

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983
(120^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

Séance du Jeudi 16 Décembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN VIVIEN

1. — **Transports intérieurs.** — Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi (p. 8422).

M. Chénard, rapporteur de la commission de la production.

Discussion générale :

M. Fèvre.

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

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Avant l'article 1^{er} (p. 8424).

Amendement n° 1 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'intitulé du chapitre 1^{er} du titre I^{er} est ainsi rédigé.

Article 1^{er} (p. 8425).

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 4 de la commune, avec le sous-amendement n° 74 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

★ (1 f.)

Article 2 (p. 8426).

Amendement n° 5 de la commission, avec le sous-amendement n° 75 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Amendement n° 76 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat.

Rappel au règlement (p. 8426).

MM. Fèvre, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 8427).

Amendement n° 7 de la commission (suite) : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 8 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 8427).

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 8427).

Amendement n° 11 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 12 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 5 (p. 8428).

Amendements n° 77 de M. Fèvre et 13 de la commission : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 77 ; adoption de l'amendement n° 13.

Amendement n° 14 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements n° 78 de M. Fèvre et 15 de la commission : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 78 ; adoption de l'amendement n° 15.

Amendement n° 16 de la commission : M. le rapporteur.

Amendements n° 17 et 18 de la commission : M. le ministre d'Etat. — Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article 5 modifié.

Article 6 (p. 8429).

Amendement n° 19 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'article 6 est ainsi rédigé.

Article 7 (p. 8429).

Amendement n° 20 de la commission, avec le sous-amendement n° 79 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Amendement n° 21 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 22 de la commission, avec le sous-amendement n° 81 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

L'amendement n° 80 de M. Fèvre n'a plus d'objet.

Amendement n° 23 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 24 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 (p. 8431).

Amendement n° 25 de la commission, avec les sous-amendements n° 82, 83, 84 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet des sous-amendements n° 82 et 83 ; adoption du sous-amendement n° 84 rectifié et de l'amendement n° 25 modifié.

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

Amendement n° 27 de la commission, avec le sous-amendement n° 85 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 (p. 8433).

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

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10 (p. 8433).

Amendement n° 86 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 10.

Article 13 (p. 8433).

Amendement n° 87 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 13.

Article 14 (p. 8434).

Amendement n° 88 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 88 rectifié.

Amendement n° 29 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 89 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

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

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15 (p. 8435).

Amendement n° 105 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 31 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Article 16 (p. 8435).

Amendements n° 32 de la commission et n° 90 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 32 qui devient l'article 16.

Les amendements n° 90 et 91 de M. Fèvre n'ont plus d'objet.

Article 17 (p. 8436).

M. de Caumont.

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

Amendement n° 34 de la commission, avec le sous-amendement n° 92 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Le sous-amendement n'a plus d'objet ; adoption de l'amendement n° 34.

Amendement n° 35 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 17 modifié.

Article 18 (p. 8437).

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

Amendement n° 106 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 36 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Article 19. — Adoption (p. 8437).

Article 20 (p. 8438).

Amendement n° 37 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 38 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21 (p. 8438).

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

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

Adoption de l'article 21 modifié.

Article 24 (p. 8439).

Amendement n° 41 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 95 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 24 modifié.

Article 28 (p. 8439).

Amendement n° 42 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption.

Amendement n° 43 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 44 de la commission. — Adoption.

Amendements n° 45 de la commission et 104 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 45 ; l'amendement n° 104 n'a plus d'objet.

Amendement n° 46 de la commission. — Adoption.

Adoption de l'article 28 modifié.

Article 29 (p. 8440).

Amendement n° 47 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

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

Amendement n° 49 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 50 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements n° 96 de M. Fèvre et 51 de la commission: MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 96; adoption de l'amendement n° 51.

Adoption de l'article 29 modifié.

Article 29 bis (p. 8442).

Amendement de suppression n° 52 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'article 29 bis est supprimé.

Article 30 (p. 8442).

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

Amendement n° 54 de la commission, avec les sous-amendements n° 107 et 98 rectifié de M. Fèvre: MM. le rapporteur, Fèvre, le ministre d'Etat. — Rejet du sous-amendement n° 107.

MM. Bergelin, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 8443).

MM. Fèvre, le ministre d'Etat. — Rejet, par scrutin, du sous-amendement n° 98 rectifié.

Adoption de l'amendement n° 54.

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

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

Adoption de l'article 30 modifié.

Article 31 bis (p. 8444).

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

L'article 31 bis est supprimé.

Article 32 (p. 8444).

Amendement de suppression n° 58 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'article 32 est supprimé.

Article 33 (p. 8444).

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

L'article 33 est ainsi rétabli.

Article 34 (p. 8444).

Amendement n° 60 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements n° 108 de M. Bergelin, 61 de la commission et 99 de M. Fèvre: MM. Bergelin, Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des amendements n° 108 et 99; adoption de l'amendement n° 61.

Amendement n° 62 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 63 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 34 modifié.

Article 35. — Adoption (p. 8446).

Article 36 (p. 8446).

Amendement n° 64 de la commission, avec les sous-amendements n° 100, 101 et 102 de M. Fèvre: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet des trois sous-amendements: adoption de l'amendement.

Adoption de l'article 36 modifié.

Article 37 (p. 8447).

Amendement n° 65 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

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

Amendement n° 68 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 37 modifié.

Article 38 (p. 8448).

Amendement n° 67 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 68 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 38 modifié.

Article 41. — Adoption (p. 8448).

Article 42 (p.

Amendement n° 69 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 70 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 42 modifié.

Article 43. — Adoption (p. 8448).

Article 44 (p. 8449).

Amendement n° 71 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 44 modifié.

Article 45 (p. 8449).

Amendement n° 109 du Gouvernement: MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 45 modifié.

Article 45 bis (p. 8449).

Amendement de suppression n° 72 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'article 45 bis est supprimé.

Article 46 (coordination) (p. 8449).

Amendement n° 73 de la commission: MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

L'article 46 est ainsi rédigé.

Article 47 ter. — Adoption (p. 8449).

Article 48. — Adoption (p. 8450).

MM. le rapporteur, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 8450).**Seconde délibération du projet de loi** (p. 8450).

MM. le président, le rapporteur.

Article 14 (p. 8450).

Amendement n° 2 du Gouvernement: MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 42 (p. 8450).

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

Adoption de l'article 42 modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 8451).

Explication de vote:

M. Fèvre.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. — Renvoi pour avis (p. 8451).

3. — Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle (p. 8451).

4. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 8451).

5. — Dépôt de rapports (p. 8451).

6. — Dépôt d'un rapport d'information (p. 8452).

7. — Dépôt de projets de loi modifiés par le Sénat (p. 8452).

8. — Dépôt de projets de loi rejetés par le Sénat (p. 8452).

9. — Ordre du jour (p. 8452).

PRESIDENCE DE M. ALAIN VIVIEN,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

TRANSPORTS INTERIEURS

Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi.

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Paris, le 16 décembre 1982.

Monsieur le président.

