amendements qui nécessitaient pourtant des explications un peu plus longues.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa ont présenté un amendement n° 45 ainsi libellé :

« Après les mots : « durée du travail », rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 9 : « et des temps de conduite autorisés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur Fèvre, je n'avais pas à faire de commentaire de texte sur l'alinéa 1^{er}, qui parle de lui-même...

L'amendement n° 45, cosigné par notre collègue Duroméa, a inspiré de la certitude que le respect de la réglementation relative au temps de conduite est au moins aussi important que le respect de la réglementation relative au temps de travail. Et y va en effet de la sécurité routière, ce qui est essentiel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45.
(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 9, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 9, ainsi modifié, est adopté.)

Article 10.

M. le président. « Art. 10. — Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés.

« La réglementation prise en ces domaines tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

« Les conditions et la durée du travail des agents non salariés chargés de la conduite et du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés font l'objet, pour les opérations liées aux cycles de travail, de modalités particulières qui tiennent compte notamment des exigences de la sécurité. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 139 ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 10. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tend à supprimer le premier alinéa de l'article 10, non parce qu'il est inutile — je tiens à le préciser afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur ce point — mais parce que le code du travail contient des dispositions qui s'appliquent aux chauffeurs routiers et aux salariés chargés de la conduite des véhicules.

Cette référence au code du travail est donc superfétatoire.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Ce que vient de dire notre collègue n'est pas forcément vrai dans la mesure où des dérogations au code du travail ont été acceptées dans le passé.

La commission a donc rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement a tenu à rappeler que les dispositions générales du code du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite lors des opérations de transport.

Il veut ainsi marquer qu'elles doivent être respectées, sauf dérogations particulières, et que chaque fois que cela est possible, il convient de s'en rapprocher, afin que le champ d'application de la règle devienne le plus large possible et que celui des dérogations se restreigne au contraire sans cesse, sous réserve, naturellement, des conditions particulières visées au deuxième alinéa.

Le premier alinéa de cet article n'est donc pas de pure forme, il indique une volonté.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 139.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 46 et 140 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 46, présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa de l'article 10 :

« La réglementation relative à la durée du travail, à la durée de conduite et aux clauses de rémunération tient compte... » (le reste sans changement).

L'amendement n° 140, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa de l'article 10 :

« La réglementation des conditions et de la durée du travail des salariés chargés de la conduite ou du pilotage, et des personnels qui leur sont assimilés, tient compte... »
(Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 46.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à préciser l'alinéa.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 140.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est cohérent avec l'amendement n° 139 qui tendait à supprimer le premier alinéa de cet article. Cet alinéa ayant été maintenu, il n'y a plus de raison de modifier le deuxième.

Je profite de l'occasion pour donner rapidement mon avis sur l'amendement n° 46 de la commission. Je comprends bien qu'on veuille faire mention de la réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite mais je comprends moins bien qu'on fasse référence à la réglementation relative aux clauses de rémunération alors qu'il s'agit de sécurité.

Ce mélange n'est-il pas un peu curieux, monsieur le rapporteur ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 140 ?

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

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements en discussion ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je comprends tout à fait la préoccupation des auteurs de l'amendement n° 46, mais il convient de bien distinguer deux problèmes.

La question des clauses de rémunération, dans la mesure où celles-ci peuvent avoir une incidence sur la sécurité, est déjà traitée à l'article 9.

L'article 10 concerne les dispositions du code du travail et les dérogations qui ont strictement trait aux conditions et à la durée du travail, et indique une orientation. Je le rappelle, en effet, ce texte est un projet de loi d'orientation des transports, et ce serait outrepasser son objet que d'entrer dans le détail de la structure des rémunérations.

L'article 9 répond donc au souci de la commission et je préférerais pour ma part que l'on s'en tienne au texte initial du deuxième alinéa de l'article 10.

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

M. Charles Fèvre. Les explications de M. le ministre d'Etat vont dans le sens des critiques que j'ai adressées à l'amendement n° 46 de la commission. Nous sommes donc d'accord : une fois n'est pas coutume !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Vous m'avez mal compris !

M. le président. Monsieur Fèvre, maintenez-vous l'amendement n° 140 ?

M. Charles Fèvre. Non, monsieur le président. Je le retire, puisqu'il était cohérent avec l'amendement n° 139, qui a été repoussé.

M. le président. L'amendement n° 140 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements n° 367, 141 rectifié et 207 pouvant être soumis à une discussion commune.

Les deux premiers amendements sont identiques.

L'amendement n° 367 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 141 rectifié est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 10 :

« En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes, et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité. »

L'amendement n° 207, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 10 :

« Les agents non salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés, sont soumis à la réglementation existante pour la conduite, tenant compte des exigences de la sécurité. »

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 367.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement tend à préciser les dispositions applicables aux agents non salariés car si l'on peut préciser leur temps de conduite ou de pilotage il n'est pas possible, contrairement à ce que l'on fait pour les salariés, de préciser leur temps de travail.

En effet, les travailleurs indépendants sont libres de leur temps de travail. Cet amendement tend donc à améliorer la rédaction du texte.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 141 rectifié.

M. Charles Fèvre. Je suis très heureux que le Gouvernement reconnaisse que son texte comportait une erreur de rédaction. J'espère que ce n'était qu'une erreur.

Effectivement, si l'on peut limiter le temps de conduite ou de repos des artisans en leur appliquant la même réglementation qu'aux chauffeurs salariés, on ne peut pas empêcher un travailleur indépendant de procéder à l'entretien de son camion ou de faire sa comptabilité une fois terminée sa journée de travail.

Cela aurait véritablement remis en cause la liberté d'entreprise. Je suis donc très heureux que le Gouvernement ait retenu une formulation identique à la mienne. C'est conforme, je crois, au bon sens.

M. le président. La parole est à M. Bergelin pour soutenir l'amendement n° 207.

M. Christian Bergelin. Lorsque j'en ai pris connaissance, cet article m'a étonné, et j'emploie là un euphémisme.

En effet, le rôle du législateur, aujourd'hui comme hier, est de fixer un cadre général à l'activité des Français. Lorsque j'ai vu que M. le ministre des transports voulait réglementer le temps de travail des artisans, des chauffeurs de taxi, des bateliers ou des petits transporteurs, et les empêcher d'effectuer une vidange ou de changer un pneu, j'ai été absolument atterré.

C'est en constatant des bévues de ce genre que l'on voit les dégâts que peut commettre un législateur coupé de la réalité de la vie active !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n° 367 et 141 rectifiés et sur l'amendement n° 207 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a retenu l'amendement n° 367 du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 367 et 141 rectifié.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 207 de M. Bergelin n'a plus d'objet.

Il en va de même pour l'amendement n° 47 de la commission.

M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 48 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 10 par les mots : « et des règles fixées à cet égard au niveau communautaire. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il a semblé à la commission qu'il n'était pas inintéressant de rappeler les règles édictées en la matière au niveau communautaire.

Nous avons déjà souligné la nécessité de respecter les règles communautaires : cet amendement est donc particulièrement opportun. Je m'en remets par conséquent à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il convient, dans le domaine des transports comme dans les autres, de respecter les directives communautaires. Mais il ne faut pas rappeler cette nécessité à chaque article.

Je ne souhaite donc pas que ce rappel soit fait spécialement ici, étant entendu qu'il s'agit bien d'une obligation.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Dans ces conditions, il me paraît plus sage de retirer cet amendement, si M. Fèvre, qui en est le cosignataire, est d'accord.

En effet, nous avons l'assurance que les règles communautaires seront respectées et nous avons affirmé à l'article 3 notre volonté de les voir progresser.

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

M. Charles Fèvre. Puisque je suis cosignataire de cet amendement, je suis bien obligé de suivre le rapporteur...

Je lui rappelle cependant que nous avons eu à ce sujet un débat intéressant en commission. Il avait été dit que, en ce qui concerne les problèmes de sécurité, de temps de conduite et de repos, il fallait tenir compte des règles communautaires car c'est dans ce domaine qu'elles sont le plus précises.

Je regrette donc que cet amendement soit retiré.

M. le président. L'amendement n° 48 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11.

M. le président. « Art. 11. — Le temps de travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur. »

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

M. Pierre Weisenhorn. Monsieur le ministre, nous voici à la croisée des chemins.

Comment assurer un développement harmonieux des divers modes de transport en tenant compte, en vertu de l'article 3, des coûts économiques réels, c'est-à-dire du temps de travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés ?

L'article 11 répond en partie. On prendra en compte le temps de conduite et — passez muscade ! — le temps pendant lequel ces agents seront à la disposition de l'employeur, ce dernier temps étant fixé par décret.

Nous avons d'ailleurs appris en commission que ce décret était déjà prêt et qu'il considérerait qu'une heure de présence équivalait à une heure de travail. Pouvez-vous confirmer ou infirmer, monsieur le ministre ? Vous avez précisé hier, en répondant aux intervenants, que ce décret était l'aboutissement d'une négociation qui a duré des mois et qu'il fait une application minimale de la loi. Vous avez ajouté que son objectif était de fixer une durée hebdomadaire moyenne de cinquante heures, calculée sur douze semaines, et que si cette disposition

avait des conséquences financières insupportables, le Gouvernement ferait un effort en matière de tarification. J'en tire la conclusion que vous avez déjà tranché, avant que le Parlement ne discute de l'article 11.

Dans votre réponse, vous en avez dit trop, ou pas assez. La durée du temps de travail est une clé de voûte dans votre loi d'orientation. Il faut nous dire exactement comment vous avez décidé de fixer le temps de travail autre que celui de la conduite. Il faut aussi nous préciser quelles sont vos intentions en ce qui concerne les temps de travail totaux dépassant les trente-neuf heures et comprenant des évaluations aussi différentes que les temps d'attente pour le chargement, le déchargement des véhicules, les formalités douanières, les attentes des chauffeurs pour les transports d'écoliers, etc. Il faut enfin nous expliquer ce que sont ces « conséquences financières insupportables » s'agissant de la durée hebdomadaire du travail de cinquante heures calculées sur douze semaines.

Monsieur le ministre, je tiens à vous dire que le groupe du rassemblement pour la République attachera beaucoup d'importance à vos réponses.

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° 208 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 11. »

La parole est à M. Weisenhorn.

M. Pierre Weisenhorn. Nous demandons la suppression de l'article 11 car le Gouvernement s'apprête à prendre des décrets le vidant de toute sa substance. Cette façon de faire n'est pas acceptable et nous tenons à élever une protestation énergique contre une pratique qui fait fi des droits élémentaires du Parlement. La politique des transports serait-elle la propriété exclusive du ministre d'Etat, pour des objectifs dont on connaît trop bien les finalités ? (Très bien ! sur les bancs du rassemblement pour la République. — Protestations sur les bancs des communistes.)

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission considère au contraire que cet article sert de support aux décrets en question et qu'il est important de souligner dans la loi que le temps de travail comprend le temps consacré à la conduite et le temps de mise à disposition.

De plus, il lui est apparu qu'une évolution est possible et que de nouveaux décrets seront peut-être nécessaires qui feront l'objet, comme celui qui est évoqué, de négociations. Il nous faut tenir compte des réalités.

En conséquence, la commission n'a pas retenu l'amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis attristé d'entendre les représentants de l'opposition porter des accusations avec autant de légèreté et autant de méconnaissance des réalités, au point que je suis conduit à m'interroger sur leur bonne foi.

Ainsi j'aurais proposé, voire d'ores et déjà décidé la mise en œuvre d'un décret d'application d'une loi qui n'est pas adoptée ! Considère-t-on vraiment que le gouvernement de ce pays est capable de piétiner aussi allègrement la loi et de mépriser le Parlement ? Messieurs, ce n'est pas du tout dans son habitude et je repousse cette accusation avec indignation. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

La vérité, c'est tout simplement que j'ai soumis à consultation, selon les procédures habituelles, un projet de décret en application de l'ordonnance du 16 janvier 1982 sur la réduction de la durée du travail. Cela a été fait dans le strict respect des règles constitutionnelles de ce pays.

Ce projet de décret, je le répète, est soumis à la consultation, ce qui signifie qu'il y aura discussion, concertation et que la décision n'interviendra qu'ensuite. C'est ainsi que nous avons l'habitude de pratiquer.

Et le fait qu'il y ait concertation, implique nécessairement à mon sens que l'on écoute, certes, mais que l'on essaie surtout d'entendre. C'est toujours ce que je m'efforce de faire.

Pour en revenir à l'article lui-même, j'appelle une nouvelle fois votre attention sur le fait qu'il s'agit de dispositions concernant tous les modes de transport et pas seulement le transport routier. Il ne faut pas l'oublier quand on traite de ces questions.

A ce propos, il est évident que cet article implique que le Gouvernement propose comme objectif la suppression des équivalences. L'exposé des motifs en fait d'ailleurs clairement état. Je ne l'ai jamais caché et je l'ai même toujours affirmé aux représentants des différents secteurs des transports. C'est un objectif que le Gouvernement n'a cessé de proclamer. De même, nous souhaitons que tendent à se confondre le temps de travail et le temps de mise à disposition.

Cela dit, il est bien évident que nous n'avons jamais promis que ces objectifs seraient réalisés du jour au lendemain et n'importe comment. C'est d'ailleurs pourquoi les conditions seront fixées par décret. Un examen sérieux des réalités et des conditions dans lesquelles on peut atteindre un tel objectif est nécessaire. J'y reviendrai, d'ailleurs, à propos d'autres amendements. Quoi qu'il en soit, nous pensons qu'il faut prendre en compte ces réalités pour ne pas aboutir à des résultats qui seraient préjudiciables aux intéressés. A cet égard, je crois qu'il y a une manière réaliste, sérieuse, progressiste, d'atteindre les objectifs qui sont impliqués dans cet article.

Telles sont les précisions que je souhaitais apporter avant de vous inviter à ne pas adopter cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 208.
(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° 209 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 11 :

« Le temps de travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage, et des personnes qui leur sont assimilées, comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, par application de la législation du travail et des conventions collectives, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur. »

La parole est à M. Weisenhorn.

M. Pierre Weisenhorn. Le texte de l'article, tel qu'il nous est proposé, ne semble viser que le seul cas des chauffeurs relevant d'entreprises professionnelles de transport ou de location.

L'amendement n° 209 vise à préciser que dans le secteur du transport pour compte propre, les agents de conduite sont des salariés de l'entreprise pour lesquels interviennent le plus souvent des conventions collectives particulières à chaque section.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission s'est d'abord inquiétée du blocage qui pourrait intervenir dans certaines avancées sociales si la négociation des conventions collectives ne permettait pas de tenir compte d'un certain nombre de réalités.

Avant de rejeter cet amendement, la commission s'est néanmoins interrogée sur l'observation que vient de présenter à nouveau notre collègue Weisenhorn. Elle s'est demandé s'il était possible de tenir compte de la situation particulière qu'il a évoquée et comment sera réglé le problème lorsque des salariés, agents de transport, ne travaillent pas dans les entreprises relevant de la convention collective sur les transports. Il semble que l'on applique alors le principe selon lequel c'est le droit le plus favorable qui est retenu, la loi ne fixant finalement que le minimum.

La commission a donc rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Avis défavorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 209.
(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° 142 ainsi rédigé :

« Dans l'article 11, après le mot : « agents », insérer le mot : « salariés ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement purement rédactionnel me paraît nécessaire. Il sera sans doute rejeté, comme beaucoup d'amendements purement techniques, et non politiques, que nous avons présentés. Mais je ne doute pas de les revoir en deuxième lecture, sous la forme d'amendements du Gouvernement.

En indiquant dans cet article 11 qu'il s'agit d'agents salariés — bien que cela aille de soi puisqu'il est précisé à la fin de l'article que les personnes concernées sont mises à la disposition d'un employeur — on rendrait sa lecture plus facile, d'autant plus qu'à l'article 10 sont successivement évoqués le cas des salariés chargés de la conduite ou du pilotage et, au dernier alinéa, celui des agents non salariés chargés de la conduite ou du pilotage.

Je répète que mon amendement rédactionnel ne cache pas d'arrière-pensées politiques. La commission a d'ailleurs hésité à l'adopter. Finalement, elle l'a rejeté pour une raison que j'ignore.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La rédaction de la fin de l'article 11 tend tout naturellement à faire penser qu'il s'agit bien d'agents salariés. Il nous a donc paru inutile de le préciser.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il va de soi qu'il s'agit d'agents salariés. Mais si M. Fèvre souhaite qu'on le précise, je suis prêt à lui donner cette satisfaction.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 320 ainsi rédigé :

« Dans l'article 11, supprimer les mots : « , dans des conditions fixées par décret. ».

La parole est à M. Jarosz.

M. Jean Jarosz. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai également l'amendement n° 321, en cohérence avec l'amendement n° 320, ces deux amendements ayant déjà été évoqués par un collègue de notre groupe à propos de l'article 9.

Sans reprendre les arguments avancés, je me bornerai simplement à dire que ces deux amendements tendent à poser nettement le principe selon lequel le temps de travail est égal au temps de conduite ajouté au temps de mise à la disposition de l'employeur compté en heures réelles.

La mise en œuvre de ce principe doit se faire naturellement de façon progressive.

L'article 11 devrait avoir, outre un intérêt évident pour les salariés qui s'occupent de la conduite, des répercussions très positives en améliorant l'organisation du système de transport. La faible productivité, en particulier dans le secteur routier, est notamment due aux ruptures de charge très importantes dans la chaîne d'acheminement des personnes et des biens.

L'article 11 concourt donc à la recherche de l'efficacité économique et sociale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 320 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a tenu à marquer son attachement à la rédaction initiale du projet et n'a pas retenu l'amendement n° 320 ni, d'ailleurs, l'amendement n° 321.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je rappelle que la suppression de certaines équivalences dans le domaine du transport routier constitue bien un objectif mais qu'il est souhaitable de le réaliser progressivement.

Par ailleurs, j'appelle votre attention sur le fait que cet article vise les différents modes de transport et que la suppression des équivalences risquerait d'avoir des conséquences fâcheuses pour les personnes intéressées — je pense en particulier au transport aérien.

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

M. Jean Jarosz. Monsieur le ministre d'Etat, nous vous avons entendu et compris (*Sourires*). Nous sommes rassurés et nous retirons cet amendement ainsi que l'amendement n° 321.

M. le président. L'amendement n° 320 est retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 143 ainsi rédigé :

« Dans l'article 11, après le mot : « décret », insérer les mots : « et par application de la législation du travail et des conventions collectives ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il s'agit d'un amendement équivalent à celui que mon collègue du groupe R. P. R. a défendu tout à l'heure.

S'agissant de transport pour compte propre, dans la mesure où existent des conventions collectives propres à chaque entreprise qui possède des véhicules et emploie des chauffeurs, il n'est pas nécessaire de comprendre dans l'ensemble que forment les chauffeurs routiers des chauffeurs qui peuvent avoir des méthodes ou des moyens de travail différents de ceux des chauffeurs routiers.

Je crois qu'il est bon de prendre en compte cette particularité du transport pour compte propre et de ne pas créer une catégorie générale des chauffeurs routiers.

C'est la raison pour laquelle je maintiens cet amendement tout en souhaitant obtenir des explications supplémentaires, car je n'ai pas été convaincu par l'argumentation qui a été développée tout à l'heure.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Ma position n'a pas changé !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 143.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 321 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 11 par la nouvelle phrase suivante : « A titre transitoire, les modalités de mise en œuvre de cette disposition sont fixées par décret ».

Cet amendement a été retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 144 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 11 par le nouvel alinéa suivant : « Les organisations professionnelles du transport seront consultées sur le projet de décret. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je sais bien qu'on va me dire à nouveau que les organisations professionnelles seront consultées...

M. Alain Chénard, rapporteur. Je ne vous le répéterai pas !

M. Charles Fèvre... et donc que la position de la commission et du Gouvernement est la même, pour le même motif.

Il y a tout de même un problème particulier. A ma connaissance, et si je suis bien informé, il n'y a pas eu d'accord. Il conviendrait peut-être de préciser que les organisations professionnelles de transport seront consultées sur le projet de décret en toute dernière analyse.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. M. Fèvre a cru que je répéterai. Je ne le ferai pas !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je confirme ce que je disais il y a un instant : il est bien évident que les organisations professionnelles et syndicales seront consultées sur les projets de décrets qui touchent à ces questions du temps de travail.

J'ajoute que le Gouvernement s'efforce de prendre en compte les accords éventuels qui peuvent intervenir dans le respect, naturellement, des dispositions de la loi.

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

M. Charles Fèvre. Les garanties que vous me donnez, monsieur le ministre, me conduisent à retirer mon amendement. Je prends acte que les organisations professionnelles seront consultées sur ce projet de décret.

M. le président. L'amendement n° 144 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11, modifié par l'amendement n° 142.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12.

M. le président. « Art. 12. — En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite et du pilotage.

« L'inaptitude permanente des personnes chargées de la conduite et du pilotage, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou le cas échéant en nature. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat. »

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

M. Pierre Weisenhorn. Cet article 12 figure également à l'important chapitre consacré aux conditions sociales et à la sécurité.

Il est indispensable, et les événements récents le démontrent, d'assurer la sécurité des personnes chargées de la conduite et du pilotage, ainsi que celle des tiers.

J'ai déjà souligné que les conditions sociales et de sécurité constituaient un noyau dur, et nécessaire, du projet de loi. Il est louable de se pencher sur l'inaptitude permanente des personnes chargées de la conduite ou du pilotage, mais je crois savoir que le régime de protection pour l'inaptitude a déjà été institué par voie conventionnelle et qu'il prendra effet le 1^{er} janvier 1983.