J'ai été informé que la commission mixte paritaire n'a pu parvenir à l'adoption d'un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de procéder, en application de l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, à une nouvelle lecture du texte que je vous ai transmis le 14 décembre 1982.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, de ce projet de loi (n° 1299, 1304).

La parole est à M. Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Alain Chénard, rapporteur. Vous avez souligné lors de la première lecture, monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, combien ce texte était nécessaire et attendu.

Vous avez également témoigné de son importance fondamentale pour un secteur vital de notre économie, pour notre sécurité, notre territoire et son aménagement, nos relations sociales, nos échanges internationaux, enfin pour l'amélioration de la qualité de la vie.

Cette loi d'orientation tient son caractère essentiel d'un ensemble de principes fondamentaux qu'elle énonce et qu'elle affirme ainsi que d'un faisceau de nouvelles procédures de décision et de structures qui instituent une cohérence indispensable au secteur des transports.

Le projet de loi s'appuie donc sur une voûte de notions clés, parmi lesquelles le droit au transport, le service public, le libre choix des usagers, la complémentarité intermodale et, bien entendu, la sécurité.

Après avoir pris connaissance, avec une grande attention, du texte amendé par le Sénat, nous avons dû constater qu'un certain nombre des principes fondamentaux que nous avons institués sont totalement dénaturés, voire érudés. Nous avons d'ailleurs pris acte de quelques désaccords profonds avec nos collègues sénateurs, lors de la réunion de la commission mixte paritaire d'hier soir.

Ainsi en est-il pour le droit au transport qui garantit l'usage d'une liberté fondamentale, celle de se déplacer et de choisir les moyens de son propre déplacement. Ce droit, dont j'ai pu affirmer devant vous, mes chers collègues, qu'il allait constituer la première pierre novatrice d'un nouveau socle législatif, je l'ai recherché en vain dans le texte amendé au Sénat.

Par ailleurs, le caractère effectif du droit au transport se doit, à notre point de vue, d'être garanti par la puissance publique. Il est donc indispensable d'affirmer dans cette loi le caractère de service public des transports, tout comme il est fondamental de privilégier, dans cet esprit, le critère d'efficacité économique et sociale. Ces deux notions essentielles disparaissent de la version adoptée par le Sénat.

Quant au corollaire du droit au transport, le libre choix de l'usager, il est devenu celui du citoyen, intéressant sans doute mais plus restrictif puisqu'il écarte non seulement les étrangers mais aussi les entreprises. Ce changement n'est pas intervenu à notre instigation mais, ô paradoxe ! à celle de ceux qui se prétendent les champions du libre-échange.

Enfin, dès l'article 1^{er} du texte amendé au Sénat, disparaît la notion clé de système de transport, gage pourtant d'une complémentarité et d'une approche plurimodale qui sont indispensables.

Fidèle à la tradition de sérénité, la Chambre haute s'est accordé des délais confortables pour travailler ce texte avec sa minutie coutumière.

Au-delà de désaccords irréversibles sur le fond, donnons cependant acte au Sénat du sérieux et de la conviction avec lesquels, comme à l'accoutumée, il a ponctuellement amendé le projet. Ce faisant, il a amélioré quelques dispositions en contribuant à en éclaircir la portée. Je citerai notamment les précisions apportées au champ d'application des périmètres urbains et à l'autonomie de gestion de la S.N.C.F.

Je note également que des dispositions d'amélioration du texte proposées par le Gouvernement ont été retenues par le Sénat.

Ainsi, après avoir rétabli ce qui nous paraissait essentiel lors de notre première lecture mais qui, malheureusement, fut gommé par le Sénat, après avoir retenu des améliorations qui nous sont suggérées, je vous proposerai d'adopter ce projet de loi que la commission de la production et des échanges a rétabli dans sa vigueur initiale. Votre rapporteur donne son accord sans réserve et vous demande de suivre ses conclusions comme l'a fait la commission de la production et des échanges.

Ainsi, une fois de plus, l'Assemblée nationale apportera-t-elle, monsieur le ministre d'Etat, son soutien à l'action du Gouvernement, et ce dans un domaine vital, le transport. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. Robert de Caumont. Très bien !

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 souhaiterais, monsieur le président, n'intervenir qu'après l'orateur inscrit dans la discussion générale.

M. le président. Bien volontiers, monsieur le ministre d'Etat. Dans la discussion générale, la parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, votre projet de loi nous revient après avoir fait l'objet d'une étude sérieuse par le Sénat.

A voir le sort que vous aviez réservé à nos nombreux amendements déposés en première lecture, j'aurais pu douter de notre réalisme et de l'intérêt de nos amendements. Mais le Sénat s'est orienté dans une voie qui est proche de notre conception.

Le rapporteur de notre assemblée a, par ses amendements, repris à quelques modifications près, le texte voté en première lecture par votre majorité.

Vous comprendrez que nous ne puissions vous suivre, alors même qu'une possibilité d'entente existait en commission mixte paritaire si une transaction sur quelques principes — trois exactement — avait pu intervenir.

Comme pour la majorité du Sénat, en effet, nous restons opposés au service public des transports, caractéristique que l'on voit bien appliquée à la S.N.C.F., encore qu'il faille aller jusqu'au bout de cette notion en prévoyant celle de continuité de service public dont nous reparlerons. Mais la majeure partie du transport improprement appelé public, alors qu'il s'agit en réalité d'un transport pour compte d'autrui, est assurée par des entreprises privées, que ce soit par la route, par les canaux ou par l'avion.

Que veut dire service public des transports en ce qui les concerne, et je ne parle même pas des transports privés ? Est-ce une notion anodine et purement démagogique ? Alors que fait-elle dans ce texte ? Est-ce au contraire une véritable orientation destinée à entraîner tout le transport dans le secteur public. Nos craintes seraient alors justifiées.

La notion de droit au transport, deuxième pierre d'achoppement, ne signifie rien à partir du moment où vous l'assortissez d'une mise en œuvre progressive.

A cette condition essentielle, le droit au transport existait bien avant que vous veniez au Gouvernement.

En l'inscrivant dans un texte, ou bien vous faites de la pure et facile démagogie, ou bien la collectivité prend des risques financiers considérables de le voir invoquer à juste titre par un grand nombre d'associations d'usagers.

Dans un cas comme dans l'autre, votre démarche est condamnable et au mieux imprudente.

En effet, lorsque je parle de collectivité, il faudrait surtout mettre le terme au pluriel, s'agissant notamment des collectivités territoriales, qui vont devoir passer convention et satisfaire aux demandes pressantes des usagers.

Comment résisteront-elles et éviteront-elles des charges supplémentaires souvent importantes et pas toujours justifiées sur le plan du trafic, que vous ne compenserez nullement ?

Lors du débat sur la décentralisation qui a conduit au vote de la loi du 2 mars 1982, nous avions redouté qu'il s'agisse là d'un « truc » pour transférer des charges de l'Etat sur les collectivités sous couvert d'une plus grande autonomie de celles-ci.

Votre projet nous apporte malheureusement l'illustration éclatante de ce que nous redoutions.