Est-il normal, d'autre part, que ce régime de protection ne soit financé que par la profession, c'est-à-dire par les entreprises et leurs salariés ? C'est un cas assez unique dans notre République qui se veut égalitaire et solidaire dans le malheur.

S'il est bon de favoriser la prévention comme l'a proposé la commission de la production et des échanges, il serait également nécessaire d'ouvrir le droit à une possibilité de réinsertion dans le secteur d'activité par une formation complémentaire. Tel est d'ailleurs l'objectif d'un amendement que vous proposera le groupe du rassemblement pour la République et qui, je l'espère, sera adopté par l'Assemblée.

Pour conclure, je poserai une question : Quel est le devenir de centres tels que ceux de la R. A. T. P. qui possède déjà des associations de prévoyance pour les cas d'inaptitude à la conduite ?

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° 210 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 12, après le mot : « contrôle », insérer les mots : « ou fait contrôler ».

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. J'espère que cet amendement — le premier — sera accepté par M. le ministre d'Etat, car il est vrai que, jusqu'à maintenant, je n'ai guère eu beaucoup de chance.

Cet amendement purement rédactionnel tend à clarifier davantage le texte du Gouvernement. Puisqu'il existe déjà des régimes autonomes, l'Etat pourrait leur confier le soin de procéder à ce contrôle.

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

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

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. Christian Bergelin. Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 210.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 309 ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 12, après les mots : « de la conduite », substituer au mot : « et », le mot : « ou ».

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

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

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° 309.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 49 et 322 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 49, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 12 par les mots : « et favorise le développement de toute politique de prévention ».

L'amendement n° 322, présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 12 par les mots : « et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 49.

M. Alain Chénard, rapporteur. Dans un premier temps, la commission avait retenu l'amendement n° 49. Mais la rédaction de l'amendement n° 322 lui paraissant mieux adaptée au problème posé, elle considère qu'il est préférable de retenir celui-ci.

M. le président. La parole est à M. Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 322.

M. André Duroméa. Nous nous félicitons que la commission se rallie à notre amendement.

Par cet amendement, nous voulons donner à l'Etat, outre une mission d'organisation et de contrôle de l'aptitude physique des conducteurs des moyens de transport public, la mission d'engager une politique de prévention de l'inaptitude.

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° 49.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 322.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 13 rectifié et 50 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 13 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du second alinéa de l'article 12 :

« En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement... » (le reste sans changement).

L'amendement n° 50, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du second alinéa de l'article 12 :

« En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location avec conducteur, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement... » (le reste sans changement).

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 13 rectifié.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement n° 13 rectifié tend à préciser que le second alinéa de l'article 12 du projet de loi concerne les salariés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 50 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 13 rectifié.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le travail accompli autour de ce projet de loi d'orientation a permis d'améliorer progressivement la rédaction du texte. Bien que la commission ait adopté l'amendement n° 50, je suis, pour ma part, tout à fait d'accord pour me rallier à l'amendement n° 13 rectifié du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 50 n'a plus d'objet.

Je suis saisi de deux amendements n° 307 rectifié et 211 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 307 rectifié, présenté par MM. Fèvre, Weisenhorn, Birraux et Vuillaume, est ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du second alinéa de l'article 12 par les mots : « et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire ».

L'amendement n° 211, 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 :

« Compléter l'article 12 par le nouvel alinéa suivant :

« L'inaptitude permanente des personnes chargées de la conduite et de pilotage, reconnue médicalement, ouvre droit à une possibilité de réinsertion dans le secteur d'activité à travers une formation complémentaire. Un décret en Conseil d'Etat précise le fonctionnement de ce système de réinsertion. »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 307 rectifié.

M. Charles Fèvre. Le régime prévu par ce projet de loi en cas d'inaptitude permanente coûtera cher, notamment aux entreprises et aux salariés. Or, l'objectif n'est pas de maintenir *ad vitam aeternam* dans cette catégorie des salariés dont l'inaptitude a été reconnue, mais d'essayer, autant que possible, de les réinsérer sur le plan professionnel en leur assurant une formation complémentaire. Cela serait utile sur le plan général, sur le plan humain, c'est évident, et sur le plan financier.

La commission a d'ailleurs failli reprendre cet amendement à son compte, mais, finalement, elle nous a laissé le soin de le défendre. En tout cas, je crois savoir que le rapporteur est favorable à son adoption.

M. le président. La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 211.

M. Pierre Weisenhorn. Nous considérons que la réparation de l'inaptitude est insuffisante, si elle ne s'accompagne pas d'un effort de réinsertion dans le secteur d'activité par le biais d'un droit à une formation complémentaire. Notre amendement va donc dans le sens d'une plus grande justice sociale en faveur des personnes chargées de la conduite ou du pilotage. Si le Gouvernement partage notre préoccupation, il se doit de l'accepter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements n° 307 rectifié et 211 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Ces deux amendements, en particulier l'amendement n° 307 rectifié, montrent dans quel esprit la commission a travaillé lorsque ses membres abandonnaient toute passion.

M. Pierre Weisenhorn. Il faut de la passion !

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour chacun d'entre nous, la réinsertion est apparue comme une nécessité. En revanche, la commission a considéré qu'il n'était pas souhaitable qu'elle ait lieu obligatoirement dans le secteur considéré, car certains types d'inaptitudes et de handicaps pouvaient permettre une réinsertion professionnelle dans d'autres secteurs d'activité.

C'est pourquoi la commission donne un avis favorable à l'adoption de l'amendement n° 307 rectifié, mais qu'elle souhaite le retrait de l'amendement n° 211.

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

M. Pierre Weisenhorn. Nous le retirons !

M. le président. L'amendement n° 211 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 317 rectifié ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 307 rectifié. (L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jaresz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 323 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 12 par le nouvel alinéa suivant :

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application des dispositions de cet article et institue, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa 2 du présent article. »

La parole est à M. Duroméa.

M. André Duroméa. Cet amendement a pour objet de rendre possible l'application des dispositions prévues à l'article 12 et que nous approuvons pleinement. En effet, si cet article instaure un régime de protection, par exemple pour les chauffeurs routiers reconnus inaptes à la conduite, nous ne voyons pas comment il serait possible, en la matière, de se passer d'un texte d'application. De plus, si cet article prévoit implicitement que la mise en place de ce régime particulier de protection résultera de la négociation entre salariés et employeurs, il ne précise pas ce qui se passera en cas de désaccord. Dans une telle hypothèse, il est faux que les pouvoirs publics puissent trancher et il est donc nécessaire que la loi leur en donne les moyens. Sinon la mise en œuvre d'un tel régime risquerait de rester du domaine du souhait.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission avait pensé que s'il était souhaitable que les partenaires sociaux puissent s'entendre, il n'était pas pour autant nécessaire qu'un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application de l'article 12 et institue le régime prévu au second alinéa du présent article.

Sans doute faut-il trancher à un moment donné ? En tout cas, cet amendement n'a pas été accepté par la commission.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Selon nous, il était préférable que le régime de protection soit mis en place par les intéressés eux-mêmes. Il faut cependant convenir que la rédaction actuelle laisse un vide. Dans ces conditions le Gouvernement propose à l'Assemblée d'adopter cet amendement afin que les intéressés aient la garantie que ce régime de protection sera en tout état de cause instauré. Bien entendu, je le répète, tous les efforts seront faits pour que les parties concernées le mettent elles-mêmes en place.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 323. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 12, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

Article 13.

M. le président. « Art. 13. — Il est créé dans chaque département une commission paritaire chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite et du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

« Elle est composée de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions de la commission et fixe sa composition et les modalités de son fonctionnement. »

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

M. Christian Bergéin. Cet article prévoit la création dans chaque département d'une commission paritaire chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

L'assemblée a confirmé ce soir que la sécurité des usagers des transports est en effet une de ses préoccupations fondamentales. Elle doit également constituer une priorité pour les pouvoirs publics, pour les employeurs et pour les salariés.

Dans le passé, ce souci de la sécurité a souvent conduit les pouvoirs publics à multiplier les réglementations, parfois contradictoires d'ailleurs. L'harmonisation de ces différentes réglementations devenait donc nécessaire.

La sécurité dans les transports passe évidemment par le respect des réglementations en vigueur, mais aussi — et c'est essentiel — par l'amélioration des infrastructures. A ce sujet, permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre d'Etat, combien j'ai été étonné et même scandalisé par les propos que vous avez tenus sur la politique autoroutière précédente. En effet, dans ce domaine des infrastructures, un retard considérable avait été pris sous la IV^e République et il n'a été rattrapé que sous les gouvernements de la V^e République grâce à la méthode des concessions. Certes, cette méthode présente des inconvénients, mais elle ne masque pas l'extraordinaire effort qui a été réalisé. D'ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, je serais curieux de connaître combien de kilomètres d'autoroutes vous allez mettre en chantier.

L'examen de l'article 13 appelle plusieurs remarques.

Comme l'ensemble du texte, sa rédaction manque un peu de clarté. En effet, quelle sera la composition de la commission prévue à l'article 13 et quels seront ses pouvoirs ? J'ai cru trouver, dans l'exposé des motifs du projet de loi, un élément de réponse en ce qui concerne les pouvoirs : cette commission serait consultative et elle serait chargée d'émettre des avis et de proposer des solutions. Mais encore faudrait-il que le texte de l'article 13 le précise.

Or, comme pour confirmer mes propos, la fédération C.F.D.T. des salariés du transport de la région des pays de Loire s'est inquiétée ce matin, dans un communiqué de presse, du flou de l'article 13 et s'est interrogée, elle aussi, sur les pouvoirs de la commission. Cette organisation syndicale souhaite — et cela nous ramène au cœur du débat que nous avons eu hier — que la commission puisse prononcer la radiation d'une entreprise, comme cela est prévu à l'article 7 du projet de loi. Aussi, pour éviter une telle interprétation, nous vous proposerons, par un amendement, de préciser le caractère consultatif de la commission. Nous souhaitons, en effet, que les pouvoirs conférés à cette commission ne puissent lui permettre ni de s'ingérer dans le fonctionnement interne des entreprises, ni d'aggraver les frais de fonctionnement.

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 145 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 13 :

« Il est créé une commission paritaire nationale et, dans chaque région, une commission paritaire régionale, chargées d'étudier, dans le domaine de la sécurité, les difficultés d'application de la réglementation, les évolutions constatées à travers les contrôles de l'administration ainsi que les mesures susceptibles d'être proposées. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. A l'occasion de l'examen de cet amendement, permettez-moi d'exprimer mon sentiment sur la commission paritaire départementale que ce projet de loi propose de créer.

L'article 13 prévoit qu'elle sera chargée de suivre l'application de certaines dispositions. Or, le verbe « suivre » me paraît insuffisamment incitatif. C'est la raison pour laquelle je propose une rédaction plus complète du premier alinéa de cet article, et d'ailleurs plus conforme à l'esprit du projet de loi.

Par ailleurs, par cet amendement, je propose également que soient créées une commission paritaire nationale et, dans chaque région, une commission paritaire régionale.

En effet, le niveau départemental ne permet de traiter que de problème très locaux, et donc ponctuels. Un bien meilleur travail pourrait être opéré au niveau régional, que reconnaît d'ailleurs notamment la loi de décentralisation, étant entendu

que la commission nationale ferait la synthèse des rapports des commissions régionales dont elle serait saisie. En rassemblant des informations difficilement saisissables au niveau de chacun des quatre-vingt-quinze départements, elle émettrait des propositions qui vous seraient sans doute plus utiles, à vous, monsieur le ministre d'Etat, à M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation ou encore à M. le ministre de la recherche et de l'industrie puisque le contrôle du respect de certaines dispositions ressortit aussi de la compétence de l'un ou l'autre de ces deux derniers.

Mon objectif n'est nullement de changer pour le plaisir de changer. Encore une fois, cet amendement ne vise qu'à renforcer la sécurité grâce à une meilleure concertation entre employeurs et salariés.

Ce renforcement, que j'ai indiqué dans mon intervention à propos de l'article 9, nous devons essayer de l'obtenir non seulement par la contrainte ou par les sanctions, mais également par une meilleure information et par une véritable motivation des uns et des autres. C'est de cette manière qu'un pas essentiel sera accompli en ce qui concerne la sécurité.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'est pas du tout d'accord avec l'analyse de notre collègue M. Fèvre. Elle a, en effet, donné sa préférence au niveau départemental qui lui a paru le mieux adapté, le plus judicieux, le plus proche du terrain. Elle a, par ailleurs, craint que tout autre niveau ne conduise à un engorgement de dossiers qui rendrait cette commission inefficace.

J'ajoute que cette commission ne sera pas une simple commission d'étude, un quelconque « comité Théodule », mais qu'elle suivra l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et de la durée du travail. C'est donc avec beaucoup de conviction que la commission s'est opposée à cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement partage l'avis de la commission. J'ajoute que cet article participe d'un esprit décentralisateur et démocratique qui devrait recueillir la plus large adhésion. La mise en œuvre de moyens administratifs est, bien entendu, nécessaire pour faire respecter la réglementation dans les domaines qui nous intéressent. Mais mettre en présence les intéressés eux-mêmes et faire en sorte qu'ils s'attachent à régler les problèmes qui les concernent, nous semble préférable à l'application de sanctions administratives, nécessaires, certes, mais dont l'efficacité a des limites, il ne faut pas se le cacher.

Cette disposition illustre une démarche qui, je l'espère, aboutira à des résultats infiniment plus positifs que toutes les dispositions administratives et toutes les menaces que l'on pourra brandir.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, je vous ai à moitié compris, mais je n'ai pas du tout compris le rapporteur, qui a prophétisé un engorgement de dossiers.

Quels dossiers ? J'ai jensé aux dossiers d'accidents, probablement, encore que ce ne seront pas les seuls.

Mais surtout il a précisé que cette commission paritaire ne sera pas seulement consultative parce qu'elle va suivre l'application de dispositions.

M. Alain Chénard, rapporteur. Je n'ai pas dit : « suivre ».

M. Charles Fèvre. Si, vous avez dit que la commission n'aurait pas seulement un rôle consultatif, qu'elle devrait « suivre », en insistant sur ce dernier mot. Il faut savoir alors si elle émettra un avis consultatif ou si cet avis sera, en réalité, une décision.

Le seul point sur lequel je sois d'accord est qu'elle ne sera pas habilitée à prononcer des sanctions. Mais j'en reviens à la nature de son pouvoir. S'il s'agit d'un pouvoir consultatif, je dis que le niveau départemental sera dépourvu de toute efficacité du point de vue du ou des ministres chargés de réglementer la sécurité. Le problème n'est pas de fournir à un ordinateur un maximum de dossiers à digérer pour en tirer quelque chose. Il est de proposer, à un niveau ou à un autre, des mesures pratiques que pourront appliquer des responsables de département ministériel qui, eux, ne sont pas sur le terrain en permanence. C'est cela qui importe. C'est pourquoi je ne vois

pas d'autres niveaux susceptibles de constituer un lieu de propositions que la région et l'échelon national. Engorger ces commissions de dossiers serait, je le répète, une erreur. Les étouffer sous les dossiers serait le meilleur moyen pour qu'elles ne servent strictement à rien. Ma proposition vise à les rendre efficaces, pas à les enterrer.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. En m'excusant de reprendre la parole, contrairement à mon habitude dans ce débat, je dois dire que j'ai le sentiment que notre collègue M. Fèvre est à la recherche d'un parrain pour un enfant perdu. Je n'ai jamais parlé de commission consultative. J'ai évoqué l'aspect « commission d'étude » que revêtait sa proposition, pour souligner que nous préférons que la commission paritaire « suive » plutôt qu'elle étudie. Je ne vois donc pas en quoi mes propos ont pu inspirer votre réflexion à mon encontre, monsieur Fèvre, à moins — et j'en reviens au parrainage que je viens d'évoquer — que vous ne cherchiez un soutien pour l'amendement n° 212, que la commission a rejeté.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 145.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 212 et 147, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 212, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weischnhorn et apparentés, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 13, après les mots : « commission paritaire », insérer le mot : « consultative. »

L'amendement n° 147, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 13 :

« Composées de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés, elles ont un rôle consultatif. »

La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 212.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, j'avais annoncé cet amendement lors de la discussion générale sur l'article mais, une fois de plus, vous n'avez répondu ni à mon attente ni aux questions pourtant simples et claires que j'avais formulées relatives à la nature, à la trame de votre texte. Sur cet article comme sur de nombreux autres, hélas ! vos réponses ont été extrêmement évasives. M. le rapporteur n'a pas voulu non plus nous fournir des précisions complémentaires. Ce texte est tout de même assez important pour que les représentants du suffrage universel obtiennent des éclaircissements sur les intentions de ses auteurs à propos des pouvoirs de cette commission, de ses attributions et son fonctionnement.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 147.

M. Charles Fèvre. L'article 13 précise le rôle de la commission paritaire.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est un rôle consultatif !

M. Charles Fèvre. Dans la mesure où cette commission est composée d'employeurs et de salariés, et même s'il la préside ainsi que le propose le rapporteur — on le verra tout à l'heure l'inspecteur du travail, point sur lequel je suis d'accord car il faut bien un animateur, elle ne saurait disposer d'un pouvoir de décision, ce qui constituerait un grave détournement des prérogatives de la puissance publique. Elle ne peut donc jouer qu'un rôle de consultation et de proposition et si cela semble aller sans le dire, cela va encore mieux en le disant.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre.

M. Christian Bergelin. Et voilà l'explication qu'on nous donne !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 212.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 147.

(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° 146 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 13, après le mot : « suivre », insérer les mots : « sous réserve des dispositions de l'article 11. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. C'est un amendement de cohérence avec celui que j'avais déposé à l'article 11 concernant le transport pour compte propre.

Comme celui-ci n'a pas été adopté, je pense que l'amendement n° 146 devient sans objet.

Vous n'avez pas répondu tout à l'heure, monsieur le rapporteur, à la question de savoir si un organisme qui n'a pas de mission précise de service public peut avoir un pouvoir de décision. Dire qu'il s'agit d'un rôle consultatif montre qu'il doit s'agir d'un pouvoir de décision. Je le regrette, car c'est contraire à toute la tradition du droit public français.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cette commission ne peut pas être strictement consultative : par qui serait-elle consultée ?

Il est souhaitable qu'elle dispose de plus d'autonomie. Elle sera composée de gens représentatifs à qui il faut laisser les moyens de se saisir des dossiers et d'en parler.

Mais elle n'a pas de pouvoir de décision au sens strict. Cela dit, si représentants des salariés et employeurs se mettent d'accord et arrivent à régler des problèmes, je ne vois pas pourquoi on les en empêcherait. Il faut tout de même laisser un peu de place et faire confiance à la vie !

M. le président. Vous retirez votre amendement, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 146 est retiré.

Avant de mettre en discussion les amendements suivants, je dois vous rappeler, monsieur le ministre d'Etat, que vous aviez déposé à l'article 12 un amendement n° 309, qui a été adopté et qui tendait à remplacer les mots « personnes chargées de la conduite et du pilotage », par les mots : « personnes chargées de la conduite ou du pilotage ».

Cet article 13 fait état, dans sa rédaction actuelle, des « agents chargés de la conduite et du pilotage ». Faut-il entendre que l'amendement qu'a adopté tout à l'heure l'Assemblée vaut pour la suite des articles ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est cela, monsieur le président.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 51 et 324.

L'amendement n° 51 est présenté par M. Chénard, rapporteur ; l'amendement n° 324 est présenté par MM. Duroméa, Cuillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 13 par les mots : « et présidée par un inspecteur du travail. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 51.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous cherchons à rendre efficace cette commission. Présidée par un inspecteur du travail qui aura des droits à l'intervention, elle sera en mesure d'aller au-delà de la simple consultation. Sans être habilitée à prendre les mesures, elle pourra les étudier et les proposer, ainsi que le rappelait tout à l'heure M. le ministre d'Etat. Elle sera également en mesure de suivre sur le terrain l'application de certaines dispositions et d'envisager ce qui est nécessaire pour que la réglementation soit respectée.

Puisqu'il s'agit de donner à cette commission une résonance suffisante, une sérénité qui garantisse son efficacité, je crois nécessaire la présence d'un arbitre neutre, comme un inspecteur du travail.

M. la président. La parole est à M. Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 324.

M. André Duroméa. Notre amendement est identique à celui que vient de soutenir M. le rapporteur.

Présidée par un inspecteur du travail, la commission de l'article 13 serait plus efficace et revêtue d'un caractère objectif affirmé.

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. Il nous faut donner notre sentiment sur cet amendement. A priori, nous ne sommes pas contre, mais il y a tout de même un risque. En effet, nous craignons que, présidée par un fonctionnaire, quelles que soient ses qualités éminentes, cette commission ne soit transformée en une de ces commissions administratives comme nous en connaissons tant dans les départements. Le conseil général, nous le savons, est en effet représenté, dans plusieurs dizaines de commissions, comités ou autres organismes, qui finissent par entrer dans la mécanique administrative, au détriment de leur vie propre et de l'esprit d'initiative de leurs membres.

En définitive, on est donc en droit de se demander si une commission paritaire comprenant uniquement des salariés uniquement, ne serait pas davantage de nature à libérer l'imagination et à favoriser le déroulement des discussions.

En résumé, je crains quelque peu qu'avec le chapeau « inspecteur du travail », si je puis dire, c'est-à-dire avec un chapeau administratif, la commission paritaire n'arrête les initiatives et qu'elle se réduise à une simple commission administrative.

Telle est la crainte que je tenais à exprimer quant à une proposition qui, a priori, je le répète, n'est pas mauvaise.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je n'accepte pas le procès qui vient d'être instruit à l'encontre du corps des inspecteurs du travail...