Enfin le Sénat n'a pas admis votre notion de système de transports qui a une coloration dirigiste, surtout si on l'éclaire avec le droit au transport et par la notion de service public.

Un système est une création organisée dans un certain objectif. Les transports ne sont pas cela dans la réalité : ils existent, se développent, se concurrencent, s'adaptent dans le cadre de règles du jeu définies par la puissance publique.

En maintenant vos termes à tout prix, vous avez montré vos intentions qui, sans être claires, sont pour nous inquiétantes.

Lors du débat en première lecture, je qualifiais votre texte de projet à géométrie variable dans les apparences. Dans la réalité, j'y voyais une géométrie très orientée, préparant, derrière quelques éléments de façade libérale, une prise en main de l'appareil des transports par l'Etat socialiste et communiste.

Le Sénat vous a offert la possibilité de me faire rectifier ce jugement que l'on pouvait croire exagéré. Il n'en a rien été, monsieur le ministre d'Etat, et je le regrette.

En étant très orienté, ce projet reste en définitive bancal. On y perçoit toujours la priorité donnée au chemin de fer, dont les avantages ne sont pas discutables, dont le rôle reste évidemment important, surtout dans notre pays, mais dont le prix, si l'on n'y prend garde, peut coûter très cher à la nation et aux contribuables.

Alors, comment être sûr que le chemin de fer coûte son juste prix, ce qui seulement justifierait et permettrait une véritable harmonisation des conditions de concurrence avec les autres modes de transport, alors que les objectifs du concours financier de l'Etat, que vous exprimez dans l'article 24, sont, d'après votre texte, très larges et pratiquement pas « balisés ».

Sur ce plan, ce texte ne nous engage pas dans la bonne voie : la S.N.C.F. est la référence et, pour réaliser l'harmonisation des conditions de concurrence, vous allez renchéir le transport routier, pour hisser son coût au niveau de celui du chemin de fer. Les finances publiques n'y trouveront pas leur compte.

Mais ce qui est encore plus évident et plus grave, c'est que notre économie paiera plus cher ses transports, quels qu'ils soient, et cela à un moment où nos entreprises supportent des charges excessives, qui réduisent leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents étrangers.

Ce n'est pas comme cela que vous conduirez notre pays et son économie vers la reconquête du marché intérieur.

Or l'accroissement général des prix du transport auquel votre projet nous conduit inéluctablement ne se justifie pas.

Pour les transports de personnes, je l'ai montré en première lecture, il n'y a pas vraiment concurrence sauvage entre transport ferré et transport routier. Même dans les régions à forte densité de population, il y a complémentarité facile à mettre en œuvre et pas réellement concurrence.

La vraie concurrence vient sur toutes les distances de la voiture individuelle. Mais comment faire pour en limiter l'usage sans porter un coup décisif à notre construction automobile, l'un des secteurs dominants de notre économie ?

M. Robert de Caumont. C'est un cercle vicieux !

M. Charles Fèvre. Respecterait-on de surcroît la liberté que nos compatriotes voient dans l'usage de la voiture individuelle ?

Le problème est sans doute différent pour le transport des marchandises, encore que la spécificité des différents modes de transports — ferré, routier, fluvial, aérien — leur confère une place, un rôle, des fonctions, que déterminent leurs caractéristiques techniques comme les infrastructures qu'ils empruntent.

Le transport des marchandises, fluide, au moindre coût et souple, est une nécessité aujourd'hui plus qu'hier pour nos entreprises durement atteintes par la crise, les charges fiscales et sociales que vous ne leur ménagez pas, l'incertitude du lendemain.

Nous sommes malheureusement convaincus que votre projet n'apportera que des contraintes nouvelles, un dirigisme larvé à défaut d'être affiché, des coûts plus élevés.

Nous étions favorables au principe d'un tel projet sur un sujet sur lequel le législateur ne s'était pas penché depuis trois décennies.

Encore fallait-il que vous admettiez d'emblée que les transports, qui relèvent encore pour l'essentiel d'entreprises privées, s'exerçaient dans le type d'économie de marché libéral qui est le nôtre.

Vous dites que vous essayez de vous situer entre le libéralisme sauvage et la contrainte dirigiste. Tout d'abord, l'éventail des situations entre ces deux excès est grand. Mais surtout, nous sommes convaincus que votre projet se situe en dehors de cet éventail, car bien que le luxe de termes, de facteurs, de qualificatifs, aussi vagues et imprécis les uns que les autres, tendent à masquer l'évolution réelle que vous voulez donner à nos transports, on voit bien que ce texte n'est pas innocent sinon il n'existerait pas.

M. Jean-Jacques Benetière. Il faut supprimer tous les innocents !

M. Charles Fèvre. Il mène tout simplement à une nationalisation rampante articulée sur le chemin de fer dont le syndicat principal, la C.G.T., a toutes vos faveurs et votre considération.

Son concurrent principal, le transport routier, sera mis au pas progressivement et en tout cas sera freiné dans son développement. Il suffit pour s'en convaincre d'observer que l'article 31, qui traite du développement du transport routier, ne prévoit pas que ce dernier peut également être assuré par la distribution de nouvelles autorisations de transport. En donnez-vous ? Nous ne le savons pas. Ne laissez-vous pas périmier celles que les transporteurs ne pourront céder du fait des restrictions apportées à la cession des licences ?

Voilà un moyen sûr de mieux égaliser les conditions de concurrence en organisant la rareté et l'augmentation des prix d'un certain mode de transport, celui dont le dynamisme, la souplesse et le développement ont permis l'expansion économique et des pas décisifs vers un meilleur aménagement du territoire.

Bien sûr, votre projet traite des infrastructures mais de manière trop ambitieuse pour les quelques articles qui concernent ce domaine.

On a vraiment l'impression en étudiant ces quelques articles sur les infrastructures qu'ils sont destinés à faire passer une pilule : les conventions entre l'Etat et les collectivités territoriales destinées à faire prendre en charge par celles-ci des dépenses d'infrastructure du ressort de l'Etat.

Au moment où votre collègue du ministère de l'Intérieur présente au Parlement des projets destinés à répartir les compétences pour mieux clarifier les responsabilités, ce système de la convention, généralisé aux infrastructures comme aux autres transports, ne manque pas de piquant.

Une entorse aussi évidente ne peut avoir comme seul but que de transférer des charges aux collectivités communales, départementales ou régionales. Vous nous l'avez assez reproché dans le passé pour que nous nous élevions contre la systématisation vers laquelle vous nous entraînez.

Comme les infrastructures, les modes de transport autres que le transport ferré et le transport routier ne sont pas véritablement abordés. On a le sentiment, en lisant votre texte, que le transport fluvial et l'aviation civile sont évacués pour en équilibrer la structure.

Si on enlevait de votre texte toutes les définitions et tautologies qui n'ont pas leur place dans un projet de loi d'orientation et qui le font ressembler au Petit Robert, il ne resterait pas plus de solide que si on enlevait l'eau du corps humain.

Il resterait seulement le vieux combat rail-route qui penche aujourd'hui en faveur du premier pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'intérêt de nos transports et de notre économie.