M. Charles Fèvre. Je ne fais aucun procès !

M. Alain Chénard, rapporteur. ... et, au-delà, à la fonction publique dans son ensemble.

Je ne vois pas pourquoi des fonctionnaires — vous l'avez été, monsieur Fèvre — exerceraient leur métier pour freiner les initiatives.

Un face-à-face entre patrons et salariés appelle un arbitre neutre. Notre amendement n'a pas d'autre objet.

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

M. Charles Fèvre. Je ne peux laisser dire que j'ai fait un procès à la fonction publique. Je ne sais si M. le rapporteur a été fonctionnaire, mais, quant à moi, je l'ai été pendant vingt-cinq ans !

M. Alain Chénard, rapporteur. Raison de plus !

M. Charles Fèvre. Ce n'est donc pas moi qui ferais un procès à l'administration. J'ai été payé un certain temps pour savoir tout de même que l'administration a des qualités éminentes mais qu'elle présente quelquefois des inconvénients.

Je n'ai fait qu'exprimer une crainte. Si, dès qu'on exprime une crainte, en parlant sérieusement, en faisant état d'une certaine expérience, on se voit rétorquer aussitôt que l'on se livre à un procès d'intention et que l'on n'a pas confiance dans l'administration, cette réponse témoigne d'une certaine intolérance !

Je regrette donc les paroles qu'a prononcées M. le rapporteur, car l'esprit de mon intervention n'était pas du tout celui qu'il m'a prêtés. Le compte rendu rendra d'ailleurs exactement compte de mes propos.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 51 et 324.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 140 ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 13, après les mots : « décret en Conseil d'Etat », insérer les mots : « pris après avis des organisations professionnelles et des organisations représentatives de salariés du transport routier. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Puisqu'il s'agit de mettre en place une commission paritaire, pourquoi ne pas consulter, pour le décret qui définira ses missions, son fonctionnement et son mode de financement, les organisations représentatives des employeurs et des salariés ? Je reconnais que des garanties ont été données. Si on me les confirme, je suis prêt à retirer cet amendement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous apportons toutes les garanties nécessaires, comme d'habitude.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 148 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)

Article 14.

M. le président. Je donne lecture de l'article 14 :

CHAPITRE III

Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.

« Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération compte tenu des besoins des usagers, des objectifs du plan de la nation et de la politique d'aménagement du territoire, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier.

« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes.

« Lorsque ces opérations sont réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou d'une entreprise nationale, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de cinq ans après leur mise en service.

« Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis par l'Etat et les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport.

« Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables. »

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

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 2 de ce projet de loi a posé le principe du droit de tous les usagers à l'utilisation d'un moyen de transport public. Malheureusement, on peut craindre qu'une telle disposition ne soit pas mise en œuvre avant longtemps dans les zones d'habitat dispersé — zones rurales ou zones de montagne — où les infrastructures indispensables ont été parfois abandonnées ou n'ont jamais été réalisées.

A l'heure actuelle, le droit au transport est loin d'être le même pour tous les Français suivant qu'ils vivent dans une zone industrialisée, dans une zone rurale ou dans une zone de montagne, c'est-à-dire dans une région favorisée ou défavorisée.

Cette différence tient en grande partie à la mauvaise répartition des infrastructures. Si l'on observe une carte des voies de communication, on s'aperçoit qu'il existe un déséquilibre énorme entre les régions équipées comme le Nord de la France, la région parisienne ou la vallée du Rhône, et celle du Sud-Ouest où le réseau devient extrêmement tenu et presque inexistant. Quand on approche des Pyrénées, ce déséquilibre s'accroît car les deux seuls passages aménagés correctement se situent aux deux extrémités de la chaîne, l'un au bord de la Méditerranée, l'autre sur la côte atlantique. Toutes les autres voies qui devraient avoir un caractère international, comme la route nationale n° 20, par le col de Puymorens, restent pratiquement inaccessibles au grand trafic et interdisent le désenclavement et les échanges internationaux.

Cet abandon est particulièrement sensible en Ariège, où l'Etat n'a conservé à sa charge que 100 kilomètres de routes nationales, sur lesquels il n'a réalisé jusqu'à présent que très peu d'aménagements, il s'ensuit que les échanges avec Toulouse y restent difficiles et qu'ils deviennent presque impossibles avec l'Espagne et l'Andorre, pourtant voisines.

L'abandon a été encore plus marqué pour les lignes S. N. C. F. et seul le changement intervenu en mai 1981 a sauvé la dernière ligne qui dessert l'Ariège de Toulouse à La Tour-de-Carol.

Les gouvernements précédents n'ont pas hésité à sacrifier toutes les qualités du service public de la S. N. C. F. — sécurité et ponctualité notamment — ainsi que tous les avantages que présente la traction électrique en zone de montagne — moindre nuisance sur l'environnement, économies d'énergie du fait de la réversibilité des moteurs.

Les tenants de la rentabilité immédiate, qui a conduit à cette condamnation, ne se sont pas préoccupés de placer ce service en situation de concurrence loyale vis-à-vis du transport sur route. Ils n'ont pas tenu compte notamment des dépenses importantes que doit consacrer la S. N. C. F. à la construction et à l'entretien des voies ferrées alors que les infrastructures de tous les autres modes de transport sont partout prises en charge par la collectivité.

Peut-on s'étonner dans ces conditions que près de la moitié des communes du département de l'Ariège ne soient pas desservies par des transports collectifs malgré l'initiative de quelques collectivités locales pour encourager les transports à la demande ?

Les choix relatifs aux infrastructures sont donc déterminants pour que le droit au transport devienne effectif pour tous. Il n'est pas possible qu'ils soient uniquement fondés sur la rentabilité immédiate comme ce fut trop souvent le cas dans le passé.

Les études économiques doivent tenir compte de toutes les réalités : par exemple, l'Europe géographique ne s'arrête pas aux Pyrénées ; des échanges doivent pouvoir être réalisés à l'avenir avec les pays voisins — l'Espagne et l'Andorre — notamment entre Toulouse et Barcelone par la vallée de l'Ariège.

Il est donc primordial que toutes les décisions tiennent compte du rôle déterminant des transports dans l'aménagement du territoire et de leur rôle social pour vaincre l'isolement des zones d'habitat dispersé.

Monsieur le ministre d'Etat, pouvons-nous espérer que la nouvelle politique des transports saura dépasser les critères de pure rentabilité pour tenir compte de tous ces facteurs, en particulier des facteurs humains ?

Grâce à votre projet de loi, l'Etat saura-t-il réaliser, dans l'avenir, un meilleur équilibre des infrastructures de façon à desservir correctement l'ensemble du territoire national et à donner à tous les Français un droit identique au transport ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, vous êtes le ministre chargé non seulement des activités de transport, mais également des infrastructures qui permettent d'exercer ces activités dans les meilleures conditions.

L'article 14 ainsi que le suivant — je ne reparlerai pas sur le 15 — donnent l'impression de figurer dans le projet pour faire équilibre et montrer que vous êtes bien le ministre de l'ensemble. Je m'explique.

Les objectifs, évidents pour la plupart, sont vagues. Ils vont sans dire, me semble-t-il ; ils vont encore mieux en le disant, me répondez-vous. Voici un exemple : parmi les choix économiques, énumérés dans le premier alinéa, êtes-vous sûr de ne pas avoir oublié certains facteurs qui en constituent le fondement ?

Les comparaisons entre les projets d'infrastructures sont établies « sur la base de critères homogènes ». Quoi de nouveau ? Tout le monde est d'accord !

On a d'ailleurs déjà commencé à le faire, mais avec difficulté. Comment en effet « mixer » des critères dont certains sont quantifiables alors que d'autres sont purement qualitatifs, tels que le bruit, l'atteinte à l'environnement ? Nous avons déjà abordé ce point lorsque vous avez cité l'exemple du boulevard périphérique.

Voici un autre exemple : on parle beaucoup de la taxe à l'essieu, supportée par les transporteurs routiers, dont le coût n'a pas varié depuis de nombreuses années. Une actualisation objective du bilan permet de conclure que, compte tenu des taxes que paient les transporteurs routiers et qui ont beaucoup augmenté depuis plusieurs années, une augmentation n'est pas nécessaire. En revanche, l'intégration des coûts sociaux fait varier les chiffres de un à trois. Cet exemple montre bien que la prise en compte de tous ces facteurs qualitatifs peut aboutir à des chiffres totalement différents, selon la perspective dans laquelle on se place.

Je ne ferai qu'évoquer les méthodes qui doivent être définies par décret en Conseil d'Etat. On se demande d'ailleurs bien pourquoi le Conseil d'Etat intervient pour définir des méthodes d'ordre technique. En réalité, c'est une lourde machinerie que vous allez mettre en place.

Il y a fort à craindre que, empêtré dans toutes ces procédures lourdes et compliquées, vous ne puissiez plus rien faire et que les collectivités locales soient dans la même situation.

En définitive, il est permis de se demander si les infrastructures routières et autoroutières ne vont pas faire les frais de ces dispositions, interrompant ainsi le processus d'amélioration et de développement de notre réseau routier et autoroutier engagé il y a vingt ans.

Je ne reprendrai pas la parole sur l'article 15. Mais je tiens à souligner qu'il fait peser la menace de taxes de coordination. En effet, il prévoit que « l'usage des infrastructures... peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports ». Ainsi serait supprimé le lien entre le coût de réalisation et d'entretien et l'usage, au profit d'une relation entre l'usage et le coût collectif. Dans ces conditions tout est possible pour respecter la cohérence d'une politique de limitation des frais sur le réseau routier, même au détriment du transport routier.

L'article 14 aurait pu être supprimé, monsieur le ministre d'Etat. En effet il aurait dû, à mon avis, faire l'objet d'un projet de loi particulier afin que le Parlement examine plus longuement et plus sérieusement les mesures qu'il contient.

Avec cet article, on entre et on sort par la petite porte en matière d'infrastructures et de grands équipements. Vous auriez pu, pour aider le Parlement, et par respect pour lui, nous faire emprunter la grande porte.

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

M. Roland Vuillaume. L'article 14 du projet de loi apporte au moins trois innovations en matière d'infrastructures, mais il appelle surtout de nombreuses questions. C'est pourquoi nous vous demandons, monsieur le ministre d'Etat, des éclaircissements.

Tout d'abord, le choix des infrastructures sera fondé sur leur efficacité économique et sociale plutôt que sur leur rentabilité directe. Louable intention mais difficile à mettre en pratique ! Cette difficulté est illustrée par la rédaction même de l'article : il est fait état d'évaluations « sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes ». Quels peuvent être les critères homogènes entre différents modes ?

Ensuite, vous proposez d'établir un bilan dans un délai de cinq ans. Ce bilan sera-t-il public ? Qui le dressera, l'organisme réalisateur ou un organisme indépendant ?

Enfin, des schémas directeurs d'infrastructures seront établis. Le seront-ils mode par mode ou seront-ils intermodaux ? Quel sera leur impact ? Seront-ils intégrés dans une loi, dans le Plan ? Quel sera le rôle du Parlement dans ce domaine ?

Dernière question : pourquoi ne pas prendre en compte, dans les grands projets d'infrastructures, la nécessaire coordination avec nos voisins européens qu'ils soient Etats membres de la C.E.E. ou non ?

Vous n'êtes pas sans savoir qu'un itinéraire européen reliant la France à l'Italie atteindra la frontière franco-suisse vers 1986, et triplera le trafic routier en quelques années. Si l'on n'y prend garde, nous serons demain confrontés à des problèmes d'encombrement et de sécurité importants.

Voilà de nombreuses questions, monsieur le ministre d'Etat, qui méritent des réponses.

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

M. Robert de Caumont. J'ai entendu avec intérêt M. Fèvre regretter que l'article 14 n'ait pas été supprimé. Ce propos est tout à fait cohérent avec celui qu'il a tenu tout à l'heure et selon lequel si l'on tenait compte du coût de l'insécurité, les choix intermodaux seraient très différents et porteraient préjudice au transport routier. Autre propos excessif, car si le transport routier est indispensable pour certains besoins et sur certains itinéraires, il faut néanmoins redéfinir les données d'une véritable concurrence.

A cet effet, il était nécessaire que le projet de loi d'orientation énumère d'abord les fondements des choix d'infrastructures, d'équipements et de matériels, en mentionnant l'efficacité économique et sociale, les besoins des usagers, les objectifs du Plan et de l'aménagement du territoire, l'évolution prévisible des flux de transports et les coûts financiers. Mais nous souhaitons aussi, monsieur Fèvre, que soient mentionnés les impératifs de sécurité, dont il est possible de quantifier les conséquences lorsqu'ils ne sont pas observés. On peut, par exemple, compter les morts, encore que, les statistiques en la matière soient, hélas ! optimistes, puisqu'elles ne tiennent compte, à ma connaissance, que des personnes qui meurent des suites de leur accident dans un délai de six jours. Peut-être conviendrait-il de pousser un peu plus loin les investigations et d'évaluer les conséquences pour la collectivité et surtout pour les intéressés — blessés et invalides à perpétuité.

Il serait aussi nécessaire de prendre en compte, non seulement les coûts économiques réels, mais les coûts sociaux. Dans la discussion générale j'ai cité l'exemple, particulièrement significatif, me semble-t-il, du choix en faveur de la route par une grande société, désormais nationale, pour le transport d'alumine alors qu'elle est située sur un axe desservi par le fer et aux deux bouts duquel se trouve un embranchement particulier. Il est certain qu'en termes de coûts financiers, les propositions du rail et de la route s'équilibreraient. Il est non moins certain qu'en termes de coûts sociaux, le bilan était, en l'occurrence, très favorable au rail, mais la décision n'a pas été prise dans ce sens.

Il était important aussi que le projet de loi d'orientation instaure une procédure particulière pour les grands projets et précise les critères de comparaison intermodale.

A ce propos, j'ai encore cité, au cours de la discussion générale, un exemple très précis d'arbitrage, tout à fait à l'ordre du jour, entre la formule de l'autoroute et la formule de la voie ferrée pour les relations interurbaines et internationales qui s'imposent mais qui ne peuvent être réalisées en même temps. J'ai démontré que le choix en faveur de l'autoroute était dépassé et que le choix en faveur de la voie ferrée était non seulement économique d'investissements, mais encore beaucoup plus rentable sur le plan de l'aménagement du territoire, de l'économie d'énergie, de l'atteinte à l'environnement et de la sécurité.

C'est pourquoi, quand M. Bergelin nous demande : « Mais combien allez-vous construire de kilomètres d'autoroute ? », il pose un faux problème. Nous en construirons, je l'espère, autant qu'il sera nécessaire, mais j'espère aussi que nous entreprendrons des travaux ferroviaires. Mais tout dépend aussi de la capacité de financement, car jusqu'à présent, quand on comparait les charges qui grèvent le transport routier à celles qui grèvent le transport ferroviaire, on faisait souvent des analyses un peu superficielles et on imputait aux uns ce que l'on n'imputait pas aux autres. J'aimerais d'ailleurs que l'on reprenne les statistiques qui ont été publiées à ce sujet par l'union routière de France dans une brochure récente.

Il me semble que pour égaliser les capacités de financement nous disposons d'un excellent moyen : le fonds des grands travaux qui devrait tenir la balance égale entre les investissements ferroviaires et les investissements routiers, afin que l'on puisse choisir en fonction des critères objectifs que j'ai énumérés et non pas simplement de la disponibilité des crédits. Il ne faut pas oublier non plus que le fonds des grands travaux est, pour une part importante, affecté aux économies d'énergie ; or le choix intermodal, auquel je fais allusion, est aussi générateur d'économies d'énergie.

Il était important que les évaluations dont je viens de parler soient rendues publiques et qu'un bilan soit dressé, sous le contrôle de l'opinion publique, des collectivités territoriales, de la représentation nationale et des usagers.

L'innovation en matière de démocratie tient au fait que les choix réalisés jusqu'à maintenant pour des raisons financières, économiques, et dans une compétition souvent faussée entre les acteurs, seront désormais mis sur la place publique et pourront être contrôlés par les citoyens.

Il était important enfin de rappeler la nécessité de schémas directeurs d'infrastructures assurant la cohérence des réseaux, fixant des priorités pour la modernisation, l'adaptation et l'extension de ces réseaux à tous les niveaux — Etat, régions, autres collectivités territoriales — et de prévoir des contrats entre l'Etat et les collectivités locales, de façon que les schémas directeurs d'infrastructures soient articulés avec les schémas de développement prévus à l'article 4 que nous avons voté. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. André Duroméa. Les articles 14 et 15 concernent les questions relatives au choix des infrastructures et au financement de celles-ci.

Le groupe communiste approuve les dispositions retenues dans le projet de loi à ce sujet. Il était nécessaire de clarifier quelque peu les règles en la matière.

En effet, jusqu'à présent, les choix d'infrastructures de transports ont été effectués selon des procédures centralisées, peu démocratiques.

La centralisation excessive a conduit à privilégier certains axes et, au contraire, à négliger des régions entières de notre territoire.

Les choix ont été effectués dans le cadre d'une politique générale des transports qui, lorsque la droite était à la tête des affaires du pays, accompagnait la politique générale de déclin et de casse industrielle.

Ainsi n'est-il pas frappant de constater que dans une même période des décisions ont été prises pour mettre en place des infrastructures ferroviaires routières, aériennes et fluviales sur l'axe Méditerranée, République fédérale d'Allemagne, Europe du Nord, alors que la mise en valeur de régions entières du territoire était négligée et que les infrastructures existantes étaient laissées à l'abandon ?

C'est dire si les choix d'infrastructures ont des conséquences économiques et sociales très importantes parce qu'ils conditionnent l'avenir des régions et de la nation.

La droite, elle, dans le secret des cabinets, en France et ailleurs, selon des méthodes autoritaires, bureaucratiques et génératrices de gâchis prenait des décisions qui aujourd'hui — on le voit — se sont révélées bien peu conformes à l'intérêt national. (Exclamations et rires sur les bancs du rassemblement pour la République.)

M. Pierre Weisenhorn. Oh !

M. André Duroméa. Monsieur Weisenhorn, je sais de quoi je parle !

M. Pierre Weisenhorn. Moi aussi !

M. André Duroméa. Les gens qui ont soutenu un gouvernement qui a laissé le deuxième port de France en dehors des axes autoroutiers ne sont pas qualifiés pour venir aujourd'hui présenter des observations. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

Aujourd'hui, le Gouvernement de la gauche propose, dans le respect des engagements pris, de rompre avec ces pratiques et, par la programmation des grands choix d'infrastructure dans les différents modes, d'introduire enfin le débat démocratique sur ce sujet.

Les règles du jeu sont dans ce domaine encore clairement fixées et s'appuient sur l'efficacité économique et sociale. Nous avons donc tout lieu d'approuver ce dispositif. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Jean Peuziat. L'article 14 est important. Il souligne la nécessité de recourir à de nouveaux critères de choix en matière d'infrastructures, d'équipements et de matériels de transport.

Il traduit aussi notre volonté de renoncer aux procédures antérieures qui ont souvent abouti à des choix contestables, à des gaspillages et à des abandons comme sur le réseau ferroviaire de Bretagne.

Nous estimons que toute décision doit prendre en compte non seulement l'efficacité économique mais aussi l'efficacité sociale. Les besoins des usagers, la politique d'aménagement du territoire, l'urbanisme, l'évolution prévisible des flux de transports sont autant d'éléments qui, désormais, doivent permettre d'évaluer un choix en matière de transport.

Ainsi, quand on examine les problèmes des transports de nos concitoyens qui habitent les îles de la Manche, de l'Atlantique ou de la Méditerranée, on constate qu'une politique ne peut être élaborée à partir des seules lois du marché ou de la rentabilité financière.

Les nouvelles modalités de choix que fixe l'article 14 permettent de répondre aux aspirations des îliens et des îliennes, de tenir compte de la spécificité des situations auxquelles ils sont confrontés.

Nous devons faire preuve de solidarité à leur égard. Il faut savoir par exemple que les liaisons avec le continent, pour des raisons d'économie, sont presque toujours organisées pour ceux qui habitent sur le continent, rarement pour ceux qui habitent sur l'île, si bien que, pour une simple démarche dans mon département du Finistère, l'îlien doit consacrer trois jours et deux nuits, et je passe sur toutes les autres sujétions : coûts de transport, problèmes scolaires, etc.

Je sais, monsieur le ministre d'Etat, que, dans l'article 2 de ce texte, nous avons fait référence aux mesures particulières qui peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite et aux catégories sociales défavorisées habitant sur les îles. C'est bien. Mais il reste le problème global de tous ces insulaires.

Je suis sensible à ces attentions que les insulaires eux-mêmes pourront apprécier. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Gustave Ansart, président de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, si vous-même et M. le ministre d'Etat en êtes d'accord, je proposerais à l'Assemblée d'interrompre ses travaux pendant une dizaine de minutes.

M. le président. Le Gouvernement est d'accord ?

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

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures cinquante, est reprise le jeudi 14 octobre 1982, à zéro heure dix.)

M. le président. La séance est reprise.

Je suis saisi de quatre amendements n^{os} 52, 149, 213 et 359 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 52, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 14 :
« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs... » (Le reste sans changement.)

L'amendement n^o 149, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 14 :

« Les choix en matière d'investissements qui donnent lieu à financement public, en totalité ou partiellement, et relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport... » (Le reste sans changement.)

L'amendement n^o 213, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le premier alinéa de l'article 14, substituer aux mots : « aux infrastructures », les mots : « aux investissements publics concernant les infrastructures ».

L'amendement n° 359, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi libellé :

« Au début du premier alinéa de l'article 14, après le mot : « infrastructures », insérer les mots : « et aux investissements publics concernant les ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 52.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 52 ajoute à l'efficacité économique et sociale les impératifs de sécurité.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 149.