Monsieur le ministre d'Etat, l'Assemblée nationale va examiner pour la seconde fois votre texte. Nous avons déposé des amendements moins nombreux qu'en première lecture, en ne retenant que ceux qui nous paraissaient essentiels pour améliorer votre texte.

Les deux mois de réflexion que vous avez eus depuis le 15 octobre vous ont peut-être permis de réfléchir à nos arguments qui ne sont pas seulement politiques mais très souvent de bon sens.

Pour l'instant, votre texte reste pour nous un projet insuffisant, déséquilibré et tendancieux.

M. Christian Bergelin. Très bien !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, l'excellence des propos tenus par le rapporteur, M. Chénard, me dispense d'un long discours. J'ai tout lieu de me féliciter des conditions dans lesquelles se sera déroulé le débat sur le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, conditions qui ont conduit à améliorer et à préciser le texte.

Ce fut le cas au sein de cette assemblée en première lecture. Ce fut aussi le cas au Sénat, par le biais d'amendements d'origine parlementaire ou gouvernementale qui furent adoptés.

Malheureusement, la Haute assemblée, dans sa majorité, a cru devoir mettre en cause les principes fondamentaux de ce projet, sa charpente, et j'ai observé que l'orateur qui m'a précédé à cette tribune, en soutenant la même position qui donne au texte un caractère quelque peu hybride, quelque peu asexué, a repris des affirmations dépourvues de tout rapport avec la réalité et qui cachent autant de procès d'intention à l'égard du Gouvernement.

M. Freddy Deschaux-Beaume. Certes !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est ainsi, par exemple, qu'il a demandé s'il y aura délivrance d'autorisations nouvelles afin d'accroître les capacités du transport routier. Le projet est parfaitement clair à cet égard, tant dans les principes qu'il énonce que dans ses dispositions. Il n'est donc pas sérieux de soupçonner le Gouvernement de ne pas vouloir qu'il en soit ainsi. Je rappelle que je n'ai pas attendu l'application de cette future loi pour accroître les capacités des transports routiers puisque j'ai déposé un projet tendant à délivrer 1 200 licences supplémentaires. Je veux souligner combien a été grand mon étonnement, lorsque, au cours de la discussion qui s'est déroulée au sein du conseil supérieur des transports, plusieurs représentants des professionnels s'y sont opposés. Je pensais, en effet, que les demandes diverses qui m'avaient été adressées correspondaient à un besoin et reflétaient l'opinion générale. Or, cette proposition n'a été retenue qu'à une faible majorité.

Vous voyez donc, par cet exemple qui concerne un fait concret, pas une idée abstraite, que l'accusation portée contre le Gouvernement ne tient pas. Il apparaît même, dans cette affaire, que c'était le Gouvernement qui, à tous égards, faisait preuve de libéralisme.

Les modifications qu'a adoptées la majorité sénatoriale remettent en cause les aspects les plus novateurs et les plus significatifs du projet. Celle-ci a réduit, et pratiquement supprimé dans certains cas, la portée et l'efficacité de ce dernier, ainsi que les moyens envisagés pour atteindre les objectifs correspondant aux intérêts du pays.

J'ajouterais que, parmi les reproches adressés au Gouvernement par l'opposition, figurait souvent l'idée selon laquelle ce projet pourrait ne pas être conforme à nos obligations européennes, aux contraintes ou aux exigences découlant des règles du transport international communautaire.

Je suis en mesure d'informer l'Assemblée que le Gouvernement vient de recevoir l'avis de la commission européenne sur ce projet que nous lui avons soumis, conformément aux engagements de la France. Sans entrer dans le détail, je citerai quelques extraits de cet avis :

« La commission de Bruxelles a pris connaissance avec intérêt du projet de loi d'orientation des transports intérieurs. »

M. Jean-Jacques Benetière. Très bien !

M. Charles Fèvre. Cela ne veut rien dire !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Parmi les différentes appréciations qu'elle a portées figure son approbation de « l'initiative du Gouvernement français tendant à créer par la voie

législative le cadre général d'une politique globale des transports intérieurs de marchandises et de personnes. » Elle note avec intérêt l'affirmation d'un droit au transport de personnes lié au libre choix des moyens par l'usager.

M. Jean-Jacques Benetière. Vous entendez, monsieur Fèvre ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je poursuis ma citation : « Elle considère que l'objectif assigné à cette politique selon laquelle elle devra assurer le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, correspond aux orientations de la politique commune des transports. »

M. Robert de Caumont. C'est cela, l'Europe de la gauche !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. « Elle n'a pas d'objection à l'égard des missions envisagées pour le service public de transports — article 5 — ni des conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public — articles 6 à 8.

« Elle prend acte des mesures préconisées notamment quant à l'imputation aux différents opérateurs des manquements aux réglementations sociales et de sécurité, et quant à la nullité des clauses contractuelles incitant au dépassement des limites de parcours et de durée du travail.

« En ce qui concerne le transport routier, elle constate que dans la mesure où les dispositions spécifiques préconisées seront établies sur la base des principes généraux fixés au chapitre I^{er}, elles sont compatibles avec les orientations de la politique commune des transports ».

Je pourrais continuer ainsi. Sachez, en bref, qu'aucune des dispositions du projet de loi n'a été mise en cause par la commission, si ce n'est l'article 45, qui définit ce qu'on entend par transports intérieurs. La commission souhaite qu'il soit bien précisé en ce domaine que la loi s'appliquera sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne, et des autres traités ou accords internationaux. C'est précisément pour tenir compte de cette observation que le Gouvernement présentera un amendement.

La commission confirme donc, dans le cadre de ses responsabilités, la validité des orientations et des dispositions essentielles du projet. Par conséquent, je ne vois aucune raison de ne pas rétablir dans leur intégralité les dispositions principales du texte qui avait été adopté par l'Assemblée en première lecture. Il est indispensable, à mon sens, qu'elles figurent dans le projet.

Cela dit, j'ai la faiblesse de croire que l'Assemblée, unanime, voudra l'adopter. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique est de droit dans le texte du Sénat.

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

Avant l'article 1^{er}.

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} :

TITRE I^{er}

**DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES
AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT**

CHAPITRE I^{er}

Des principes généraux applicables aux transports intérieurs destinés à satisfaire les besoins des citoyens.

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

« Avant l'article I^{er}, rédiger ainsi l'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

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° 1.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} est ainsi rédigé.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Les divers modes de transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Ils concourent à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux.

« En conséquence, tout citoyen a le droit de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté d'exécuter lui-même, ou de faire exécuter par l'organisme ou l'entreprise de son choix, tout transport de personnes, de biens ou de marchandises. La mise en œuvre de la présente loi doit satisfaire ces besoins. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 2 ainsi libellé :

« I. Rédiger ainsi le début de la première phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} :

« Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers... » (Le reste sans changement.)

« II. En conséquence, rédiger ainsi le début de la seconde phrase du même alinéa :

« Il concourt à l'unité... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte voté en première lecture par l'Assemblée nationale alors que le Sénat l'a modifié sur trois points.

D'abord, la notion de système de transports recouvre, selon nous, celle de la complémentarité des modes de transport, à laquelle, je l'ai rappelé tout à l'heure, nous sommes très attachés.

Ensuite, la substitution du mot « citoyen » au mot « usager » est inopportune car le mot « usager » est plus large, puisqu'il s'applique également aux entreprises.

Enfin, nous tenons à ce que la référence européenne figure à nouveau dès l'article 1^{er} de la loi.

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° 2.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 3 ainsi rédigé :

« Compléter la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1^{er} par les mots : « , notamment européens ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. J'ai défendu cet amendement en soutenant l'amendement n° 2.

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° 3.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 4 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 1^{er} :

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

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 74 ainsi libellé :

« Après le mot : « rendre », rédiger ainsi la fin de l'amendement n° 4 :

« effectives pour les usagers la liberté de se déplacer, d'en choisir les moyens ainsi que la faculté de confier le transport de leurs biens à l'organisme ou à l'entreprise de leur choix ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à en revenir au texte voté en première lecture par l'Assemblée nationale et qui nous semble plus explicite.

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

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

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 74.

M. Charles Fèvre. Ce sous-amendement tend à introduire la rédaction que nous avions défendue en première lecture, aux termes de laquelle nous proposons de revenir sur le droit au transport. La commission de Bruxelles a déclaré qu'elle ne voyait pas d'inconvénient à l'affirmation de ce dernier. Mais pourquoi et en quoi les directives qui auraient été adoptées à Bruxelles auraient-elles pu s'opposer au droit au transport ? Il appartient à la France de décider en toute indépendance sur ce point.

Par conséquent, mon sous-amendement n'est pas contredit par la réponse des autorités de Bruxelles.

Le droit au transport existe depuis très longtemps car il y a droit au transport dès lors que la puissance publique, les collectivités mettent à la disposition des usagers des moyens de transport, ce qui s'est fait progressivement dans le passé.

Vous n'ajoutez donc rien à ce qui existait auparavant. En revanche, vous ouvrez une possibilité d'action aux usagers, aux diverses associations à l'encontre et de l'Etat — ce qui n'est pas encore trop grave — et des collectivités territoriales que vous entendez soumettre à des conventions dont les conséquences financières risquent d'être très lourdes.

Vous le savez comme moi, plus on se trouve près des usagers — comme c'est le cas dans une commune — moins on peut résister à leurs demandes. Par conséquent, par le biais de vos conventions et de cette affirmation d'un droit au transport, on risque de créer des situations financières difficiles pour les collectivités locales.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il n'est pas de liberté qui s'établisse sur la négation d'un droit. Le droit s'affirme, et les articles suivants du projet en permettront l'application. Ce sous-amendement me paraît donc introduire une fausse querelle et constituer une dérobade. Bien que la commission ne l'ait pas examiné, je pense pouvoir affirmer qu'elle se serait prononcée contre.

M. Robert de Caumont. Très bien !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est contre ce sous-amendement. Affirmer ce droit au transport ne signifie nullement la ruine des collectivités chargées d'organiser les transports. L'article 1^{er} indique que « le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ». En outre, l'article 2 contient des indications qui apportent toutes garanties à cet égard.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 74.
(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

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

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

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

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

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Les conditions d'accès, de qualité et de prix des transports doivent être déterminées de telle sorte que tout citoyen puisse exercer les libertés énoncées à l'article 1^{er}, à un coût acceptable pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au public.

« Dans cet esprit, des mesures particulières doivent progressivement être prises en faveur :

« — des handicapés physiques et des personnes à mobilité réduite ;

« — des catégories sociales les plus défavorisées ;

« — des habitants des parties insulaires et des régions lointaines et d'accès difficile du territoire national. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 5 ainsi libellé :

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

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

Sur cet amendement, **M. Fèvre** et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 75 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'amendement n° 5 :

« La liberté de se déplacer s'exerce dans des conditions raisonnables... » (le reste sans changement).

La parole est à **M. le rapporteur**, pour soutenir l'amendement n° 5.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir, ainsi que je l'annonçais dans mon rapport oral, le texte voté par l'Assemblée nationale en première lecture.

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

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

M. le président. La parole est à **M. Fèvre**, pour soutenir le sous-amendement n° 75.

M. Charles Fèvre. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit ; il est inutile de retarder les travaux de l'Assemblée.

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 le sous-amendement n° 75. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. (L'amendement est adopté.)

M. le président. **M. Fèvre** et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 76 ainsi rédigé :

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

« Afin d'assurer l'exercice du droit au transport, un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles la continuité du service est assurée par les entreprises assurant un service public. »

La parole est à **M. Fèvre**.

M. Charles Fèvre. Puisque l'Assemblée vient d'adopter une disposition qui prévoit le droit aux transports, il me semble tout de même nécessaire, sur le plan non seulement des investissements mais aussi du fonctionnement, d'en garantir aux usagers un exercice minimum.

Nous savons que certains services publics tels la S.N.C.F. ou la R.A.T.P., peuvent parfois ne pas être en mesure d'assurer la continuité du service public. Or, quand un usager veut faire valoir son droit au transport, il est nécessaire qu'une disposition prévoie cette continuité. Par référence à ce qui existe dans d'autres services administratifs ou para-administratifs, pourquoi ne pas prévoir que la continuité du service public est assurée par le biais d'un service minimum ?

Puisque le droit au transport est institué, il va désormais s'imposer à tous dans l'intérêt des usagers. Monsieur le ministre d'Etat, imaginez qu'en cas de grève de la S.N.C.F., les usagers restent pendant des heures dans le vent, le froid et la pluie sur les quais des gares et attendent un train miraculeux : ce droit au transport doit être conçu de manière réaliste et s'exercer complètement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je me doutais bien que la notion de liberté remettrait en cause certains droits. Voilà qu'au premier exemple, notre collègue tente de limiter le droit de grève.

Bien entendu, la commission est contre cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je constate que **M. Fèvre** vient de se convertir au droit au transport. Mais comme tous les novices, il est emporté par son ardeur nouvelle. (Sourires.)

J'ajoute qu'il n'y a jamais eu si peu de grèves dans les transports depuis que ce gouvernement est en place.

Enfin, j'observe que l'amendement n'ajoute absolument rien aux textes existants et qui sont tout à fait suffisants.

Le Gouvernement est donc contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 76. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. **M. Chénard, rapporteur**, a présenté un amendement n° 6 ainsi libellé :

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

« Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite. »

La parole est à **M. le rapporteur**.

M. Alain Chénard, rapporteur. Rétablissement du texte voté en première lecture !

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° 6. (L'amendement est adopté.)

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

« Substituer aux trois derniers alinéas de l'article 2 l'alinéa suivant :

« Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation. »

La parole est à **M. le rapporteur**.

M. Alain Chénard, rapporteur. Rétablissement du texte voté en première lecture !

M. Charles Fèvre. Mais non !

M. le président. Permettez-moi de vous faire remarquer, monsieur le rapporteur, qu'il s'agit de l'amendement n° 7.

M. Alain Chénard, rapporteur. En effet, monsieur le président, je commettais une petite confusion.

Cet amendement tient compte de la rédaction du Sénat, qui améliore le texte de l'Assemblée.