M. Charles Fèvre. Le projet de loi ne précise pas si les « infrastructures, équipements et matériels de transport » visés à l'article 14 sont publics ou privés. Mon amendement tend à combler cette lacune.

Dans la première rédaction que j'en avais proposée, j'avais retenu l'expression « investissements publics ». Mais on m'a fait remarquer qu'entre l'investissement public et l'investissement privé existait toute une zone neutre intermédiaire qu'il fallait prendre en compte. Je me suis donc finalement arrêté à la formulation : « les choix en matière d'investissements qui donnent lieu à financement public, en totalité ou partiellement ». De cette manière, mon amendement conserve à l'article 14 toute l'étendue nécessaire, mais exclut néanmoins les investissements privés qui, à mon avis, ne sont pas concernés.

Cet amendement, monsieur le ministre d'Etat, me semble aller dans le sens que vous souhaitez. Je m'étonne même que vous ne l'ayez pas repris à votre compte, tant il est évident.

M. le président. La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 213.

M. Roland Vuillaume. Monsieur le ministre, notre amendement procède des mêmes intentions que celui de M. Fèvre. Le premier alinéa de l'article 14 est d'une portée trop générale, car il comprend dans son champ d'application l'ensemble des investissements, quelle que soit leur importance et leur caractère, public ou privé. Il convient donc de préciser que seuls sont visés les investissements publics.

M. le président. L'amendement n° 359 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 149 et 213 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. On peut en effet s'interroger sur l'opportunité de limiter la portée de l'article aux infrastructures financées sur des fonds publics. Mais les amendements qui nous sont proposés vont beaucoup plus loin, dans la mesure où ils restreignent les infrastructures aux seuls investissements. Cette restriction est particulièrement évidente dans l'amendement n° 213, mais elle apparaît également dans l'amendement n° 149. C'est pourquoi la commission les a rejetés.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 52, 149 et 213 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec l'amendement de la commission, qui prend en compte les impératifs de sécurité.

S'agissant des amendements n° 149 et 213, il est évident que les choix d'infrastructure visés à l'article 14 sont ceux opérés par les pouvoirs publics. Mais les formulations retenues ne se limitent pas à souligner ce caractère public ; elles ramènent les choix aux investissements, alors que la portée de l'article est assurément plus large. Les choix opérés par les pouvoirs publics peuvent concerner une grande variété de projets, par exemple des tracés, dont il est mal rendu compte par le seul terme d'investissements. Je me range donc à l'avis de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 149 et 213 tombent.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 14 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 14, après les mots : « aménagement du territoire, » insérer les mots : « des nécessités de la défense, ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit, là encore, de prendre en compte les nécessités de la défense dans les choix opérés par les pouvoirs publics.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 15 ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 14, après les mots : « flux de transport », insérer les mots : « nationaux et internationaux. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dans l'esprit de plusieurs amendements qui seront examinés ultérieurement, le Gouvernement propose de prendre en compte la dimension internationale des choix d'infrastructure, dans des limites convenables bien sûr, priorité devant être accordée aux impératifs nationaux.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 53 ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 14 par les mots : « et plus généralement des coûts économiques réels et des coûts sociaux. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Outre le coût financier, il convient de tenir compte, comme dans d'autres articles, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 314 et 308, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 314, 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 :

« Compléter le premier alinéa de l'article 14 par les mots : « et des nécessités de la politique européenne des transports. »

L'amendement n° 308, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 14 par la nouvelle phrase suivante :

« Ils prennent en compte également la nécessité d'une coordination entre Etats membres de la Communauté économique européenne. »

La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 314.

M. Roland Vuillaume. Dans mon intervention sur l'article, j'ai évoqué les problèmes qui peuvent se poser entre toutes les nations européennes, et pas uniquement entre les Etats membres de la C. E. E. J'ai cité l'exemple de l'itinéraire européen qui relie la France à l'Italie et qui atteindra la frontière franco-suisse dans trois ans. L'autoroute devra-t-elle s'arrêter à la frontière et devons-nous subir les embouteillages qui résulteront de cet engorgement ?

Il serait donc souhaitable de tenir compte également des « nécessités de la politique européenne des transports ».

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 308.

M. Charles Fèvre. L'article 14 ne s'intéresse qu'aux choix d'infrastructures opérés au niveau national. Il convient de tenir compte de ceux qui sont envisagés au niveau international, car ils sont susceptibles d'intéresser notre pays.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Auteur d'un rapport au Conseil de l'Europe sur les axes de communication, je sais mieux que quiconque que les infrastructures que peut envisager une nation sur son territoire doivent s'articuler non seulement avec les projets des pays de la C. E. E., mais aussi avec ceux des autres pays d'Europe afin de faciliter la circulation sur l'ensemble du continent.

Nous avons déjà adopté l'amendement n° 15 du Gouvernement, qui prend en compte les flux de transport « nationaux et internationaux ». Il est plus large que l'amendement du groupe du rassemblement pour la République et beaucoup plus large que celui du groupe Union pour la démocratie française. En conséquence, la commission a repoussé ces deux amendements.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je n'ai pas à formuler d'objection sur le fond, bien que je trouve les formulations proposées un peu approximatives. Il s'agit bien de prendre en compte les courants de circulation qui dépassent nos frontières. Mais le Gouvernement a voulu exprimer cette idée sous une forme simple et sans alourdir le texte en se contentant de préciser : « flux nationaux et internationaux ». Ces deux amendements me paraissent donc inutiles.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 314.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 308.

(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° 214 ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 14, supprimer les mots : « et les grands choix technologiques ».

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. C'est un amendement rédactionnel. Les grands projets d'infrastructure nous semblent inclure les grands choix technologiques.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Les projets d'infrastructure ne recouvrent pas les choix technologiques. Ainsi, dans le domaine des transports, l'A. T. R. 42, avion de transport régional, ou le projet de tramways français à Nantes sont des choix technologiques.

La commission a donc repoussé l'amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis que la commission. Les deux notions sont distinctes et doivent donc figurer l'une et l'autre dans le texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 214.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 54 ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 14 par la nouvelle phrase suivante :

« Ces évaluations sont rendues publiques avant la décision de lancement des projets concernés. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement n° 380 ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 54, substituer aux mots : « la décision de lancement », les mots : « l'adoption définitive ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 54 et donner son avis sur le sous-amendement n° 380.

M. Alain Chénard, rapporteur. La publication préalable des évaluations nous semble un gage de démocratie. La commission avait souhaité qu'elle intervienne « avant la décision de lancement des projets », mais le Gouvernement estime que l'expression « avant l'adoption définitive » est meilleure. Cette dernière rédaction nous paraît plus claire et nous sommes favorables au sous-amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre le sous-amendement n° 380.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est favorable à l'amendement de la commission sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

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

M. Charles Fèvre. Je ne suis pas hostile à la publication des évaluations, bien au contraire, mais je m'inquiète de la qualité de l'information qui sera transmise aux usagers. Les rapports d'évaluation sont très complexes et très volumineux. Si on les publiait *in extenso*, ce serait de la désinformation. On devra donc rédiger des synthèses accessibles aux usagers, et tout dépend de la manière dont elles seront conçues.

Je me demande s'il est vraiment utile de publier ce type d'information avant de prendre la décision.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 380.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54, modifié par le sous-amendement n° 380.

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

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 325 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du troisième alinéa de l'article 14 :

« Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan... » (le reste sans changement).

La parole est à M. Duroméa.

M. André Duroméa. Le troisième alinéa de l'article 14 prévoit qu'un bilan des résultats économiques et sociaux devra être établi en vue de permettre l'évaluation des projets retenus. La confrontation entre les prévisions et les premiers résultats permettra d'éclairer les choix ultérieurs et, éventuellement, de les adapter. Cette disposition est donc très intéressante.

Par notre amendement, nous proposons d'étendre l'obligation de bilan à l'ensemble des opérations réalisées avec le concours de fonds publics.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il a semblé à la commission que cet amendement était contraire au principe du libre choix des collectivités locales, qu'il pouvait avoir un effet contraignant. La commission a souhaité son retrait.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 325.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 151 ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'article 14 par la nouvelle phrase suivante : « Il en est de même pour les opérations réalisées sous la maîtrise d'ouvrage des autres collectivités territoriales ou de leurs groupements lorsque leur réalisation a fait l'objet d'une subvention de l'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet alinéa prévoit, pour les opérations réalisées par l'Etat ou par une entreprise nationale, l'obligation de dresser un bilan des résultats économiques et sociaux.

Il nous a paru normal d'imposer la même obligation aux collectivités locales lorsque les opérations dont elles assurent la maîtrise d'ouvrage bénéficient de subventions d'Etat.

Qu'on ne vienne pas me dire que dans ces conditions, la réflexion du moindre bout de route départementale devra faire l'objet d'un bilan ! Seuls sont visés, en effet, aux termes du deuxième alinéa de l'article, « les grands projets d'infrastructure et les grands choix technologiques ». Cette procédure restera

done exceptionnelle. Je pense aux grands barrages-réservoirs de la Seine qui sont réalisés sur le territoire de plusieurs départements, bien au-delà de la région parisienne.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement serait encore plus contraignant pour les collectivités locales que le précédent. La commission y est franchement hostile.

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 l'amendement n° 151.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 55 ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'article 14 par la nouvelle phrase suivante :

« Ce bilan est rendu public ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. La publicité du bilan nous paraît constituer un gage de démocratie.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 301 et 152, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 301, présenté par MM. Gaillard, Billardon, Bérégovery, Tinsseau, de Caumont, Bonrepaux, Forgues et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 14, substituer aux mots : « par l'Etat et les collectivités territoriales », les mots : « respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ».

L'amendement n° 152, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 14, après les mots : « par l'Etat et », insérer les mots : « , en tant que de besoin ».

La parole est à M. Lassale, pour soutenir l'amendement n° 301.

M. Roger Lassale. En clarifiant la rédaction de l'article 14, cet amendement spécifie que des schémas directeurs d'infrastructures doivent être établis, d'une part au niveau national en concertation avec les régions et, d'autre part, au niveau de chacune des collectivités territoriales, y compris, bien entendu, les régions.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 152.

M. Charles Fèvre. Rendre systématique l'établissement des schémas directeurs pour toutes les collectivités locales paraît vraiment excessif car cela risque d'entraîner une déperdition importante de temps et de travail pour des opérations qui ne le justifient pas toujours.

La commission et le Gouvernement ont rejeté mon amendement précédent en arguant qu'imposer aux collectivités locales d'établir un bilan, était une contrainte excessive. Mon amendement n° 152 va dans le sens qui a été souhaité il y a un instant, et je ne vois pas comment on pourrait le refuser. Il faut laisser aux collectivités locales une certaine souplesse pour l'élaboration des schémas directeurs, qui peuvent se révéler coûteux et excessifs dans certains cas.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 301 et 152 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 301 tend à clarifier la rédaction du quatrième alinéa de l'article 14 et à spécifier que des schémas directeurs doivent être établis à la fois par l'Etat et, à leur niveau, par les collectivités territoriales, et que les schémas nationaux doivent être élaborés en concertation avec la région. La commission lui a donné un avis favorable, étant entendu que les collectivités territoriales comprennent également les régions.

Elle a été beaucoup plus réservée sur l'amendement n° 152.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je n'ai pas d'objections de principe à l'amendement n° 301. Il est évident que l'établissement des schémas directeurs s'inscrira dans la préparation des plans nationaux et s'inspirera des méthodes préconisées pour la mise au point de ces plans.

Bien entendu, la concertation sera la règle, et cela me paraissait aller de soi. Mais, si l'Assemblée le souhaite, je veux bien qu'on le précise dans la loi, quoique je ne tiens pas à ce qu'on alourdisse les textes en répétant des dispositions qui figurent dans d'autres lois, en l'occurrence dans la loi de planification.

L'amendement n° 152 m'inspire le même genre d'observation. Il n'est pas fait obligation aux collectivités territoriales ou à leurs groupements d'établir des schémas directeurs. Ces derniers sont prévus à l'initiative de l'Etat et pour des besoins précis. Les collectivités territoriales y contribuent dans la mesure où cela les concerne et seulement si elles le souhaitent.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, la rédaction du projet de loi serait plus conforme à ce que vous venez de dire si le quatrième alinéa de l'article 14, au lieu de disposer que des schémas directeurs d'infrastructures sont établis par l'Etat et les collectivités territoriales, prévoyait qu'ils sont établis par l'Etat et peuvent l'être par les collectivités territoriales. Un amendement pourrait être déposé dans ce sens.

M. le président. Pour le moment, je ne suis saisi que des amendements n° 301 et 152.

M. Charles Fèvre. Ce point pourra être réglé à l'occasion de la deuxième lecture !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 301.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 152 tombe.

MM. Gaillard, Billardon, Bérégovery, Tinsseau, de Caumont, Bonrepaux, Forgues et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 302 ainsi rédigé :

« Compléter le quatrième alinéa de l'article 14 par les mots : « et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux ».

La parole est à M. Lassale.

M. Roger Lassale. Cet amendement donne un contenu plus précis aux schémas d'infrastructure, comme le fait d'ores et déjà le projet de loi pour le schéma directeur des voies navigables à l'article 40.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Favorable.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pas d'objection !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 302.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 56 ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa de l'article 14, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Ces schémas directeurs doivent être compatibles avec les schémas de développement des transports mentionnés à l'article 4. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. De même que les plans d'occupation des sols doivent être compatibles avec les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, il semble indispensable de prévoir que les schémas d'infrastructure devront être compatibles avec les schémas de développement des transports, qui comportent une approche intermodale des problèmes et contiennent les éléments d'appréciation des politiques d'exploitation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Les schémas de développement des transports prévus à l'article 4 revêtent un caractère contractuel. Ils ne recensent pas forcément l'ensemble du potentiel existant, mais visent à établir des programmes précis de développement et à prévoir leur financement.

Dans ces conditions, il va de soi que les collectivités concernées auront le souci que les projets contenus dans les schémas directeurs tiennent compte, dans la mesure où ils se recoupent, des schémas de développement.

Cela dit, ces deux types de schémas se situent à des niveaux très différents. Les uns portent sur de grandes infrastructures, de grands projets, et les autres sur des opérations départementales ou régionales très précises.

Il faut, certes, veiller à la compatibilité des différents documents, mais il ne paraît pas souhaitable de rendre trop rigides les procédures et de les compliquer par des obligations administratives extrêmement lourdes, contraignantes et difficiles à respecter, parce qu'elles exigeraient une confrontation systématique qui n'est pas forcément indispensable.

Il faut laisser un peu d'initiative aux collectivités elles-mêmes. Aussi, sans émettre d'objection de principe, j'avoue ne pas être très enthousiasmé par cet amendement.

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

M. Charles Fèvre. Il va sans dire que les transports doivent être cohérents avec les infrastructures, ou vice-versa, car la cohérence joue dans les deux sens et selon moi, monsieur le rapporteur, plutôt dans le sens inverse de celui que vous avez indiqué.

En effet, les infrastructures existent déjà. Les schémas vont donc être élaborés en fonction des infrastructures existantes, à partir desquelles devra s'établir la compatibilité.

J'ajoute que l'amendement est insuffisant, car il ne fait nullement mention des schémas d'urbanisme. Or l'urbanisme est au début de la chaîne. C'est en fonction de la volonté d'urbanisation et de l'orientation qu'on lui donne que se développent les schémas d'infrastructure et les schémas de développement des transports.

Par conséquent, l'amendement n° 56 est inutile, il ne va probablement pas dans le bon sens, en tout cas, il est insuffisant. C'est une raison supplémentaire de le refuser.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 57 ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa de l'article 14, insérer le nouvel alinéa suivant :

« La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement précise les conditions d'application du dernier alinéa de l'article 4, dans le respect des principes de la loi de planification et de décentralisation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pas d'objection !

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

M. Charles Fèvre. Les gouvernements précédents, monsieur le ministre, avaient déjà habitué les régions à participer à des projets intéressant des routes nationales, par exemple, notamment dans le cadre des P.A.P.I.R. Or voilà que la commission propose la banalisation de ces pratiques !

Cette banalisation peut coûter fort cher aux collectivités locales, et j'y suis personnellement opposé. Que l'on négocie avec les collectivités locales la réalisation d'un aménagement ou d'une infrastructure, en prévoyant un programme spécial sur l'enveloppe routière de votre ministère, j'en suis d'accord. Mais le système banalisé qu'on nous propose sera un moyen de réaliser des transferts de charges.

J'ai entendu, pendant vingt ans, dans mon conseil général, chers collègues de la majorité, vos amis accuser les gouvernements de l'époque de procéder à des transferts de charges. Or, aujourd'hui, vous les banalisez !

J'ajoute, monsieur le ministre d'Etat, que ce sera un « truc » formidable pour multiplier par deux les crédits de votre ministère. Dans chaque cas, vous aurez la possibilité de dire aux régions ou aux départements : nous finançons 50 p. 100, et vous ajoutez les 50 p. 100 qui restent. Nous nous refusons à avaler des couleuvres de cette taille !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Notre collègue a mal lu notre amendement, et une relecture plus attentive devrait le rassurer. Il est écrit : « La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées. »

Si l'on peut adresser une critique à cet amendement, c'est de considérer que les régions, qui ne sont pas exclues de son champ d'application, sont d'ores et déjà collectivités locales, alors que ce n'est encore pas le cas. Mais le préciser dans le débat permettra une interprétation dépourvue de toute équivoque.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 215 ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa de l'article 14, supprimer les mots :

« les infrastructures et les choix technologiques, ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, »

Cet amendement est retiré.

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 216 ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa de l'article 14, supprimer les mots : « et les choix technologiques. »

La parole est à M. Guillaume.

M. Roland Guillaume. Dans la mesure où l'amendement n° 214, qui tendait lui aussi à supprimer toute référence aux choix technologiques a été rejeté, nous retirons l'amendement n° 216.

M. le président. L'amendement n° 216 est retiré.

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 313 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 14 par le nouvel alinéa suivant :

« Toutefois, tout schéma directeur, modal ou intermodal, fera l'objet d'une loi distincte soumise en tant que telle au Parlement. »

La parole est à M. Guillaume.

M. Roland Guillaume. Le Parlement doit être associé à la politique d'équipement en infrastructures du pays. Certains nous rétorqueront sans doute qu'il l'est déjà par le vote du budget. Mais je pense notamment aux infrastructures importantes, comme le canal Rhin-Rhône ou les grandes liaisons routières, toutes opérations auxquelles le Parlement doit être étroitement associé.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il y a déjà une loi sur la planification. Prévoir une loi distincte est absolument inutile.

La commission a rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il est bien évident que le Parlement sera associé, puisque les schémas directeurs visés par l'amendement n° 313 s'inscrivent nécessairement dans le Plan, qui sera soumis aux assemblées, ou bien auront des répercussions budgétaires, et seront donc discutés dans le cadre de la loi de finances.

Vous avez notamment évoqué, monsieur Guillaume, le cas de voies navigables. Tout cela est lié au IX^e Plan et le Parlement aura donc la possibilité d'en discuter prochainement.

M. Christian Bergelin. Nous retirons l'amendement n° 313.

M. le président. L'amendement n° 313 est retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 153 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 14 par le nouvel alinéa suivant :

« Les règles et modalités qui précèdent doivent permettre l'exercice et le développement de chaque mode de transport dans des conditions de concurrence égales. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Avant de défendre le dernier amendement à l'article 14, je présenterai deux observations très courtes.

A M. de Caumont, qui m'a reproché d'avoir préconisé la suppression de l'article 14, je rappellerai qu'il faut écouter les interventions jusqu'au bout. En effet, j'ai dit qu'on aurait pu supprimer cet article et, en contrepartie, présenter, pour que le Parlement soit bien informé, un projet spécifique beaucoup plus complet, qui aurait pu donner lieu à un débat sérieux et approfondi.

Ensuite, monsieur le ministre d'Etat, je reviendrai un instant, si vous me le permettez, sur l'amendement précédent. Dans une lettre adressée à M. Vuillaume et signée par vous-même ou, par autorisation, par l'un de vos collaborateurs, et qui concerne une liaison par autoroute Lausanne—Vallorbe et divers aménagements connexes, il est écrit, au dernier paragraphe : « A cet égard, je signale qu'il n'est pas douteux que si les instances régionales et locales intéressées à cette entreprise associaient leurs efforts à celui de l'Etat, les perspectives s'en trouveraient sensiblement améliorées. »

Si ce n'est là pas donner une petite carotte pour attirer le lapin, je ne sais plus lire ! Vous amorcez la pompe avec l'argent de votre ministère, et vous obtenez, par le biais de contrats avec les collectivités locales, un effet multiplicateur sur vos crédits.

Vous m'objecterez peut-être que ce que mon amendement tend à préciser a déjà été indiqué. Certes ! Mais l'harmonisation des conditions de concurrence peut s'effectuer de diverses manières. En ce qui concerne la S.N.C.F., par exemple, le paiement par l'Etat d'une partie des retraites se justifie par la nécessité d'harmoniser les conditions de concurrence.

Concernant les infrastructures, il est évident qu'on peut favoriser artificiellement un mode de transport. Nous voulons précisément éviter cela et être sûrs que les calculs seront objectifs.

Cet amendement répond à une conception qui a déjà été exposée à l'occasion de divers articles, notamment au début du projet de loi, et qui trouve tout spécialement sa place dans cet article 14, consacré aux infrastructures, aux grands équipements et aux matériels de transport.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous avons trop insisté tout au long de ce débat sur les notions de concurrence loyale mais trisée pour accepter, au détour d'un amendement, de modifier ces conditions de concurrence. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission.