Rappel au règlement.

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. Les méthodes de travail de l'Assemblée...

M. le président. Cela ne concerne pas un article du règlement, mon cher collègue.

Toutefois, par bienveillance, je vous laisse la parole.

M. Charles Fèvre. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le rapporteur vient de commettre une erreur qui résulte de la rapidité excessive dans laquelle nous sommes obligés de travailler.

Je ne reproche rien à personne, mais nous sommes obligés, en séance, de classer les amendements qui nous ont été distribués à quinze heures cinq ! Ce n'est pas une bonne méthode de travail.

Je demande donc une courte suspension de séance pour que nous puissions reclasser les amendements.

M. le président. Je reconnais, mon cher collègue, que les derniers amendements ont été distribués très tardivement ; chacun doit en tenir compte.

M. le rapporteur suit la discussion avec son talent habituel, mais il est naturel qu'il hésite, parfois, comme cela nous arrive d'ailleurs à tous. Vous-même, monsieur Fèvre, tout à l'heure, n'a-t-il semblé, cherchez un de vos sous-amendements.

Vous demandez une brève suspension de séance, je vous l'accorde bien volontiers.

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures quarante-cinq, est reprise à seize heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous en revenons à l'amendement n° 7.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement, donc, reprend le texte de l'Assemblée nationale qui a été amélioré par le Sénat.

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° 7.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 8, ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale.

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° 8.

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte :

— des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transports ;

— des avantages et inconvénients qui en résultent pour la collectivité, les usagers et les tiers ;

— des conséquences pour l'environnement.

« Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises.

« Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés.

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

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 9 ainsi rédigé :

« Substituer aux quatre premiers alinéas de l'article 3 l'alinéa suivant :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement a pour objet de rétablir le texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, en incluant les mots « et inconvénients », afin de tenir compte de l'esprit d'un amendement voté par le Sénat, tout en maintenant la référence aux coûts sociaux, qui nous paraît une innovation importante introduite par le présent projet de loi.

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° 9.

(L'amendement est adopté.)

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

« Compléter le cinquième alinéa de l'article 3 par les mots : « notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte adopté en première lecture par l'Assemblée, car l'harmonisation des conditions d'exploitation et d'utilisation des différents modes de transport est une condition déterminante d'une concurrence plus loyale entre eux.

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° 10.

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — L'Etat et les collectivités territoriales élaborent conjointement la politique globale des transports, à la mise en œuvre de laquelle sont associés les entreprises et les organismes concernés.

« Cette politique, qui s'inscrit dans le cadre du plan de la nation, donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transport incluant les divers modes et tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement.

« Le développement des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire et leur usage doit être encouragé.

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

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 11 ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premiers alinéas de l'article 4 l'alinéa suivant :

« L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Cette politique globale s'inscrit dans le cadre du plan de la nation et donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transports, élaborés sur la base d'une approche intermodale, tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à revenir au texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture tout en tenant compte de deux modifications intéressantes introduites par le Sénat.

La première précise que l'Etat et les collectivités territoriales contribuent non seulement à la mise en œuvre mais aussi, dès l'amont, à l'élaboration de la politique globale des transports.

La seconde rappelle que la politique des transports s'inscrit dans le cadre du plan de la nation.

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° 11.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 12 rectifié ainsi libellé :

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

« Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Cet usage doit être encouragé. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte adopté en première lecture en ajoutant que l'usage des transports en commun doit être encouragé, cette précision ayant été apportée par le Sénat.

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° 12 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Article 5.

M. le président. « Art. 5. — Les missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport de personnes et de biens sont les suivantes :

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

« b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;

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

« c) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés aux divers modes de transport ;

« d) L'organisation du transport pour compte d'autrui.

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

« Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport pour compte d'autrui varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

« Sont considérés comme des transports pour compte d'autrui tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. »

Je suis saisi de deux amendements, n° 77 et 13, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 77, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 5 le nouvel alinéa suivant :

« Les pouvoirs publics ont pour mission d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens dans les domaines suivants : »

L'amendement n° 13, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa de l'article 5 les dispositions suivantes :

« Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens. Ces missions sont les suivantes : »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 77.

M. Charles Fèvre. Cet amendement revient sur la notion de service public des transports dont on a déjà beaucoup parlé.

Encore une fois, si la notion de service public est claire pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P., elle ne l'est pas du tout en ce qui concerne les entreprises de transport routier, fluvial, voire aérien.

La notion d'une entreprise privée exerçant une activité de service public est bien précise en droit administratif, et je ne crois pas qu'on puisse parler de service public des transports pour toutes les entreprises qui assurent la majeure partie de ce trafic en France.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 77 et pour défendre l'amendement n° 13.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 13 tend à rétablir le premier alinéa adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, car nous tenons pour essentielle la notion de service public des transports.

La commission s'est nettement prononcée contre l'amendement n° 77 et pour l'amendement n° 13.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est opposé à l'amendement n° 77.

Je rappelle, sans revenir sur les raisons de fond, que l'article 5 définit parfaitement et dans tous ses aspects ce que l'on entend par service public des transports. Il ne peut donc y avoir de confusion.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 77.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 14 ainsi rédigé :

« A la fin du cinquième alinéa de l'article 5 c, substituer aux mots : « aux divers modes de transport », les mots : « au système de transports ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte adopté en première lecture.

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

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

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

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 78 et 15, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 78, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :
« Dans le sixième alinéa (d) de l'article 5, substituer aux mots : « du transport pour compte d'autrui », les mots : « des services publics de transports ».

L'amendement n° 15, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« A la fin du sixième alinéa (d) de l'article 5, substituer aux mots : « pour compte d'autrui », le mot : « public ».

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 78.

M. Charles Fèvre. Lors de la première lecture, j'avais proposé de supprimer le d) qui inclut parmi les missions qui incombent aux pouvoirs publics l'organisation du transport public. J'avais indiqué que je ne voyais pas à quoi correspondait cette notion.

La réglementation et le contrôle prévus par le b) de l'article peuvent s'appliquer à l'ensemble des transports, puisqu'il y a une réglementation des transports. En revanche, l'organisation ne peut, à mon avis, s'appliquer qu'à des services publics nommément désignés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 78 et soutenir l'amendement n° 15.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est opposée à l'amendement n° 78, car la notion de transport public est beaucoup plus large que celle de service public des transports. La limitation ne nous paraît donc pas opportune.

Quant à l'amendement n° 15, il tend à revenir au texte adopté en première lecture par l'Assemblée.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable à l'amendement n° 15 et donc hostile à l'amendement n° 78.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 78.
(L'amendement n'est pas adopté.)

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° 16 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 5, substituer aux mots : « pour compte d'autrui », le mot : « public ».

Monsieur le rapporteur, peut-être pourriez-vous défendre également les amendements n° 17 et 18 qui vont dans le même sens ?

M. Alain Chénard, rapporteur. En effet, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 17, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 5 par les mots : « selon qu'il s'agit notamment de transport de personnes ou de marchandises ».

L'amendement n° 18, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 5, substituer aux mots : « pour le compte d'autrui », le mot : « publics ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir ces trois amendements.

M. Alain Chénard, rapporteur. Les amendements n° 16 et 17 tendent à assurer l'homogénéité du texte et à préciser que les relations entre les partenaires varient selon qu'il s'agit de transport de personnes ou de marchandises.

L'amendement n° 18 est un amendement de cohérence.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Sénat s'est livré à une véritable traque du mot « public ». Le Gouvernement est évidemment favorable au rétablissement du mot « public » dans tous les cas, et donc aux amendements n° 16 et 18.

En ce qui concerne l'amendement n° 17, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.
(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Les clauses et tarifs applicables aux contrats de transport permettent une juste rémunération des transporteurs concernés, tenant compte du coût du service rendu et de l'ensemble des charges financières qu'ils supportent dans des conditions normales d'organisation et de productivité. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 19 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 6 :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte voté en première lecture par l'Assemblée. Il nous paraît offrir une meilleure garantie au transporteur.

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° 19.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 6.

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — I. — Supprimé.

« II. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports collectifs réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par l'autorité organisatrice, soit par un établissement public à caractère industriel et commercial créé à cet effet, soit par une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice, dans les conditions prévues par la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 sur les transports publics d'intérêt local.

« Le financement des services de transport collectif régulier de personnes, défini par l'autorité organisatrice, est assuré en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à

ce financement les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services considérés.

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

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

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

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 20 ainsi rédigé :

« Rétablir le paragraphe I de l'article 7 dans le texte suivant :

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

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 79 ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 20 par l'alinéa suivant :

« Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas à la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 20.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit du rétablissement du texte voté en première lecture.

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

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

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 79.

M. Charles Fèvre. Le sous-amendement vise à mettre la pratique en concordance avec le droit que la majorité va instituer. Je ne vois pas, en effet, comment le paragraphe I, que la commission propose de rétablir, peut s'appliquer à la S. N. C. F. On ne demandera pas d'attestation de capacité à son président le jour où il changera. S'il y a un accident de chemin de fer, on ne pourra pas radier l'entreprise. Il convient donc de préciser que ces dispositions ne s'appliquent pas à la société nationale.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission s'est souvenue des arguments employés par le Gouvernement lors de la première lecture. Elle est toujours convaincue par ces arguments et ne l'a pas été par ceux de M. Fèvre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ce sous-amendement n° 79 est inutile. Il va de soi que la S.N.C.F. est régie par des règles contractuelles définies avec l'Etat et qui le seront, dans le cadre du renouvellement, dans un nouveau cahier des charges.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 79. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 21 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du paragraphe II de l'article 7, substituer au mot : « collectifs », le mot : « publics ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le terme « transports publics » nous paraît d'acception plus courante.

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° 21.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 22 ainsi rédigé :

« Substituer à la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe II de l'article 7 les dispositions suivantes :

« L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre. »

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 81 ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase de l'amendement n° 22 par les mots : « soit par une entreprise exploitant à ses risques et périls dans le cadre de la réglementation en vigueur. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 22.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit du rétablissement du texte que nous avons adopté en première lecture. En effet, le Sénat a supprimé la possibilité, pour les collectivités territoriales, d'exploiter en régie directe si elles le souhaitent.

De plus, la référence à la loi sur les transports publics d'intérêt local n'est pas indispensable. Elle s'applique à l'évidence.

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

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

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 81.

M. Charles Fèvre. Ce sous-amendement vise à rétablir la possibilité pour une entreprise d'assurer l'exécution du service à ses risques et périls, sans qu'il soit nécessaire de passer une convention.

Ainsi que je l'ai démontré lors de la première lecture, certaines entreprises peuvent très bien travailler d'une manière conforme aux souhaits des collectivités sans être obligées pour autant de passer une convention.

Je rappelle, en outre, que la convention aura certainement un effet financier néfaste pour la collectivité à partir du moment où elle sera obligatoire.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a repoussé ce sous-amendement en attendant d'entendre le ministre sur ce sujet.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il est bien évident que ce sous-amendement est tout à fait en contradiction avec l'esprit et la lettre du texte, et avec l'amendement n° 22.

J'observe par ailleurs que la majorité du Sénat elle-même a accepté le principe du conventionnement.

Je suis donc opposé à ce sous-amendement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 81. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 80 de M. Fèvre devient sans objet.

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 23, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 7 :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte adopté par l'Assemblée en première lecture.

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° 23. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 24 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa du paragraphe II de l'article 7 :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit là encore du rétablissement du texte adopté ici en première lecture.

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° 24. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

Article 8.

M. le président. « Art. 8. — 1. — Supprimé.

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

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

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

« A cette fin, des règles tarifaires peuvent être établies par l'Etat en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels et les usagers.

« Les règles applicables aux opérations d'acheminement de marchandises exportées ou importées, à destination ou en provenance des ports maritimes, tiennent compte des conditions spécifiques de ces opérations, lorsqu'elles s'intègrent dans une chaîne de transport international.

« IV. — La rémunération des commissionnaires de transport assure la couverture des services effectivement rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 25 ainsi rédigé :

« Rétablir le paragraphe I de l'article 8 dans le texte suivant :

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

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

Sur cet amendement, je suis saisi de trois sous-amendements.

Le sous-amendement n° 82, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'amendement n° 25, après les mots : « transporteur public », insérer les mots : « routier ou aérien ».

Le sous-amendement n° 83, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française est ainsi rédigé :

« I. Dans la première phrase du premier alinéa de l'amendement n° 25, substituer aux mots : « d'auxiliaire » les mots : « de commissionnaire ».

« II. En conséquence, dans le deuxième alinéa, substituer au mot : « auxiliaires » le mot : « commissionnaires ».

Le sous-amendement n° 84, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'amendement n° 25, par la phrase suivante :

« Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sont inscrits de droit à ce registre. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend au rétablissement du texte adopté par l'Assemblée en première lecture, car l'attestation de capacité professionnelle et les conditions de garantie financière sont importantes pour l'activité de transport de marchandises.

De plus, afin d'assurer la cohérence du texte, il a été introduit des dispositions relatives à l'inscription et à la radiation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Tout à fait d'accord !

M. le président. La parole est à M. Fèvre pour soutenir les sous-amendements n° 82, 83 et 84.

M. Charles Fèvre. Le sous-amendement n° 82 a un peu le même objet que celui que j'ai défendu tout à l'heure, et qui excluait la S.N.C.F. On ne voit pas très bien, en effet, comment le texte proposé pour le paragraphe I de l'article 8 pourrait s'appliquer au transport fluvial. C'est pourquoi je souhaite qu'on précise « transporteur public routier ou aérien ». C'est uniquement dans ces domaines que ces dispositions de l'article 8 pourront s'appliquer.

Le sous-amendement n° 83 tend à remplacer les mots « auxiliaire de transport » par « commissionnaire de transport » dans l'article 8.