J'avais cru comprendre, lors de l'examen des premiers articles du projet, que M. Fèvre était opposé à l'idée que l'on pouvait envisager un développement de tous les modes de transport. D'ailleurs, un amendement avait été proposé tendant à supprimer le mot « développement ». Je m'étonne qu'il préconise ici une position inverse.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que le libre choix de l'usager se faisant au coût économique réel conduisait les modes de transport à se développer à un rythme différent et que, dans une conjoncture difficile, c'est-à-dire lorsque le taux de croissance est inférieur à 2 p. 100, certains types de transport risquaient de stagner, voire de régresser.

Mon amendement vise, je le répète, à harmoniser les conditions de concurrence et à éviter qu'à travers les infrastructures ne soient faussées les conditions de concurrence.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 153.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 14, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 14.

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 154 ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer le nouvel article suivant :

« Dans l'objectif du développement régional et de soutien des activités régionales du secteur des travaux publics, l'Etat devra veiller à ce que les entreprises locales des régions où sont réalisées les grands équipements ou infrastructures soient mieux associées à la réalisation des travaux qui y sont exécutés par les entreprises d'importance nationale. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'article additionnel que nous proposons d'insérer traite d'un point auquel tous les représentants locaux ou régionaux sont très sensibles.

Vous savez, monsieur le ministre, combien est difficile la situation des entreprises de travaux publics, notamment des entreprises locales, qui ne peuvent aller travailler dans des régions autres que celles où elles sont implantées, faute de pouvoir, comme le font les entreprises à zone d'influence nationale, envoyer du personnel à l'autre bout de la France ou sous-traiter dans les conditions qu'elles souhaitent.

Or, de plus en plus de marchés sont pris par des entreprises à vocation nationale, qui deviennent des entreprises générales et se chargent de travaux d'un montant de plus en plus faible.

Cela pose un grave problème car les entreprises locales se voient souvent totalement écartées des travaux qui s'effectuent dans leur département ou dans leur région.

Je suggère donc, par cet amendement, non pas que soit instituée une obligation juridique, qui serait peut-être un peu contraignante — et je ne suis pas sûr que vous puissiez prendre une telle mesure — mais que soient organisées des tables rondes, et que soient données des recommandations de façon que les grandes entreprises nationales associent davantage les entreprises locales à la réalisation de leurs travaux.

Cela n'est pas nouveau puisque E.D.F., dans son programme nucléaire, a prévu un système qui consiste à répartir les travaux des entreprises en deux ou trois catégories et à obliger les entreprises soumissionnant et obtenant des travaux de catégorie 1, c'est-à-dire les plus importants, à associer à la réalisation de ceux-ci les entreprises locales.

Tel est l'objet de cet amendement, qui me paraît de nature à soutenir le secteur des travaux publics dans nos régions et à aller dans le sens souhaité par le Gouvernement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission ne peut qu'être d'accord sur l'intention : associer au mieux les entreprises locales aux travaux qui sont réalisés dans les régions. J'espère que l'ensemble des collectivités y veillent.

Mais l'écrire dans un texte de loi et préciser que c'est l'Etat qui devra veiller, c'est-à-dire donner à l'Etat une mission d'intervention au niveau économique dans la région, cela me paraît trop contraignant et contraire aux habitudes qui vont être développées dans ce pays.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cette proposition se situe en dehors de l'objet de ce projet de loi.

Cela dit, le Gouvernement est soucieux de soutenir et de favoriser l'activité des entreprises locales de travaux publics.

C'est dans cet esprit et en liaison avec la décision de création d'un fonds de grands travaux — qui comporte un grand nombre d'opérations diversifiées, notamment en matière de transport — que j'ai adressé une circulaire aux départements et donné des directives précises afin que, dans la passation des marchés, les entreprises locales soient favorisées, bénéficient d'un avantage et puissent donc recevoir une part appréciable des travaux qui sont inscrits dans ce projet.

Tel est l'état d'esprit du Gouvernement, qui continuera ses efforts en ce sens. Mais il ne me paraît pas possible de faire figurer dans la loi les dispositions prévues par cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 154.

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	485
Nombre de suffrages exprimés	485
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	158
Contre	327

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Article 15.

M. le président. « Art. 15. — L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

« L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

« L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 155 ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa de l'article 15, supprimer les mots : « direct ou indirect. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il s'agit d'un amendement analogue à d'autres amendements que j'ai déjà déposés et qui ont été repoussés. J'ai l'impression qu'il va recevoir le même accueil de la part de la commission et du Gouvernement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Tout à fait, monsieur Fèvre ! Avis défavorable !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 155.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 217 ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 15, supprimer les mots : « ou de prix ».

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Ce n'est pas un amendement de fond, il concerne seulement la teneur juridique des mots employés.

Puisque nous sommes dans un cadre réglementaire, il n'est pas question de prix et il vaut mieux parler de tarifs et de redevances.

On peut penser aussi que les difficultés pratiques et même jurisprudentielles seraient encore aggravées si aux notions déjà imprécises de taxes et de redevances était ajoutée celle de prix.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre ! La commission a souhaité maintenir les trois termes : taxes, redevances et prix.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. D'accord avec la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 217.

(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° 156 ainsi libellé :

« Après le mot : « prix », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 15 : « permettant d'assurer le financement ou de concourir à la charge que représente le coût de réalisation et de fonctionnement de ces équipements. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il ne s'agit pas d'un amendement de pure forme.

Le dernier alinéa de l'article 15 est ainsi rédigé : « L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports. »

L'amendement vise à éviter que ne s'établisse cette relation entre l'usage et le coût collectif — car c'est à quoi cela revient — et à s'en tenir à une notion plus conforme à ce qui se pratique, à savoir que les coûts d'investissement et d'entretien d'une infrastructure peuvent effectivement donner lieu à une rémunération — taxe, prix ou autre.

Mais la formulation, telle qu'elle est, est de nature à nous inquiéter. En effet, en dehors même des péages pour les autoroutes ou des taxes portuaires ou aéroportuaires, vous pouvez instituer une taxe de coordination, c'est-à-dire qu'un mode de transport pourra se voir imposer une taxe spécialement pour rétablir des conditions de concurrence.

Vous allez trop loin, monsieur le ministre d'Etat. Vous tournez le dos à l'harmonisation des conditions de concurrence loyale — terme qui figure dans un article liminaire du projet — en voulant introduire cette notion de « réalisation des objectifs généraux de la politique des transports ».

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La formulation du projet nous est apparue meilleure car elle englobe les coûts sociaux, ce que ne fait pas le texte de l'amendement.

La commission se prononce contre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission. La formulation utilisée dans le projet reflète mieux la réalité, en l'occurrence l'existence de certaines taxes — par exemple, la taxe à l'essieu sur les véhicules routiers. Elle est donc plus précise que la proposition qui nous est faite.

Je profite de l'occasion pour indiquer que le Gouvernement n'a aucunement l'intention de proposer l'institution de je ne sais quelle taxe de coordination dont on a parlé. Il n'y a aucun projet de ce type ou similaire.

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

M. Charles Fèvre. Je note avec satisfaction votre engagement, monsieur le ministre d'Etat, de ne pas créer de taxes de coordination.

Vous avez pris l'exemple de la taxe à l'essieu. C'est le type même de taxe destinée à égaliser les conditions de concurrence, dans des limites relativement précises, et non à « concourir à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports ». Elle a été instituée pour que les transports routiers prennent en charge une part de l'usure des infrastructures autoroutières, et surtout routières. L'expression : « objectifs généraux » est très vague et peut permettre une infinité de solutions alors que les taxes, redevances et prix constituent des coûts pour les entreprises.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 156.

(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° 157 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 15 par la nouvelle phrase suivante : « Les conditions d'application de cette disposition en faveur des infrastructures et équipements associés réalisés par les collectivités locales fait l'objet d'un décret en conseil d'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je viens de souligner à quel point les « objectifs généraux » étaient larges et comportaient des risques. Cette remarque vaut également pour les collectivités locales.

Avec ce texte, qu'est-ce qui empêchera demain un département qui aura réalisé une nouvelle route d'instituer un péage ?

Certes, si un département réalise un ouvrage d'art important ou de grandes infrastructures, il n'est pas anormal de lui permettre de percevoir un péage ou une taxe liée à leur usage mais il faudrait définir les conditions dans lesquelles cela peut se faire. En effet, les collectivités territoriales ont toujours, vous le savez, des besoins financiers, et elles peuvent être tentées de recourir à ce moyen.

Je vous propose donc de prévoir une garantie dans la loi, ce qui n'exclut nullement, je le répète, d'ouvrir cette faculté aux collectivités locales.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement est contraire à une décentralisation bien comprise car il introduirait une tutelle inopportune. Contre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je me permets de rappeler que toute taxe nouvelle doit être créée par la loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 157. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 15. (L'article 15 est adopté.)

Article 16.

M. le président. Je donne lecture de l'article 16.

CHAPITRE IV

Des Institutions.

« Art. 16. — Un conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent. »

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

M. Robert de Caumont. Avec votre permission, monsieur le président, j'interviendrai à la fois sur les articles 16 et 17.

Je donne tout d'abord acte à M. Fèvre que c'est la mort dans l'âme qu'il a préconisé la suppression de l'article 14, ne s'étant pas vu proposer, je le cite, un projet beaucoup plus complet qui aurait permis de parler plus longuement, plus sérieusement, et d'approfondir les notions complexes de coût financier, de coût économique réel et de coût social.

En somme, M. Fèvre nous proposait de reculer pour mieux sauter. Nous avons, quant à nous, préféré prouver le mouvement en marchant !

Avec les articles 16 et 17, notre collègue va être satisfait car ils créent des lieux où l'on pourra justement parler beaucoup plus longuement et sérieusement de ces problèmes. Il est en effet tout à fait nécessaire qu'à chaque niveau de décision soit mise en place une structure consultative permettant un débat démocratique, dans le domaine de compétence de l'Etat bien entendu, la loi de décentralisation reconnaissant une compétence propre aux collectivités territoriales de tous niveaux.

Nous souhaitons que ces instances soient systématiquement consultées sur les schémas nationaux de développement des transports et des infrastructures et que leur composition soit

représentative des différentes catégories concernées. Pour les entreprises de transport et l'Etat, cela va de soi, mais je suggère que figurent également dans ces instances, au titre des personnes compétentes, des spécialistes de l'économie des transports. En effet, cette science existe, elle est en plein développement et tente d'apporter des réponses de plus en plus pertinentes aux questions qui préoccupent très légitimement M. Fèvre comme l'ensemble des parlementaires.

Doivent également participer à cette réflexion collective des représentants qualifiés des usagers — en particulier ceux des transports en commun, qui sont des individuels, dispersés face à des interlocuteurs rassemblés — et des salariés des entreprises concernées. Ainsi cette concertation sera pleinement démocratique et les organes consultatifs pourront jouer pleinement leur rôle et approfondir le débat, comme l'a souhaité tout à l'heure M. Fèvre.

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

M. Charles Fèvre. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président, je m'exprimerai moi aussi sur les articles 16 et 17.

Monsieur le ministre d'Etat, ce Conseil national des transports va remplacer le Conseil supérieur des transports. J'espère que le changement ne se limite pas à cette substitution d'adjectif.

Le nouveau conseil comprendra des professionnels, des usagers, des salariés et des représentants de l'Etat ainsi que des personnes qualifiées. La composition de l'ancien Conseil supérieur des transports a été pour la dernière fois modifiée en novembre 1977. La liste comprenait à peu près les mêmes catégories de représentants que le nouveau conseil.

Il n'y a donc pas un très grand changement et je me demande la raison pour laquelle vous n'avez pas purement et simplement conservé l'ancien Conseil supérieur des transports. Le remplacer par un conseil « national » n'ajoute pas grand chose. Cela lui donnera peut-être une plus grande audience mais il est de tradition dans l'administration de donner un autre nom à un tel conseil. Je préciserai ma réflexion lors de la discussion de nos amendements.

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 158 ainsi libellé :

« I. — Rédiger ainsi la première phrase de l'article 16 :

« Un conseil national des transports est associé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transports intérieurs dans le domaine de la compétence de l'Etat. »

« II. — En conséquence, rédiger ainsi le début de la seconde phrase de cet article :

« Il peut être consulté par... » (le reste sans changement).

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. On va sans doute reprocher à cet amendement de couper les ailes à l'article 16 en supprimant les comités régionaux et départementaux des transports.

Que dit cet article ? « Un Conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. »

Par « politique des transports intérieurs », on peut entendre la politique des transports au sens strict mais aussi les infrastructures. Il ressort des articles 16 et 17 combinés et d'une analyse attentive de la composition du conseil national, des comités régionaux et des comités départementaux qu'il s'agit uniquement des transports et non des infrastructures. Je ne vois d'ailleurs pas comment ce conseil et ces comités pourraient donner leur avis sur des schémas d'infrastructures.

Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que les collectivités territoriales étaient entièrement responsables. Elles peuvent donc prendre les avis qui conviennent et décider.

Si tout est clair en ce qui concerne le niveau national, je ne vois pas du tout ce qu'il pourra y avoir au niveau départemental. Ainsi, le secteur des marchandises va rester très centralisé car vous ne pouvez pas déléguer le système d'autorisation à des autorités départementales. Vous n'auriez plus, sinon, la maîtrise de la capacité en tonnage des transports, publics notamment.

D'ailleurs, depuis 1949, ce système a été géré au niveau national et je pense qu'il continuera à en être de même. J'ai fait partie pendant quelques années du comité technique départe-

tement des transports de marchandises de mon département, en qualité de conseiller général. Il ne s'est jamais réuni! En effet, comme il était chargé de tenir le registre des transporteurs et que celui-ci est tenu par la direction de l'équipement, il n'avait aucune raison de se réunir.

Quant aux questions relatives aux transports de personnes, elles ne vont pas rester de la compétence de l'Etat puisque la loi sur les compétences prévoit de les déléguer presque toutes aux régions et aux départements.

Je ne vois donc pas ce que feront les comités régionaux et départementaux. Certes, ils pourront toujours discuter, mais ce sera tout!

En revanche, je vois très bien ce que fera un conseil national, surtout s'il est associé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports. Je conçois qu'un tel organe vous soit utile pour vous conseiller et vous faire des propositions mais, dans le domaine de compétence de l'Etat, ces comités régionaux ou départementaux n'ont pas lieu d'exister : je propose donc de ne pas en créer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 158 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a marqué son attachement aux conseils régionaux et aux conseils départementaux. Elle est donc contre cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il convient de maintenir le texte tel qu'il est et donc de repousser cet amendement.

Contrairement à ce qu'a dit M. Fèvre, certaines compétences de l'Etat peuvent être déconcentrées dans un domaine aussi complexe que celui-ci. Il est en effet fort utile qu'on puisse observer de plus près les problèmes de transport, les analyser et formuler des avis afin de les résoudre.

Ainsi, la commission des sanctions trouvera mieux sa place au niveau régional, auprès du comité régional des transports, qu'à l'échelon national, et l'on pourrait donner d'autres exemples.

D'ailleurs, fidèle à la loi de décentralisation, ce texte n'impose aucune obligation aux élus régionaux et départementaux. Mais il est bien évident que s'ils souhaitent se retrouver dans un lieu de concertation afin de traiter des problèmes de transport, l'existence de ces comités le leur permettra. Ils sont donc utiles et je demande à l'Assemblée de repousser cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 158.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 218 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'article 16, supprimer les mots : « et à la mise en œuvre ».

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Cet amendement fait suite aux amendements que nous avons défendus aux articles 2, 3 et 4. La mise en œuvre d'un droit qui existe déjà ne nous semble pas devoir être évoquée dans un texte législatif.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous nous sommes déjà expliqués sur ce point avec M. Galley.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 218.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 326 ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase de l'article 16, supprimer les mots : « dans le domaine de compétence de l'Etat ».

La parole est à M. Jarosz.

M. Jean Jarosz. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président, je défendrai en même temps, dans un souci de cohérence, les amendements n° 326, 327 et 328.

Par ces amendements, nous souhaitons élargir le champ d'intervention dans la politique des transports des institutions renouvelées ou nouvelles que sont le Conseil national des transports, les comités régionaux et départementaux.

Dans la rédaction initiale du projet de loi, la possibilité qui leur était reconnue de se saisir des problèmes existants et d'en débattre nous a semblé trop limitée, voire susceptible d'être inexistante, ce qui n'était pas bon. Ces différents conseils et comités peuvent en effet constituer un cadre approprié et souple permettant de confronter les différents niveaux territoriaux concernés par la mise en œuvre de la politique des transports ainsi que les différents partenaires sociaux qui y concourent, c'est-à-dire les employeurs, les usagers et les salariés.

Une telle démarche serait de plus conforme à l'article 4 du projet de loi, qui prévoit que la mise en œuvre de la politique globale des transports doit être assurée avec la participation de tous les intéressés. Cette approche a d'ailleurs conduit notre groupe à déposer des amendements à l'article suivant, relatif à la composition des conseils et comités. Je reviendrai donc ultérieurement sur ce problème.

Nos amendements n° 326, 327 et 328 constituent un tout cohérent qui tend à donner la possibilité aux conseils et comités d'être associés dans tous les domaines à l'élaboration de la politique des transports et à rendre obligatoire, et non facultative, leur consultation par les autorités organisatrices des transports, et non par les autorités de l'Etat seulement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 326 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission l'a rejeté, estimant qu'il était contraire à l'esprit de la décentralisation. Il semble normal de ne donner au Conseil national des transports, aux comités régionaux et aux comités départementaux des transports que des attributions qui relèvent du domaine des compétences de l'Etat.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous nous heurtons là à une difficulté qui tient à la loi de décentralisation elle-même. Je comprends tout à fait les préoccupations des auteurs de cet amendement. J'ai d'ailleurs indiqué qu'il était souhaitable qu'une concertation s'établisse entre les élus des différents niveaux et les représentants de l'Etat pour traiter de ces problèmes.

Mais nous ne pouvons pas, dans un texte de loi, obliger les régions et les départements à participer à de tels organismes ou à contribuer à leur création. Nous ne pouvons pas définir leur domaine d'action et leurs compétences en contradiction avec la loi de décentralisation. Il y a là un obstacle juridique : c'est la raison pour laquelle nous avons retenu la formulation qui vous est proposée.

Il n'en reste pas moins qu'il faudra élaborer sur le terrain les formules de coopération permettant de résoudre ces problèmes de manière efficace.

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

M. Jean Jarosz. L'argumentation de M. le ministre d'Etat est convaincante. Je retire l'amendement n° 326, ainsi que les amendements n° 327 et 328.

M. le président. L'amendement n° 326 est donc retiré.

Il en est de même des amendements n° 327 et 328.

Je suis saisi de deux amendements n° 219 et 58 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 219, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de la seconde phrase de l'article 16 :

« Chaque section du conseil, voyageurs et marchandises, peut être consultée par les autorités de l'Etat... » (le reste sans changement).

L'amendement n° 58, présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa, est ainsi rédigé :

« Au début de la seconde phrase de l'article 16, substituer aux mots : « peuvent être », le mot : « sont ».

La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 219.

M. Pierre Weisenhorn. Cet amendement va dans le sens du projet, qui tend à associer le Conseil national des transports à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs. Pour accroître l'efficacité de cette collaboration, nous proposons de bien distinguer les questions relatives au transport des marchandises et celles concernant le transport des voyageurs en soulignant le rôle des sections spécialisées.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 58 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 219.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a pensé qu'il était préférable de retenir la formulation « sont » à « peuvent être », et ce afin d'établir de meilleures relations avec les nouveaux organismes.

Quant à l'amendement n° 219, il a semblé à la commission qu'il propose une modification qui relève du pouvoir réglementaire. Le décret précisera en effet les attributions des nouvelles institutions.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. S'agissant de l'amendement n° 219, je pense également que cette précision relève du domaine du règlement. Il y aura très certainement une section « voyageurs » et une section « marchandises », mais on peut en imaginer d'autres. C'est pourquoi il ne paraît pas utile d'entrer dans les détails.

Quant à l'amendement n° 58, je comprends bien les intentions de ses auteurs. Certes, la rédaction de cet article est très raaisée, si bien que la deuxième phrase se rapporte à la fois au conseil national et aux comités régionaux et départementaux. Si nous avons retenu la formulation « peuvent être consultés », c'est parce qu'il nous est apparu que les comités régionaux et départementaux ne seraient pas nécessairement consultés sur toutes les questions touchant à l'organisation et au fonctionnement du système de transport et des divers modes qui le composent. Cette formulation est assez souple pour s'adapter à tous les niveaux. Cela dit, cet article procède bien d'une volonté de décentralisation et de consultation des intéressés.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il convient que la consultation des intéressés puisse leur permettre d'exprimer leur point de vue.

Compte tenu des explications que vient de nous fournir le Gouvernement, je serais d'avis, si mon collègue M. Duroméa, cosignataire, en est d'accord, de retirer l'amendement n° 58.

M. André Duroméa. J'en suis d'accord !

M. le président. L'amendement n° 58 est donc retiré.

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Si cet amendement avait été maintenu, la disposition qu'il proposait aurait été parfaitement contradictoire avec la réponse que m'a faite M. le ministre tout à l'heure. Quand j'avais proposé de supprimer les comités régionaux départementaux, ne m'avait-il pas dit que de toute façon, il ne serait pas obligatoire de les consulter ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 219.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 59 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par la nouvelle phrase suivante :
« Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de doter le conseil national des transports d'un pouvoir consultatif, afin que les intéressés qui en sont membres fassent connaître leur point de vue.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Avis favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 159 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par la nouvelle phrase suivante :

« Dans leur domaine de compétence, le conseil national des transports, les comités régionaux et départementaux des transports peuvent se saisir de toute question et formuler des propositions aux autorités de l'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Dès l'instant où ces organismes disposent d'un pouvoir consultatif, il convient d'aller un petit peu plus loin en leur permettant de se saisir de toute question et de formuler des propositions aux autorités de l'Etat, uniquement dans le domaine de leurs compétences, bien sûr. C'est un corollaire normal.

La consultation à la demande est plutôt passive. Si l'on veut donner vie à ces comités, il faut leur permettre de se saisir d'une question pour donner un avis et formuler des propositions.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Au début de la discussion de cet article 16, on a tenté de nous convaincre que les comités régionaux et départementaux étaient un peu superfétatoires. Et voilà qu'au détour de cet amendement n° 159 on veut leur permettre de se saisir de toute question et de formuler des propositions aux autorités de l'Etat !

M. Charles Fèvre. Il ne s'agit pas de cela !

M. Alain Chénard, rapporteur. Il nous semble qu'il y a contradiction.

La rédaction initiale du texte nous paraît préférable. La commission s'oppose donc à cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement rejoint la commission sur ce point. Avis défavorable !

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le rapporteur, votre argumentation n'est pas sérieuse, et je pèse mes mots.

En effet, j'ai déposé un autre amendement, n° 160, qui tend à compléter cet article par la nouvelle phrase suivante : « Dans son domaine de compétence, le conseil national des transports peut se saisir de toute question... »

Si mon premier amendement tendant à la suppression des comités régionaux et départementaux avait été adopté, c'est naturellement celui-ci qui serait venu en discussion.

A partir du moment où l'Assemblée a décidé de créer les comités régionaux et départementaux — je ne me faisais guère d'illusions — je défends tout naturellement l'amendement n° 159, qui est un amendement de repli.

Ce que je proposais pour le conseil national est également valable pour les comités départementaux et régionaux dès l'instant où l'Assemblée a décidé de les créer.

Tout cela est d'une logique que me paraît assez forte et je ne comprends pas le procès d'incohérence que vous me faites en me reprochant de vouloir une chose et son contraire. Ce n'est pas vrai !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il ne s'agit pas de vous faire un tel procès. J'ai fort bien compris le sens des amendements n° 160 et 159. Je ne suis peut-être pas sérieux, mais je ne suis pas complètement idiot. (Rires.)

M. Charles Fèvre. Je n'ai pas dit cela !

M. Alain Chénard, rapporteur. Après avoir craint que ces comités départementaux et régionaux n'aient trop à faire ou rien à faire, ou en tout cas aient un champ d'action qui les rende inutiles, voilà qu'on leur donne une compétence excessive. Cela ne nous paraît pas concevable.

La commission demeure défavorable à cet amendement n° 159.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 159.

(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° 160, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par la nouvelle phrase suivante :

« Dans son domaine de compétence, le conseil national des transports peut se saisir de toute question et formuler des propositions aux autorités de l'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'amendement n° 160 tombe, monsieur le président, puisque mon amendement de suppression des comités régionaux et départementaux n'a pas été adopté. L'un allait avec l'autre.

M. le président. L'amendement n° 160 n'a plus d'objet.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16, modifié par l'amendement n° 59.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17.

M. le président. « Art. 17. — Le conseil national des transports est composé de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétence.

« Les comités régionaux et départementaux ont une composition analogue à celle du conseil national. En outre, la région, les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional, dès lors qu'ils en font la demande; le département et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés dans les mêmes conditions aux travaux du comité départemental. Dans ces deux cas, ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentées participent aux frais de leur fonctionnement. »

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

M. André Duroméa. L'article 17 fixe notamment la composition du conseil national des transports et des comités régionaux et départementaux. Il me semble indispensable d'élargir sensiblement et de préciser la composition de ces organismes.

Comme le rappelait M. Jean Jarosz, en défendant nos amendements à l'article précédent, nous partageons entièrement la philosophie de l'article 4, qui a été adopté par l'Assemblée et qui prévoit que la mise en œuvre de la politique globale des transports est assurée avec la participation des représentants de tous les intéressés. Il ne s'agit pas d'une clause de style. Les transports, dans notre pays, ont trop longtemps souffert, par le passé, d'une gestion centralisée, étatique et autoritaire n'acceptant pas tous les acteurs de transport et, par voie de conséquence, prenant mal en compte leurs besoins et leurs aspirations.

Notre groupe a donc déposé à cet article 17 un amendement qui, d'une part, propose d'élargir la composition des conseils et comités aux élus tant nationaux que locaux, et, d'autre part, précise mieux dans quelle mesure seront représentées les entreprises. Il nous semble nécessaire en effet d'associer explicitement les salariés des entreprises, par le biais de leurs syndicats représentatifs aux travaux de ces instances de concertation. Nous sommes satisfaits de constater que la commission a retenu, par voie d'amendements, l'esprit de nos suggestions. En ce qui concerne ce dernier point, le Gouvernement, pour sa part, a déposé un amendement élargissant la composition du conseil national aux élus nationaux et locaux. L'ensemble de ces amendements nous donne satisfaction, mais nous souhaitons que l'Assemblée adopte une synthèse de ces propositions, tant en ce qui concerne le conseil national que les comités régionaux et départementaux.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements n° 329, 60 et 362 pouvant être soulevés à une discussion commune.

L'amendement n° 329, présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 17 les nouvelles dispositions suivantes :

« Le Conseil national des transports est composé :

« 1) de représentants des employeurs, des syndicats de salariés représentatifs au plan national, des comités d'entreprise des entreprises qui participent aux opérations de transport ;

« 2) d'élus désignés en leur sein par l'Assemblée nationale et le Sénat ;

« 3) d'élus des collectivités territoriales ;

« 4) de représentants de l'Etat ;

« 5) de personnalités désignées en raison de leur compétence ;

« 6) de représentants des usagers. »

L'amendement n° 60, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 17 les nouvelles dispositions suivantes :

« Le Conseil national des transports est composé de représentants :

« — des entreprises qui participent aux opérations de transport ;

« — des syndicats de salariés représentatifs au plan national ;

« — des différentes catégories d'usagers ;

« — de l'Etat,

et de personnalités désignées en raison de leur compétence. »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements, n° 382 et 330.

Le sous-amendement n° 382, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'amendement n° 60 :

« — des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports. »

Le sous-amendement n° 330, présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'amendement n° 60, insérer les nouveaux alinéas suivants :

« — des députés et sénateurs désignés en leur sein par l'Assemblée nationale et le Sénat ;

« — des collectivités territoriales. »

L'amendement n° 362, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa de l'article 17, après le mot : « représentants », insérer les mots : « du Parlement et des collectivités territoriales. »

La parole est à M. Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 329.

M. André Duroméa. J'ai soutenu cet amendement en intervenant sur l'article, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 60.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend notamment à préciser que les salariés seront représentés par leurs syndicats respectifs, syndicats qui doivent être, bien entendu, représentatifs au plan national.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir le sous-amendement n° 382 et présenter, s'il le souhaite, l'amendement n° 362.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement n° 362, qui tend à ajouter à la liste des représentants qui composent le conseil national des transports les « représentants du Parlement et des collectivités territoriales », reprend au fond l'une des propositions qui figurent dans l'amendement n° 329.

Quant au sous-amendement n° 382 à l'amendement n° 60, il propose une formulation moins limitative concernant les représentants des syndicats. Il convient ici de ne pas se limiter aux grandes centrales syndicales. Dans ce secteur, il existe en effet des syndicats autonomes très représentatifs. C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que l'on retienne plutôt l'expression : « des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ».

M. le président. Je vous signale, monsieur le ministre d'Etat, anticipant un peu sur la suite du débat, que l'adoption de

l'amendement n° 60, sous-amendé par le sous-amendement n° 382 du Gouvernement, ferait tomber l'amendement n° 362 également présenté par le Gouvernement.

Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 382 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Je suis tout à fait d'accord pour reconnaître que le sous-amendement n° 382 du Gouvernement précise l'amendement de la commission.

En ce qui concerne l'amendement n° 362, la difficulté vient du fait qu'il a été considéré comme un sous-amendement lorsque la commission l'a examiné.

Sur le fond, la commission a craint que les parlementaires n'éprouvent quelque difficulté à accomplir cette mission supplémentaire mais ne s'est pas opposée à cet amendement.

Donc, sous réserve de l'acceptation du Gouvernement, je propose à l'Assemblée d'adopter l'amendement n° 60, modifié par le sous-amendement n° 332 et de transformer l'amendement n° 362 en sous-amendement, ce qui permettrait de le retenir aussi.

M. le président. En êtes-vous d'accord, monsieur le ministre d'Etat ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Tout à fait d'accord.

M. le président. Mais je vous rappelle qu'il existe un sous-amendement n° 330, déposé par M. Duroméa.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Qui est, à ce qu'il me semble, presque identique.

M. le président. Disons qu'il lui ressemble fort. Qu'en pensez-vous, monsieur Duroméa ?

M. André Duroméa. Pour simplifier les choses, nous sommes disposés à retirer notre sous-amendement n° 330 et à nous rallier à la proposition faite par M. le rapporteur.

M. le président. Autrement dit, nous serions en présence d'un amendement n° 329 et d'un amendement n° 60 avec deux sous-amendements n° 382 et 362, le sous-amendement n° 330 ayant été retiré par M. Duroméa.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il me semble, dans ces conditions, que M. Duroméa pourrait retirer aussi l'amendement n° 329. Ainsi parviendrions-nous à quelque chose de cohérent.

M. le président. Je l'espère ! (Sourires.)

La parole est à M. Duroméa.

M. André Duroméa. Je retire l'amendement n° 329.

M. le président. L'amendement n° 329 est retiré.

Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 382 rectifié, présenté par le Gouvernement et ainsi libellé :

« Après le premier alinéa de l'amendement n° 60, insérer le nouvel alinéa suivant :

« — du Parlement et des collectivités territoriales, ».

Je mets d'abord aux voix le sous-amendement n° 382.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 362 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60, modifié par les sous-amendements adoptés.

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

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 161 ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'article 17. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tombe puisqu'il était la conséquence d'un amendement qui a été repoussé à l'article 16.

M. le président. L'amendement n° 161 n'a plus d'objet.

* Le Gouvernement a présenté un amendement n° 368 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa de l'article 17 :

« Les comités régionaux et départementaux sont composés de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétences. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est un amendement de conséquence. Le projet initial dispose que « les comités régionaux et départementaux ont une composition analogue à celle du Conseil national ». Or ce n'est plus possible puisque nous venons de modifier la composition de ce dernier. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement propose, par cet amendement, une définition précise de celle des comités régionaux et départementaux.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 368. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 162 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'article 17 :

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cet organisme et ses attributions ; il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentés participent aux frais de son fonctionnement. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il doit subir le même sort que mon amendement précédent puisqu'il ne concerne que le Conseil national.

M. le président. L'amendement n° 162 n'a plus d'objet.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 163 ainsi rédigé :

« Dans l'article 17, après les mots : « décret en Conseil d'Etat », insérer les mots : « pris après avis des représentants des différents modes de transport, des organisations représentatives des salariés et de celles des usagers. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Par cet amendement, nous voulons que les représentants des différents modes de transport, des organisations représentatives des salariés et de celles des usagers soient consultés avant que ne soit pris le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 17, dans la mesure où celui-ci prévoit que le conseil national sera notamment composé de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et de différentes catégories d'usagers.

Par conséquent, si consultation il doit y avoir, elle se fera avec tous les partenaires qui figurent au conseil national et, bien entendu, aux conseils régionaux et départementaux.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 163. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements n° 298 rectifié, 264 rectifié, 343 et 369 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 298 rectifié, présenté par M. Vuillaume et les membres du groupe du rassemblement pour la République et approuvés, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le nouvel alinéa suivant :

« 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'arti-

de 17, 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 personnes 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 et ayant une composition analogue à celle de la commission départementale. »

L'amendement n° 264 rectifié, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le nouvel alinéa suivant :

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

L'amendement n° 343, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le nouvel alinéa suivant :

« 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. Le caractère de cette commission revêt un caractère contradictoire. »

L'amendement n° 369, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le nouvel alinéa suivant :

« Les mesures de radiation définitive des entreprises de transport prévues par la présente loi ne peuvent intervenir qu'après que le chef d'entreprise a été entendu par une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports et présidée par un magistrat. »

La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 298 rectifié.

M. Roland Vuillaume. Cet article 17 a fait l'objet de nombreuses discussions en commission.

J'avais présenté cet amendement à l'article 38 mais la commission a préféré qu'il vienne en discussion à l'article 17.

Cet amendement, bien qu'il soit, dans ses premières lignes, à peu près identique à celui du Gouvernement, est tout de même beaucoup plus complet. En effet, nous souhaitons que la commission que nous proposons de créer au sein du comité départemental des transports comprenne, en outre, obligatoirement des représentants des entreprises de transport, de l'Etat et de personnes désignées en raison de leur compétence, membres du comité. De plus, nous proposons, lorsque les manquements concernent la réglementation du travail, que cette commission comprenne également des représentants des salariés des entreprises de transport membres du comité. Nous souhaitons également que toute décision de radiation fasse 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 et ayant une composition analogue à celle de la commission départementale.

Certes, l'amendement du Gouvernement précise que les sanctions ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports. Toutefois, rien ne prouve que celle-ci comprenne des représentants des entreprises. Notre amendement est donc, je le répète, beaucoup plus complet.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 264 rectifié.

M. Charles Fèvre. Cet amendement reprend une proposition que j'avais faite au début de l'examen des articles de ce projet de loi.

L'amendement n° 343 du Gouvernement fait état de « sanctions » pluriel. Mais de quelles sanctions s'agit-il car les seules qui figurent dans ce projet de loi sont le retrait ou la radiation notamment pour des raisons de sécurité ou de non-respect de la réglementation ? Par conséquent, je ne vois pas

ce que peut apporter l'utilisation du pluriel, et je demande au Gouvernement de revenir à un texte plus proche de la réalité.

Par ailleurs, il serait bon de rappeler dans ce texte que le transporteur, ou le loueur, dispose de voies de recours administratifs et contentieux ouvertes à tout citoyen faisant l'objet d'une décision administrative. Certes, cette disposition pourrait ne pas figurer dans le texte de la loi, mais il ne faut pas que le transporteur, ou le loueur, ait l'impression que la commission des sanctions administratives constitue une sorte de tribunal et qu'il ne dispose plus de voies de recours. C'est pourquoi il nous paraît nécessaire de faire ce rappel.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 343 et pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 298 rectifié et 264 rectifié.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer sur la démarche et l'état d'esprit du Gouvernement s'agissant de la mise en œuvre de sanctions, notamment de mesures de radiation en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation du travail et aux règles de sécurité.

Je voudrais rappeler, après l'avoir vérifié attentivement, que le projet qui vous est soumis, mesdames, messieurs les députés, est plus libéral que le système existant.

M. Roland Vuillaume. Vous vous êtes trompé !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. La loi du 14 avril 1952 prévoit des possibilités de retrait temporaire ou définitif par le préfet ou le ministre pour les infractions à la coordination des transports. Je précise que ce sont de simples circulaires, donc sans valeur juridique — elles n'ont pas le caractère d'une loi — qui ont fait allusion à des manquements graves et répétés. L'une d'elle date de 1969, c'est-à-dire d'une époque où, si mes renseignements sont exacts, M. Chamant était alors ministre des transports et M. Fèvre membre de son cabinet. Ces circulaires appelaient à un renforcement très net de la répression, mais seulement pour les infractions à la coordination des transports.

Nous avons élargi les possibilités de sanctions aux infractions à la réglementation du travail et de la sécurité. Personne, me semble-t-il, ne peut contester le bien-fondé de cette démarche. Cette extension figure d'ailleurs dans d'autres textes. En effet, le décret du 14 novembre 1949, par exemple, prévoit que les licences de location de longue durée ne peuvent être accordées que si, dans les deux années précédant la demande, le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la réglementation résultant du même décret. C'est encore le décret du 30 juin 1961 qui indique que les licences des commissionnaires et des courtiers peuvent être retirées à titre temporaire ou définitif en cas d'infractions graves ou répétées à la réglementation, et cela sans autre précision. Ce décret mentionnait également les manquements à la probité, ce qui est d'ailleurs conforme à la réglementation européenne.

Ainsi que je l'ai déjà indiqué, la formulation qui figure dans le projet de loi est bien la reconduction pure et simple des formulations antérieures. Mais nous apportons, notamment par l'amendement n° 343, des garanties supplémentaires qui s'ajoutent aux principes généraux du droit que tout citoyen peut invoquer et qu'il n'est pas nécessaire de rappeler dans ce projet de loi.

Les craintes émises par l'opposition étaient donc absolument injustifiées, puisque notre proposition tend à limiter, par rapport à l'état actuel du droit, le pouvoir disciplinaire et à l'assortir de garanties supplémentaires.

Dans ces conditions, je ne souhaite pas que soient adoptés les deux amendements qui viennent de nous être proposés dans la mesure où ils compliquent les procédures et atténuent l'efficacité des dispositions contenues dans ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 369 et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n° 298 rectifié, 264 rectifié et 343.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 343 répond, sur l'essentiel, au souci de la commission.

Je ne reprendrai pas le débat — l'essentiel a été dit ce matin et vient d'être rappelé à l'instant par M. le ministre d'Etat — mais je ferai remarquer que la commission avait attaché beaucoup d'importance quant aux délais dans lesquels les sanctions pourront être prises. En effet, nous ne voulons pas que cette commission soit inefficace, faute de moyens.

Dans l'hypothèse où vous nous fourniriez des assurances sur ce point, monsieur le ministre d'Etat, la commission m'a autorisé à retirer l'amendement n° 369.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je comprends tout à fait le souci de la commission et je peux l'assurer que le Gouvernement fera en sorte que tous les moyens soient mis en œuvre pour que cette procédure n'aboutisse pas à atténuer l'efficacité des dispositions prévues dans ce projet de loi, surtout dans les cas où des manquements graves peuvent faire courir des dangers pour les personnes.

M. Alain Chénard, rapporteur. Dans ces conditions, je retire l'amendement n° 369.

M. le président. L'amendement n° 369 est retiré.

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, vous n'avez pas répondu à ma question sur les sanctions. Il n'y a pas trente-six sanctions ! S'il n'y a que le retrait ou la radiation, n'inscrivez dans le texte de la loi que ces deux termes, ce sera plus clair.

De plus, en une minute, vous avez dit une chose et son contraire. D'abord, vous avez commencé par nous indiquer que vous étiez moins rigoureux que vos prédécesseurs, tout au moins que l'un d'entre eux, et, pour confirmer vos propos, vous avez invoqué la loi du 14 avril 1952 relative aux infractions à la coordination des transports. Puis, immédiatement après, vous avez dit le contraire, puisque vous nous avez indiqué qu'en plus des sanctions administratives applicables aux infractions à la coordination des transports vous avez prévu des sanctions pour les infractions à la sécurité et à la réglementation du travail.

Par conséquent, ne prétendez pas que votre réglementation est plus souple que celle qui était en vigueur précédemment. En fait, vous étendez les sanctions à d'autres domaines. Ce n'est pas cela que je critique, car je crois que c'est nécessaire, mais c'est le fait qu'en l'espace d'une minute vous avez dit une chose et son contraire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 298 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 264 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 343.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 17, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 17, ainsi modifié, est adopté.)

Article 18.

M. le président. Je donne lecture de l'article 18.

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE I^{er}

Du transport ferroviaire.

« Art. 18. — Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

« Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire.

« Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers. »

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

M. Jean-Claude Portheault. Ce projet de loi tend à établir les bases d'une nouvelle politique globale et cohérente des transports, et à rechercher la complémentarité et la coopération entre les modes de transport, dans le souci de répondre, au meilleur coût, aux besoins de la collectivité nationale.

Cette volonté d'une approche globale de la politique des transports se traduit précisément dans l'articulation de cette loi d'orientation.

Le titre I^{er} que nous venons d'examiner et de voter a défini les missions de service public, les règles communes à l'ensemble des modes et les institutions intermodales.

La seconde partie, que nous abordons maintenant, présente un certain nombre de dispositions particulières aux principaux modes de transport et le chapitre I^{er} de ce titre II traite tout d'abord du transport ferroviaire, et notamment de la réforme du régime juridique des chemins de fer qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1983. C'est là l'objet de l'article 18.

La responsabilité de la gestion et du développement du réseau ferroviaire national est confiée à un établissement public, industriel et commercial qui conserve le nom de la société à laquelle il succède.

En effet, cette forme juridique correspond mieux aux nécessités d'une entreprise gérant un service public, à l'exemple d'Electricité de France ou de la R. A. T. P., et bénéficiant ainsi d'une plus grande souplesse de gestion qu'un service de l'Etat.

Conformément au principe de spécialité des établissements publics, industriels et commerciaux, l'article 18 précise la mission de l'établissement : exploiter, aménager et, surtout, développer le réseau ferré national selon les principes du service public.

Pour atteindre cet objectif, la S. N. C. F. peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet complémentaire. Elle sera ainsi à la tête d'un groupe. Il sera donc nécessaire que, dans le respect de ce cadre, lors de la signature du cahier des charges — qui devra être approuvé par décret en Conseil d'Etat et qui précèdera les modalités de fonctionnement de la S. N. C. F. —, soit définie cette politique de groupe, et, notamment, une clarification et une simplification du fonctionnement des filiales actuelles. Ce cahier des charges devra également définir les conditions de l'équilibre d'exploitation et les modalités selon lesquelles l'Etat apportera son concours financier. Ce point est capital, car l'endettement de la S. N. C. F. atteint un niveau insupportable.

La crise économique a, en effet, entraîné la S. N. C. F. dans un processus cumulatif d'aggravation des comptes, d'abord par la diminution des recettes du trafic marchandises, par la réduction des quantités à transporter et par la guerre des prix qui en est résultée et qui a été d'autant plus rude que les inégalités de la concurrence avec le transport par route s'accroissaient, mais également par l'augmentation très rapide des charges financières.

Le financement de ce déficit ainsi que celui des investissements entraînent des endettements croissants ; les charges financières représentent en effet 6 milliards de francs en 1982, soit plus de 10 p. 100 des dépenses d'exploitation. La S. N. C. F. s'est ainsi trouvée contrainte d'emprunter pour financer le paiement d'intérêts, entrant dans un processus cumulatif qui n'aurait pu être carayé que par un effort exceptionnel de son actionnaire, ce que celui-ci n'a pas fait à l'époque. Aujourd'hui, le déficit cumulé atteint 13 milliards de francs, pour 60 milliards de dépenses d'exploitation. Il est donc indispensable d'élaborer un plan pluri-annuel d'assainissement de la S. N. C. F. afin que l'établissement puisse s'appuyer sur des bases solides. Ce problème ne peut, en effet, se résoudre par les seuls effets de bonne gestion et de productivité de la S. N. C. F.

Ainsi un nouvel élan du transport ferroviaire pourra-t-il se concrétiser, d'autant plus que l'outil reste performant.

Le trafic voyageurs de la S. N. C. F. poursuit, lui, une progression régulière qui place la France en tête des réseaux européens. Ce trafic est supérieur de 37 p. 100 à celui des réseaux allemand et italien et il est de près du double de celui du réseau britannique. Cette progression peut être amplifiée grâce aux atouts spécifiques du chemin de fer, adaptés aux contraintes économiques nouvelles, pour la mise en œuvre du droit au transport, sa sécurité, sa faible consommation d'énergie — trois à quatre fois moins que la route — sa régularité, sa pollution plus réduite, ses coûts économiques réels et ses coûts sociaux, dont le projet de loi recommande fort logiquement de tenir compte.

De plus, la S. N. C. F. a su rénover profondément son matériel, ses infrastructures pour être parfaitement compétitive.

De même, si le trafic de marchandises a baissé de 18 p. 100 depuis le premier choc pétrolier, et si la part du marché de la S.N.C.F. en France a baissé de 48 à 40 p. 100, cette tendance est un phénomène international. Dans ce domaine encore, la S.N.C.F. conserve sur le marché une position nettement plus favorable que la plupart des réseaux étrangers. La part du chemin de fer dans le trafic de marchandises, est, en effet, de 32 p. 100 en République fédérale d'Allemagne, de 22 p. 100 au Royaume-Uni et de 21 p. 100 en Italie.

Mais là, une stratégie commerciale adaptant l'offre au trafic de marchandises en croissance peut reconquérir les trafics légers et diffus dont la progression a surtout profité jusqu'à présent à la route, et devrait permettre une nouvelle vitalité si des dispositions sont prises pour égaliser la concurrence entre le rail et la route.

Cela ne signifie évidemment pas qu'il faille substituer le chemin de fer aux autres modes de transport, mais simplement qu'il convient d'établir une concurrence sur des bases saines, loyales et complémentaires. En effet, les différents modes de transport ont chacun des avantages qu'il leur appartient de mettre en œuvre et de faire apprécier en toute équité. Il paraît même indispensable de développer les techniques mixtes et les transports combinés. Ainsi le futur établissement industriel et commercial que nous définissons à l'article 18 pourra-t-il nouer de nouvelles relations contractées avec l'Etat, ce qui lui assurera une plus large autonomie, et lui appartiendra-t-il de se développer par son dynamisme propre en conquérant de nouveaux marchés, à l'opposé de la politique des gouvernements précédents qui, avec la mise en œuvre du plan Guillaumat, avait conduit à un recul des activités et à une réduction des effectifs. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Jean-Paul Charité. Monsieur le ministre d'Etat, l'article 18 crée, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de Société nationale des chemins de fer français. Société d'économie mixte depuis 1937, la S.N.C.F. devient établissement public industriel et commercial.

La disparition, engagée depuis longtemps déjà, des actionnaires privés devait nécessairement entraîner une modification du régime juridique de la S.N.C.F.

Vous avez choisi la structure d'établissement public industriel et commercial qui a déjà fait les preuves de son efficacité. Pour notre part, nous n'y trouvons rien à redire.

Nous voudrions cependant vous faire part de notre inquiétude en ce qui concerne la rédaction du deuxième alinéa de l'article 18.

Cet alinéa prévoit en effet que la S.N.C.F. sera habilitée à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Cette dernière peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire.

Ces activités annexes sont nombreuses. Je ne citerai que l'armement naval, les économats, ou la participation dans de nombreuses sociétés comme Air-Inter, la C.E.T.A. ou S.G.W.

Le texte de 1937 prévoyait la nécessité pour la société d'obtenir l'autorisation du ministre des travaux publics à chaque prise de participation ou création de filiales. Cette autorisation nous apparaît nécessaire si l'on veut éviter les nationalisations rampantes, dont le Premier ministre nous avait promis, à l'occasion du débat sur les nationalisations, qu'elles n'auraient pas lieu.

C'est le sens de l'amendement que nous proposerons.

Enfin, monsieur le ministre d'Etat, quelle est votre politique précise pour le rail par rapport aux transports routiers ? Ne pensez-vous pas que l'importante garantie financière que vous allez accorder à la S.N.C.F. et la liberté dont elle jouira pour étendre ses activités fausseront, en fait, la concurrence plutôt qu'elles n'établiront les bases d'une concurrence loyale ? Cela se fera au détriment des transporteurs routiers, mode de transport pourtant complémentaire et indispensable à la S.N.C.F.

M. Christian Bergelin. Très bien !

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

M. Augustin Bonrepaux. L'exploitation d'un certain nombre de lignes de la S.N.C.F. a été abandonnée dans le passé, parce que ce service avait été jugé trop coûteux. Or la S.N.C.F., qui assure l'entretien et la construction de la plupart de ses

infrastructures, se trouve, de ce fait, en état d'infériorité vis-à-vis des autres modes de transport dans lesquels la plupart des coûts sont pris en charge par la collectivité publique.

Dans un souci d'équité et de rigueur, il conviendrait de distinguer, dans les comptes de la S.N.C.F., ce qui est du ressort de l'exploitation et ce qui est du domaine des infrastructures.

Le principal critère à retenir devrait être l'élément financier, compte tenu toutefois d'autres éléments tout aussi importants et qui ont été énumérés tout à l'heure, notamment par notre collègue Porthault : la ponctualité, la sécurité, les économies d'énergie. Ainsi la comparaison serait-elle plus juste entre les divers modes de transport.

Quant aux dépenses consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures, elles devraient bénéficier, au même titre que tous les autres modes de transport, du concours de la collectivité publique. Ce procédé permettrait une concurrence loyale entre les divers modes de transport et mettrait aussi en évidence le fait que le fonctionnement de la S.N.C.F. n'est pas aussi coûteux que l'on a pu le prétendre.

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

M. Charles Fèvre. La S.N.C.F. constitue un outil très « performant » dans notre pays et, ainsi que je l'ai déclaré à la tribune, elle fait partie de l'héritage.

Il convient en effet de rappeler les progrès considérables qui ont été accomplis depuis 1937, et plus particulièrement au cours des vingt-cinq dernières années. Certes, des lignes ont été supprimées — un de nos collègues vient d'ailleurs d'y faire allusion. Mais il faut tout de même se rappeler les développements et les prolongations de voies. Je pense notamment à la desserte de l'aéroport de Roissy dont vous avez parlé hier, monsieur le ministre d'Etat. En effet, du moins à ma connaissance, une ligne a précisément été créée en direction d'Aulnay-sous-Bois.

Du T.G.V., je ne dirai rien, car on en a suffisamment parlé.

Dans le même temps, le réseau existant a bénéficié d'un effort considérable de modernisation. Si les trains sont plus rapides, c'est certainement parce que les voies ont été améliorées, et la sécurité généralisée grâce aux blocs automatiques, sans lesquels ce développement, cette modernisation, cette rapidité accrue et cette amélioration de la qualité de service n'auraient pas eu lieu.

J'ai parlé des suppressions de lignes. Qu'en est-il exactement ? Il est exact que nous en avons connu dans les années passées. Mais je rappelle qu'en 1939 ce sont 8 967 kilomètres de lignes omnibus qui ont été supprimés, quelques années seulement après l'achèvement de la dernière ligne d'omnibus de chemin de fer, ce qui était tout de même un comble et autrement plus grave, à mon avis.

Je rappelle également que les recettes sur certaines des lignes qui ont été supprimées étaient de vingt à trente fois inférieures aux dépenses. L'exploitation devenait donc pratiquement impossible. Quatre d'entre elles ont été à nouveau mises en service. Personnellement, je m'en réjouis.

Moi-même, j'ai suggéré que l'on étudie la possibilité de la réouverture d'une ligne dans le département de la Haute-Marne que je représente dans cette assemblée. Aux termes d'une lettre au contenu assez vague, au demeurant, vous m'avez laissé entendre, monsieur le ministre d'Etat, que l'étude était en cours. En réalité, l'autre jour, au cours d'une réunion qu'il tenait à Châlons-sur-Marne dans le cadre de son tour de France, M. Chadeau, président de la S.N.C.F., a été très net et m'a déclaré que ce n'était pas la peine de se cacher derrière son petit doigt, que quatre lignes avaient, en effet, été ouvertes à nouveau, qu'on avait fait un effort, mais que, désormais, il n'était plus question de faire de même si les collectivités territoriales ne participaient pas à l'opération.

Ces propos ont au moins le mérite de la clarté !

J'aime mieux ça que d'être mené en bateau...

Un député socialiste. Par la S.N.C.F., c'est difficile !.

M. Charles Fèvre. ... et de m'entendre dire, à longueur de lettres, qu'on réétudie, qu'on va voir, etc.

Je voulais simplement prévenir nos collègues qu'ils ne devraient nourrir aucune illusion : s'ils veulent la réouverture de certaines lignes, il faudra qu'ils obtiennent un financement du département ou de la région.

Certes, des problèmes se posent aujourd'hui sur le plan financier. J'ai tout de même noté dans tous les documents sur l'exercice 1982 que nous a remis le président de la S.N.C.F., notamment en commission, ainsi que dans son rapport au conseil d'administration, que la situation avait été relativement bonne

jusqu'en 1980 et que le dérapage financier était relativement récent puisqu'il datait des années 1981-1982. Je ne veux pas dire que le gouvernement actuel en est forcément responsable mais c'est une coïncidence tout de même assez troublante que je tenais à signaler.

Pour faire état maintenant des solutions que nous préconisons, et notamment le rétablissement de cet équilibre financier, je veux répondre à deux de nos collègues.

M. Porthault a invoqué le principe de spécialité des établissements publics. Je suis d'accord avec lui mais — et on en reparlera probablement tout à l'heure lors de l'examen des amendements — il faudra bien qu'on nous démontre le principe de spécialité en ce qui concerne l'établissement public, industriel et commercial de la S.N.C.F. quand celle-ci a une participation dans la compagnie nationale du Rhône ou dans des compagnies qui n'ont rien à voir avec son activité.

Le collègue qui s'est exprimé avant moi a parlé du rapport et du plan Guillaumat. Ces derniers ont été déposés, à la demande du gouvernement de l'époque, mais jamais un gouvernement ne les a vraiment mis intégralement en application.

Le gouvernement actuel ne se prive pas de demander des rapports à des experts, à des commissions ou à des groupes de travail, rapports qui constituent pour lui un élément de réflexion dans la mise en œuvre de sa politique. Mais personne ne peut affirmer que le dépôt d'un rapport prélude à son application immédiate. Il faut le prolonger par des décisions législatives ou réglementaires.

Notre collègue a également parlé de réduction des effectifs et de reprise d'activités. Sur le premier point, j'ai exposé mon sentiment. Quant au second, le rapport du président de la S.N.C.F. fait état de la suppression de 3 500 emplois au titre de l'année 1982. C'est du moins ce que j'ai compris.

Si cette information est inexacte, monsieur le ministre d'Etat, j'espère que vous rétablirez la vérité. Si elle est exacte, comme nous sommes loin d'une création de postes !

M. Jean-Claude Porthault. Combien y a-t-il eu d'embauches en 1981 ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Avant la discussion des amendements portant sur les articles qui concernent la S.N.C.F., je veux souligner — bien que le mot que je vais employer ait été galvaudé — que le Parlement va accomplir une tâche historique.

Voilà quarante-cinq ans qu'est née cette grande entreprise nationale. La convention qui l'a liée à l'Etat arrive maintenant à échéance. Il s'agit aujourd'hui de lui donner une suite et de créer une S.N.C.F. nouvelle, réformée. Cette échéance a été pendant longtemps appréhendée et par l'ensemble des personnels de l'entreprise et par tous ceux — ils sont nombreux dans ce pays — qui sont attachés aux chemins de fer et à son rôle. C'est que — les orateurs de la majorité l'ont fort bien montré — la politique précédente avait entraîné des conséquences extrêmement préjudiciables pour cette grande entreprise nationale dont l'avenir apparaissait comme plutôt sombre.

Des réalisations techniques incontestables et certains développements, notamment en ce qui concerne les liaisons rapides à l'échelon national, ont sans aucun doute été accomplis, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire maintes fois. Mais, à côté de cet aspect positif, quel bilan désastreux, quelle politique de régression, de restrictions, qu'il s'agisse des dessertes, de la qualité des services et surtout du comportement de l'Etat ! Celui-ci la privait de toute aide à l'investissement, faisait preuve d'une carence totale en tant qu'actionnaire — pendant quarante-quatre ans, cette entreprise n'a reçu aucune dotation en capital. Enfin, il entraînerait la S.N.C.F. dans la voie d'un endettement extrêmement lourd, pesant, dont les conséquences se font sentir aujourd'hui. L'héritage, c'est la facture à payer, les investissements à financer à coup d'emprunts, y compris d'emprunts internationaux, les déficits cumulés, dont il faut aujourd'hui supporter la charge financière. Tout cela se traduit dans les comptes de l'entreprise et expliquent sa situation financière difficile.

Ajoutons cette pression sur les coûts, anormale, artificielle, qui s'est exercée sur le transport de marchandises et dont les effets ont été préjudiciables non seulement pour le transport routier — je m'en suis déjà expliqué — mais aussi pour d'autres modes de transport, et notamment le transport ferroviaire, en aggravant les déficits.

Voilà quelle a été la réalité de cette politique. Voilà ce qui explique la situation et les difficultés actuelles.

Les perspectives qui se présentent aujourd'hui sont tout à fait différentes, tout simplement parce que le Gouvernement s'est engagé dans une nouvelle politique économique de renforcement de notre appareil productif, de relance de nos activités, de meilleure satisfaction des besoins en matière de transport et de relance de l'activité ferroviaire en consentant un effort pour assurer un plus large accès au train en premier lieu, des personnes dans les liaisons interurbaines, régionales et nationales, et, en deuxième lieu, des marchandises.

Cette politique nouvelle est fondée sur des critères plus sérieux, plus adaptés et moins étroits que celui de la recherche d'une rentabilité financière qui n'aboutit qu'à dégrader la situation financière de la S.N.C.F.

Dès lors l'avenir de l'entreprise nationale se présentera sous un jour différent mais encore faut-il, compte tenu de sa situation, lui donner les moyens de remonter la pente. Nous ne cachons pas que nous nous trouvons confrontés à une véritable bataille pour améliorer la situation de l'entreprise, pour lui permettre, demain, de tenir sa place.

Je voudrais, en réponse aux questions qui ont été posées, souligner que dans notre esprit, la S.N.C.F. de demain, comme celle d'aujourd'hui, aura avant tout une vocation ferroviaire. Si le projet qui vous est soumis prévoit qu'elle peut prendre des participations, qu'elle peut créer des filiales, ce n'est que le constat d'une situation existante, mais cela n'a pas pour objet d'inciter l'entreprise à se lancer à corps perdu dans des activités qui ne relèvent pas de sa vocation fondamentale. S'il s'agit d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes, il suffit de consulter attentivement les chiffres : la société nationale ne se trouve nullement placée dans une position favorable. En effet, comme je l'ai rappelé elle a supporté jusqu'à maintenant la charge totale de ses investissements, de l'entretien de ses infrastructures, avec tout ce qui s'y rattache, et de son fonctionnement.

S'agissant de ses activités connexes qui ne sont pas ferroviaires, il n'est pas question de traiter ses filiales routières, par exemple, autrement que les autres entreprises de transports routiers de marchandises. Il n'est pas question non plus d'accorder des subventions à ce type d'activité, notre objectif restant une meilleure harmonisation des conditions de concurrence.

J'ai parlé de véritable bataille. Les dispositions qui figurent dans le projet de loi et qui devront naturellement être complétées par le cahier des charges puis par un contrat de plan, visent à en définir les bases et les moyens. Elles établissent entre l'Etat et l'entreprise nationale des relations dynamiques qui, certes imposent à l'Etat d'assumer ses responsabilités mais qui, parce que nous n'avons jamais pensé qu'il appartenait à l'Etat de tout faire, incitent aussi l'entreprise à développer son propre dynamisme, à ailer hardiment à la conquête de clientèles nouvelles et de trafics nouveaux, à développer sa gestion d'une manière rigoureuse et offensive.

Ces dispositions incitent également l'entreprise à saisir les chances que lui offre le mouvement de décentralisation, de régionalisation, qui est aujourd'hui accompli, et à établir, comme je l'ai expliqué, un dialogue nouveau avec les collectivités territoriales afin de mieux répondre à leurs besoins mais aussi de bénéficier des possibilités nouvelles qui s'ouvrent dans ce secteur.

On a fait allusion à la réouverture de lignes et au rôle que pouvaient jouer les régions à cet effet. Des compétences nouvelles seront, vous le savez, attribuées aux régions en matière de liaisons régionales ferroviaires. Nous souhaitons mettre en place un dispositif qui, grâce à un transfert de ressources aux régions — car il ne s'agit pas de transférer les compétences sans transférer des ressources — permettra, sur la base de contrats, de créer les conditions nécessaires à la réouverture de lignes dans tous les cas où elle se justifiera. La région pourra intervenir dans la mesure où elle souhaitera disposer de services supplémentaires de ceux dont elle disposera. L'Etat pourra lui-même intervenir dans ce dispositif comme élément d'incitation et la S.N.C.F. elle-même pourra y prendre sa place, afin que les développements de l'entreprise soient financés d'une manière stable, solide et équilibrée.

Je conclurai — mais nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir — en répétant que toutes ces mesures supposent que soit poursuivi l'effort d'assainissement financier absolument nécessaire, effort auquel l'Etat a commencé et continuera à apporter sa contribution et auquel l'entreprise elle-même doit et devra contribuer dans le cadre des réactions qu'elle aura établies avec l'Etat sur la base du cahier des charges qui est à définir.

J'ai parlé d'« avenir ». Nous avons toutes les raisons de le considérer avec plus de sérénité, avec plus de confiance qu'avant étant entendu qu'il ne se construira pas sans un vaste,

sans un grand effort — j'ai parlé de « tâche historique » — de la part de l'Etat lui-même qui a sa responsabilité, de la part de la collectivité nationale et de la part de l'entreprise elle-même et de tous ceux qui en font partie.

M. le président. Nous en venons à l'examen des amendements.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 221 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 18, substituer aux mots : « Société nationale » les mots : « Service national. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, vous venez de nous annoncer un événement historique. C'est vrai, après quarante-cinq ans !

Le nom de Société nationale des chemins de fer français vient de la société anonyme d'économie mixte créée en 1937.

Il est tout de même curieux, puisqu'il s'agit désormais d'un établissement public industriel et commercial — si l'on en croit l'article 18 et l'exposé des motifs — de maintenir le mot : « société », qui a une sorte de relent capitaliste qu'avait la société anonyme d'économie mixte de 1937. C'est pourquoi je propose de remplacer : « société » par : « service ». Le changement n'est pas exceptionnel puisque le S. E. I. T. A. — Service d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes — est un établissement public industriel et commercial.

Le terme « service » aurait en outre l'avantage de ne pas modifier le sigle S.N.C.F. En fait, c'est le sigle du panneau commercial qui compte.

En commission, M. le rapporteur a trouvé comme argument contre cette proposition le fait que depuis quarante-cinq ans on est habitué à dire « la S.N.C.F. » et que l'on serait obligé de dire « le S.N.C.F. ».

Monsieur le rapporteur, j'espère que vous trouverez en séance publique un argument un peu plus juridique et un peu moins sexiste.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je suppose que mon interlocuteur ne jugera pas ma réponse sérieuse. Mais il n'en reste pas moins que quarante-cinq ans d'histoire créent de nombreuses habitudes. Or tous les Français ont l'habitude de parler de « la » S.N.C.F. Refuser de transformer du jour au lendemain « la » S.N.C.F. en « le » S.N.C.F. est un argument qui doit être pris en considération même si vous ne le trouvez pas sérieux. On a, à plusieurs reprises, essayé de faire disparaître la S.N.C.F. M. le ministre d'Etat nous rappelait la situation dans laquelle elle se trouve, les mesures qui ont été prises, les conséquences du rapport Guillaumat.

Je crois que c'est un acte de reconnaissance au regard de l'histoire du chemin de fer que de maintenir le même nom. Personnellement, je ne vois pas de raison d'en changer et de ne plus parler de la Société nationale des chemins de fer français.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ajouterai un seul argument à celui avancé par M. le rapporteur.

Nous proposons de maintenir les termes : « Société nationale » parce que cette grande entreprise constitue sans aucun doute et par excellence un service public et que nous n'avons pas — nous l'avons maintes fois répété dans ce débat — une conception étriquée du service public.

Cette entreprise — je l'ai dit — doit se montrer capable de faire face à la concurrence dans tous les secteurs où elle s'exerce. Elle doit se montrer capable non pas d'attendre mais de partir à la conquête des clientèles, des trafics. Elle doit améliorer sa gestion. Elle doit faire preuve d'un grand dynamisme. Elle doit y parvenir dans le cadre des relations établies avec l'Etat par la marge d'autonomie de gestion qui lui est accordée pour qu'elle puisse déployer ses qualités d'initiative.

Nous n'avons donc pas une conception dépassée, dépassée ou inefficace d'un service public comme l'est la S.N.C.F. nous avons une conception moderne.

Voilà d'excellentes raisons pour conseiller la Société nationale.

M. Jean Jarosz. Monsieur Fèvre, maintenant, S.N.C.F. signifie : « Sauve-nous, Charles Fiterman ». (Sourires.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 221.

(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° 222 ainsi rédigé :

« A la fin de la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article 18, supprimer les mots : « connexe ou ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Les chiffres que j'ai cités n'étaient pas tout à fait exacts.

D'après le rapport du président de la S.N.C.F. sur l'exercice 1980, l'aménagement de la durée du travail représenté à lui seul, en année pleine, près de 8 000 postes de travail ; la S.N.C.F. n'a pu en créer que 4 000. Il faut déduire, pour connaître les créations réelles et mesurer l'évolution des effectifs, le nombre des mises à la retraite, que j'ignore.

Monsieur le ministre d'Etat, il serait intéressant que vous nous communiquiez, par exemple pour les années 1981 et 1982, le bilan, compte tenu des mises à la retraite, de l'évolution des emplois à la S.N.C.F.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur Fèvre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Charles Fèvre. Je vous en prie.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je peux vous donner les indications que vous souhaitez immédiatement.

Avant 1981, si ma mémoire est bonne, les effectifs de la S.N.C.F. ont régressé en moyenne de 5 000 postes par an.

M. Charles Fèvre. Comptez-vous les mises à la retraite ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'y arrive. Ne soyez pas impatient !

Ce rythme s'était même accéléré dans la période la plus récente puisqu'en 1980 l'effectif moyen annuel était de 256 400 et en 1981 de 248 400, c'est-à-dire moins 8 000.

Nous avons stoppé cette hémorragie, stabilisé les effectifs à la fin de 1981. Je peux vous indiquer qu'à la fin de 1982 l'effectif sera de 253 000 environ. Aussi compte tenu des départs à la retraite, de gains relatifs obtenus grâce à son effort permanent de productivité — nous l'avons d'ailleurs incitée à poursuivre un tel effort — et à des embauches liées en particulier, mais pas seulement, à la réduction de la durée du travail, entre juin 1981 et décembre 1982, l'entreprise aura embauché environ 15 000 personnes, ce qui ne s'était pas produit depuis très longtemps. On pourra donc inscrire par rapport à l'année précédente, un solde positif d'effectifs de l'ordre de 4 500 personnes.

Telles sont les précisions que je peux vous fournir.

M. Charles Fèvre. Je crois que nous aurons l'occasion de revenir sur cette question des effectifs à propos des articles suivants. Mais il me semble important de suivre l'évolution des mises à la retraite. Il y eu dans le passé de nombreuses mises à la retraite mais la S.N.C.F. a toujours recruté, les gouvernements précédents ayant fait en sorte que son personnel reste jeune. Il faut voir cela de plus près.

J'en viens à mon amendement n° 222 qui tend à supprimer, en ce qui concerne les filiales, le mot « connexe » et de ne maintenir que le mot « complémentaire ».

Le terme « connexe » veut tout dire. En effet parmi les filiales de la S.N.C.F. certaines n'ont strictement rien à voir avec l'outil ferroviaire.

Je ne vois pas ce que la S.N.C.F. peut faire d'une filiale hôtelière, d'une filiale ayant des activités d'entreposage, d'une filiale ayant une participation à Air-Inter ou à la compagnie nationale du Rhône.

Voilà quelques exemples qui ne sont pas limitatifs, car les filiales et les participations de la S.N.C.F. sont nombreuses.

M. Jean-Claude Portheault. C'était déjà vrai avant 1981 !

M. Charles Fèvre. Ecoutez, lorsqu'on crée un nouvel organisme, c'est le moment ou jamais de mettre les comptes à zéro afin de partir d'un bon pied. Si des erreurs ont été commises, rectifions-les, même si elles remontent à plusieurs années : tel est précisément l'objet de mon amendement.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Proposez-vous que la S.N.C.F. cède à Air France sa participation à Air Inter ?

M. Charles Fèvre. Je ne sais pas, mais, après tout, pourquoi ne céderait-elle pas certaines de ses participations ? Si celles-ci ne servent à rien, pourquoi en a-t-elle ?

Mais ce qui est encore plus étonnant, c'est que la S.N.C.F. assume entièrement la direction d'entreprises qui sont de véritables concurrents pour ses propres activités. C'est le cas de l'entreprise Calberson, qui est une concurrente directe du Sernam. Je ne vois pas quel intérêt trouve la S.N.C.F. à posséder une entreprise qui concurrence son propre service d'exploitation de messageries et de groupage. Il en est de même pour Bourgey-Montreuil qui est une entreprise de transports routiers. Pourquoi la S.N.C.F. fait-elle du transport routier, alors qu'il y a trente mille sociétés qui sont spécialisées dans cette activité en France ?

On m'a répondu que, par ses filiales et participations, la S.N.C.F. cherchait à gagner de l'argent pour compenser le déficit lié à l'activité ferroviaire à proprement parler. Mais, avec une telle logique, on peut aller très loin et, après tout, compte tenu des possibilités qu'offre l'article 24, on pourrait imaginer que la société nationale utilise les concours financiers de l'Etat pour étendre ses activités dans les secteurs connexes ou complémentaires.

Vous avez affirmé tout à l'heure, monsieur le ministre, que les filiales ne recevraient pas de concours financiers de l'Etat, mais vous savez très bien qu'il est toujours possible de faire bénéficier les filiales de subventions et d'aides par le biais des tarifs, sauf si ceux-ci sont contrôlés de très près.

Un outil ferroviaire existe et je comprends très bien que l'Etat veuille à ce qu'il soit bien exploité, notamment en lui accordant des dotations en capital qui favoriseront l'assainissement financier de la société. Mais encore faut-il que la spécificité de l'établissement soit respectée, même si elle est conçue de manière large.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je serais tenté de répondre à F. Fèvre que les mots connexe et complémentaire sont complémentaires, mais ce serait une boutade.

Le soir même de la naissance de la nouvelle S.N.C.F., notre collègue propose à l'Assemblée de ne pas lui accorder les moyens d'exister. Pourquoi cette volonté d'affaiblir la société que l'on a bien sentie aujourd'hui chez certains, même si elle s'est mal exprimée ? Les débats nous éclaireront sans doute.

Afin de permettre le développement d'une politique de groupe, objectif visé par le projet de loi, il est souhaitable que les amendements à l'article 18 ne soient pas retenus. Sinon, demain, cette nouvelle société ne pourra plus se situer utilement par rapport aux filiales existantes et intégrer, le cas échéant, celles qui seraient susceptibles de l'être, compte tenu des impératifs commerciaux et financiers d'une politique de groupe. En toute hypothèse, et parce que son autonomie de gestion est affirmée à l'article 24, il convient que d'ores et déjà le présent article accorde à cette nouvelle société la possibilité d'exister et de maîtriser son avenir.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je veux seulement rappeler que le mot « connexe » signifie proche. Par conséquent, il n'a pas du tout le sens que semble lui donner M. Fèvre. Il n'implique pas une extension tous azimuts des activités de l'entreprise sans relation avec sa vocation première.

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

M. Charles Fèvre. Je n'admets pas, monsieur le rapporteur, que vous nous accusiez par cet amendement de vouloir affaiblir la S.N.C.F. Ce n'est pas vrai.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est une certitude !

M. Charles Fèvre. La société nationale a le choix entre deux possibilités : se concentrer dans son domaine ou au contraire se disperser. Ce qui affaiblit le plus, est-ce de respecter sa spécificité ou au contraire de disperser ses moyens tous azimuts ? On pourrait en discuter longuement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 222. (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° 273 ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 18 par les mots : « directement lié à l'exploitation ferroviaire. »

La parole est à M. Charié pour défendre l'amendement.

M. Jean-Paul Charié. Nous estimons que l'établissement public doit remplir en priorité les missions qui lui sont dévolues dans le cadre du service public.

Monsieur le ministre d'Etat, vous avez bien voulu m'assurer qu'il ne serait pas question de subventionner d'autres activités que celle liée à l'exploitation ferroviaire qui est le principal objet de la S.N.C.F. En revanche, vous ne m'avez pas répondu sur les rapports entre le transport ferroviaire et le transport routier.

L'un des premiers articles du projet de loi affirme qu'il faut assainir la concurrence. Oui, pour toutes les raisons que vous et nous avons évoquées, donnons à la S.N.C.F. la possibilité de se développer, donnons-lui toutes les chances de s'en sortir de façon réaliste, mais précisons bien qu'elle ne pourra développer ses activités que si celles-ci sont directement liées à l'exploitation ferroviaire. Il me semble que vous ne pouvez que souscrire à un tel projet puisque vous voulez éviter une concurrence déloyale entre les divers modes de transport.

M. Roland Vuillaume. Bravo !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour les raisons précédemment développées, la commission est contre cet amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 273. (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° 223 ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 18 par la nouvelle phrase suivante :

« Il devra céder, dans un délai à préciser par décret, les filiales ou participations qui ne revêtent pas à l'évidence ce caractère de complémentarité. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est la conséquence de l'amendement n° 222.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 223. (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° 224 ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 18, insérer les nouvelles dispositions suivantes :

« Ces activités font l'objet du contrôle d'une commission spéciale dont la composition et les modalités de fonctionnement seront arrêtées par un décret en Conseil d'Etat.

« La commission prévue à l'alinéa précédent a pour mission de s'assurer de l'autonomie financière de ces filiales dont la gestion doit être séparée de celle de la société nationale et exclure tout concours financier de l'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Puisque la S. N. C. F. continuera à avoir des filiales, il convient de s'assurer de l'autonomie financière de celles-ci, qui doivent fonctionner pratiquement comme des entreprises privées, sans bénéficier indirectement des subventions que l'Etat verse à la société nationale.

Nous proposons donc qu'une commission spéciale exerce ce contrôle.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis du même avis que la commission. Il serait tout à fait exorbitant de flanquer la S. N. C. F. d'une commission spéciale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 224.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 18.
(L'article 18 est adopté.)

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

— 3 —

ELECTION DES CONSEILS MUNICIPAUX

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire.

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Monsieur le président,

Paris, le 13 octobre 1982.

Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi modifiant le code électoral et le code des communes et relatif à l'élection des conseillers municipaux et aux conditions d'inscription des Français établis hors de France sur les listes électorales.

Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le jeudi 14 octobre 1982 à dix-huit heures.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

— 4 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Derosier un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi rejeté par le Sénat en troisième et nouvelle lecture, modifiant l'article L. 680 du code de la santé publique relatif aux activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics. (n° 1142.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1147 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Poperen un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale. (n° 1129.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1148 et distribué.

— 5 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, modifiant le code électoral et le code des communes et relatif à l'élection des conseillers municipaux et aux conditions d'inscription des Français établis hors de France sur les listes électorales.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1149, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

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

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

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 14 octobre 1982, à trois heures cinq.)

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

Modification de l'ordre du jour établi par la conférence des présidents du 12 octobre 1982.

Par lettre de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, en date du 13 octobre 1982, l'Assemblée a été informée que la discussion du projet de loi relatif au règlement de certaines conséquences des événements d'Afrique du Nord, prévue le vendredi 15 octobre 1982, est reportée à la fin de l'ordre du jour du mardi 19 octobre 1982.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

3^e Séance du Mercredi 13 Octobre 1982.

SCRUTIN (N° 380)

Sur l'amendement n° 154 de M. Fèvre après l'article 14 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs. (Association des entreprises locales aux travaux exécutés dans leurs régions par les entreprises d'importance nationale.)

Nombre des votants..... 485
 Nombre des suffrages exprimés..... 485
 Majorité absolue..... 243

Pour l'adoption 158
 Contre 327

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
 Alphandery.
 Anquer.
 Aubert (Emmanuel).
 Aubert (François d').
 Audinot.
 Barnier.
 Barra.
 Barrot.
 Bas (Pierre).
 Baudouin.
 Baumel.
 Bayard.
 Bégault.
 Benouville (de).
 Bergelin.
 Bertile.
 Bigeard.
 Birraux.
 Bizet.
 Blanc (Jacques).
 Bonnet (Christian).
 Bourg-Broc.
 Bouvard.
 Branger.
 Brial (Benjamin).
 Briane (Jean).
 Brocard (Jean).
 Brochard (Albert).
 Carc.
 Cavallé.
 Chaban-Delmas.
 Charlé.
 Charles.
 Chirac.
 Clément.
 Cointat.
 Cornette.
 Corréa.
 Couve de Murville.
 Daillet.
 Dassault.
 Debré.
 Delatre.
 Delfosse.
 Deniau.
 Dupres.
 Desaulles.

Dominati.
 Dousset.
 Durand (Adrien).
 Durr.
 Esdras.
 Falala.
 Fèvre.
 Fillon (François).
 Fontaine.
 Fossé (Roger).
 Fouchier.
 Foyer.
 Frédéric-Dupont.
 Fuchs.
 Galley (Robert).
 Gantier (Gilbert).
 Gastine (de).
 Gaudin.
 Geng (Francis).
 Gengenwin.
 Gissinger.
 Gosduff.
 Godefroy (Pierre).
 Godfrain (Jacques).
 Gorae.
 Goulet.
 Grussenmeyer.
 Gulchard.
 Haby (Charles).
 Haby (René).
 Hamel.
 Hamelin.
 Mme Harcourt
 (Florence d').
 Harcourt
 (François d').
 Mme Hauteclocque
 (de).
 Humault.
 Inchauspé.
 Julia (Didier).
 Juventin.
 Kaspernit.
 Koshi.
 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.
 Meamin.
 Messmer.
 Mestre.
 Micaut.
 Millon (Charles).
 Miossec.
 Mme Missoffe.
 Mme Moreau
 (Louise).
 Narquin.
 Noir.
 Nungeesser.
 Ornano (Michel d').
 Perbet.
 Péricard.
 Perrin.
 Perrut.
 Petit (Camille).
 Peyraffitte.
 Pinte.
 Pons.
 Prémaumont (de).
 Proriot.
 Raynal.
 Richard (Lucien).
 Rigaud.
 Rocca Serra (de).
 Rossinot.
 Royer.
 Sablé.

Salmon.
 Santoni.
 Sautier.
 Sauvaigo.
 Séguin.
 Sellinger.
 Sergheraert.

Soisson.
 Stasi.
 Stirn.
 Tiberi.
 Toubon.
 Tranchant.
 Vallix.

Vivien (Robert-
 André).
 Vuillaume.
 Wagner.
 Weisenhorn.
 Wolff (Claude).
 Zeller.

Ont voté contre :

Bustic.
 Cabé.
 Mme Cacheux.
 Cambolive.
 Carraz.
 Carlet.
 Carraud.
 Cassaing.
 Castor.
 Cathala.
 Caumont (de).
 Césaire.
 Mme Chaigneau.
 Chanfrault.
 Chapuis.
 Charpentier.
 Charzat.
 Chaudard.
 Chauveau.
 Chénard.
 Chevaller.
 Chomat (Paul).
 Chouat (Didier).
 Coffineau.
 Collin (Georges).
 Colonna (Gérard).
 Colonna.
 Combastell.
 Mme Commergnat.
 Couillet.
 Couqueberg.
 Darinot.
 Dassenville.
 Defontaine.
 Dehoux.
 Delanoh.
 Delahedde.
 Delelle.
 Denvers.
 Derocler.
 Deschaux-Beaume.
 Desgranges.
 Desseln.
 Destrade.
 Dhalla.
 Dollo.
 Douyère.
 Drouin.
 Dubedout.
 Duceoloué.
 Dumas (Roland).
 Dumont (Jean-Louis).
 Duplet.
 Duprat.
 Mme Dupuy.
 Duraffour.
 Durbe.
 Durlaux (Jean-Paul).
 Duremé.

Duroure.
 Durupt.
 Dutard.
 Escutia.
 Estier.
 Evin.
 Faugaret.
 Fauro (Maurice).
 Mme Fiévet.
 Fleury.
 Floch (Jacques).
 Florian.
 Forgues.
 Forni.
 Fourré.
 Mme Frachon.
 Mme Frayssé-Caxalle.
 Frécha.
 Frelaut.
 Gabarrou.
 Gallard.
 Gallat (Jean).
 Gallé (Max).
 Garcia.
 Garmendia.
 Garroute.
 Mme Gaspard.
 Gatel.
 Germon.
 Giovannelli.
 Mme Cosuriet.
 Gourmelon.
 Goux (Christian).
 Gouze (Hubert).
 Gouze (Gérard).
 Gréard.
 Guidoni.
 Guyard.
 Haesebroeck.
 Hage.
 Mme Hallimi.
 Hauteceur.
 Hays (Kléber).
 Hermier.
 Mme Horvath.
 Hory.
 Houteer.
 Huguet.
 Huyghues
 des Etages.
 Ibana.
 Istac.
 Mme Jacq (Marie).
 Mme Jacquaint.
 Jagoret.
 Jalton.
 Jans.
 Jara.
 Join.

Joseph.
Joslin.
Josselin.
Jourdan.
Journat.
Joxe.
Julien.
Kuchelida.
Labazée.
Lahorde.
Lacombe (Jean).
Lagorce (Pierre).
Laignel.
Lajoine.
Lambert.
Lareng (Louis).
Lassale.
Laurent (André).
Laurissergues.
Lavédrine.
Le Baill.
Le Bris.
Le Coadic.
Mme Lecuir.
Le Drian.
Le Foll.
Lefranc.
Le Gars.
Legrand (Joseph).
Lejeune (André).
Le Meur.
Lengagne.
Leonetti.
Loncle.
Lotte.
Luisi.
Madrelle (Bernard).
Méhés.
Maisonnet.
Malandain.
Malgras.
Marchais.
Marchand.
Mas (Roger).
Messe (Marius).
Massion (Marc).
Massot.
Mazoin.
Meilick.
Menge.
Merleca.
Metals.

Metzinger.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Michel (Jean-Pierre).
Mitterrand (Gilbert).
Mocœur.
Moodargent.
Mme Mora
(Christiane).
Moreau (Paul).
Mortelette.
Moulinet.
Moutoussamy.
Natiez.
Mme Nelertz.
Mme Nevoux.
Niès.
Notebart.
Laurissergues.
Oehler.
Olmets.
Ortet.
Mme Osselin.
Mme Patrat.
Patriat (François).
Pen (Albert).
Pénicaud.
Perrier.
Pesce.
Peuziat.
Philibert.
Pidjot.
Pierrat.
Pignion.
Pinard.
Pistre.
Planchou.
Poignant.
Popere.
Porcili.
Portheault.
Ponchon.
Prat.
Prouvost (Pierre).
Proveux (Jean).
Mme Provost
(Eliane).
Queyranne.
Quilès.
Ravassard.
Raymond.
Renard.

Rebault.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigal.
Rimbault.
Robin.
Rodet.
Roger (Emile).
Roger-Machart.
Rouquet (René).
Rouquette (Roger).
Rousseau.
Sainte-Marie.
Sanmarco.
Sants Cruz.
Santrot.
Sapin.
Sarre (Georges).
Schiffler.
Schreiner.
Sénès.
Mme Siscard.
Souchon (René).
Mme Sonn.
Soury.
Mme Sublet.
Suchod (Michel).
Sueur.
Tabanou.
Taddel.
Tavernier.
Testu.
Théaudin.
Tinsseau.
Tondon.
Tourné.
Mme Toutain.
Vacant.
Vadepleid (Guy).
Valroff.
Vennin.
Verdon.
Vial-Massat.
Vidal (Joseph).
Villette.
Vivien (Alain).
Voullot.
Wacheux.
Wilquin.
Worma.
Zarka.
Zuccarelli.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Chasseguet, Couslé, Gascher, Sprauer.

N'ont pas pris part au vote :

M. Louis Mermez, président de l'Assemblée nationale, et M. Malvy, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (286) :

Pour : 1 : M. Bertile ;

Contre : 283 ;

Non-votants : 2 : MM. Malvy (président de la séance) et Mermez (président de l'Assemblée nationale).

Groupe R. P. R. (90) :

Pour : 86 ;

Non-votants : 4 : MM. Chasseguet, Couaté, Gascher et Sprauer.

Groupe U. D. F. (63) :

Pour : 63.

Groupe communiste (44) :

Contre : 44.

Non-inscrits (8) :

Pour : 8 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Royer, Serghersert et Zeller.

Mise au point au sujet du présent scrutin :

M. Bertile, porté « comme ayant voté pour », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 18.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
66	Compte rendu	64	320	Téléphone } Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
68	Questions	64	320	
Documents :				
67	Série ordinaire	466	832	TELEX 261176 F DIRJO-PARIS
27	Série budgétaire	150	204	
Sénet :				
86	Débats	102	240	Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 67 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
89	Documents	466	832	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des trois séances du mercredi 13 octobre 1982.

1^{re} séance : page 5697 ; 2^e séance : page 5719 ; 3^e séance : page 5761.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)