Le mot « auxiliaire » est certes retenu par les instances européennes, mais le code de commerce, qui n'est pas modifié par le présent projet de loi, parle de « commissionnaire de transport ». Cela a un sens juridique bien précis, le commissionnaire de transport ayant des obligations et des responsabilités qui sont définies par le code de commerce.

Je pense donc qu'il serait préférable de revenir à cette notion qui veut dire quelque chose, alors que la notion d'auxiliaire est extrêmement vague.

Le sous-amendement n° 84 a pour objet de rétablir la cohérence juridique du paragraphe 1, s'agissant des commissionnaires de transport, lesquels seront inscrits également au registre, conformément d'ailleurs au souhait de la profession. Mais, comme ils n'étaient pas, jusqu'à présent, soumis à cette obligation, on ne peut parler pour eux d'une inscription préalable, contrairement à ce qui se passe pour les transporteurs ou les loueurs. Il convient donc de prévoir que les titulaires d'une licence de commissionnaire seront inscrits de plein droit au registre. C'est l'objet de ce sous-amendement technique.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le sous-amendement n° 82 pourrait concerner certaines dessertes ferroviaires d'intérêt local. Pourquoi les exclure ? De même, pourquoi exclure le transport fluvial, pour lequel il peut y avoir des affectations de capacité ? Par conséquent, mieux vaut conserver l'expression générale de « transporteur public ».

Pour ce qui est du sous-amendement n° 83, il est bien entendu que les commissionnaires sont concernés, mais le terme auxiliaire de transport a un sens plus large puisqu'il regroupe différentes catégories de professions, transitaires, mandataires et autres. En outre, je le répète, c'est le terme qui sera utilisé par la directive européenne.

S'agissant enfin du sous-amendement n° 84, il va de soi que les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport seront inscrits de droit au registre. Rien, dans le texte, ne porte la moindre atteinte à la continuité de l'exercice de leur profession.

Pour ces raisons, le Gouvernement se prononce contre les trois sous-amendements de M. Fèvre.

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

M. Charles Fèvre. Actuellement, les commissionnaires des transports ne sont pas inscrits au registre. Par conséquent, la disposition prévue par la dernière phrase du 1 de l'amendement ne peut pas, matériellement, s'appliquer à ces professionnels. C'est une question de bon sens, et je ne comprends vraiment pas pourquoi le Gouvernement et la commission s'opposent à mon sous-amendement n° 84. Chaque fois que l'opposition propose une amélioration purement technique, vous la refusez !

M. Christian Bergelin. M. Fèvre a raison !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission s'est prononcée sur les sous-amendements n° 82 et 83 mais n'a pas examiné le sous-amendement n° 84.

A l'examen, il apparaît au rapporteur qu'il n'y a pas une nécessité absolue à ce que ce sous-amendement soit retenu mais que, si le Gouvernement en était d'accord, il pourrait être adopté, sans qu'il en résulte un inconvénient majeur, peut-être en tant qu'explication du texte proposé.

M. Christian Bergelin. Que de précautions !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai indiqué que l'idée contenue dans ce sous-amendement allait de soi. Si l'Assemblée souhaite que cela aille mieux en le disant, le Gouvernement n'y voit pas d'inconvénient.

M. Christian Bergelin. Bravo !

M. Charles Fèvre. C'est une garantie pour les entreprises !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 82. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 83. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour éviter tout malentendu, il conviendrait de rédiger ainsi le sous-amendement n° 84 : « Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur du présent article, sont inscrits de droit à ce registre. »

M. le président. Qu'en pensez-vous, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 84, compte tenu de la rectification proposée par M. le rapporteur, tendant à remplacer les mots : « de la présente loi », par les mots : « du présent article ».

(Le sous-amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25, modifié par le sous-amendement n° 84 rectifié.

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

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

« Dans la première phrase du premier alinéa du paragraphe II de l'article 8, substituer aux mots : « pour compte d'autrui », le mot : « public. »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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° 26.

(L'amendement est adopté.)

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

« Rédiger ainsi le paragraphe IV de l'article 8 :

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

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 85 ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 27, substituer au mot : « auxiliaires », le mot : « commissionnaires ». »

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il nous a paru indispensable de préciser les conditions de rémunération des auxiliaires de transport. C'est pourquoi la commission propose de rétablir le texte adopté en première lecture.

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, pour défendre le sous-amendement n° 85.

M. Charles Fèvre. Déjà soutenu !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'Assemblée a déjà repoussé une proposition identique.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 85. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 8, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Article 9.

M. le président. « Art. 9. — L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application.

« Les opérations de transport exécutées pour compte d'autrui ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

« Est nulle de plein 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 et des temps de conduite autorisés. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 28 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du second alinéa de l'article 9 :
« Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent... » (Le reste sans changement) »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Rétablissement, afin d'assujettir les transports effectués pour le compte propre de l'entreprise aux dispositions de cet article.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Tout à fait pour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...
Je mets aux voix l'article 9, modifié par l'amendement n° 28.
(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 relative à la durée du travail et à la durée de conduite 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.

« 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. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 86 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 10, supprimer les mots : « et aux opérations annexes. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Le troisième alinéa de l'article 10 concerne les agents non salariés, c'est-à-dire les petits artisans qui conduisent eux-mêmes leur camion. Il soumet à des dispositions particulières, tenant compte des exigences de la sécurité, le temps consacré à la conduite ou au pilotage et les temps de repos. Tout cela est normal et personne ne le conteste. Mais il soumet également à ces dispositions particulières les « opérations annexes » à la conduite ou au pilotage. Or cette expression peut tout englober, y compris les temps d'attente et l'entretien du véhicule. Cela revient à mettre dans un carcan des petits artisans qui sont bien obligés de faire face à leur travail.

L'objet de l'amendement est précisément de supprimer le contrôle des opérations annexes, qui serait beaucoup trop rigoureux et, à mon avis, peu conforme à la réglementation de Bruxelles. Qu'il s'agisse des salariés ou des non-salariés, celle-ci porte en effet sur les temps de pilotage, de conduite et de repos, mais pas sur les opérations annexes, notion dont on discerne mal l'étendue.

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

M. André Chénard, rapporteur. Contre ! Il s'agit bien de réglementer l'ensemble des activités des chauffeurs.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai eu l'occasion, en première lecture, d'indiquer que le Gouvernement n'avait nullement l'intention de restreindre l'activité des artisans et de réglementer ce qui n'a pas lieu de l'être.

Simplement, il est opposé à cet amendement parce qu'en matière de sécurité il y a un lien entre les temps consacrés à la conduite et aux opérations annexes. C'est strictement dans ce cadre que cet alinéa doit s'appliquer. Il vaut donc mieux maintenir les mots : « opérations annexes ».

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 86.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...
Je mets aux voix l'article 10.
(L'article 10 est adopté.)

Article 13.

M. le président. « Art. 13. — Il est créé, dans chaque département, une commission consultative 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.

« Elle est composée paritairément de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail.

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

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 87 ainsi rédigé :

« Après les mots : « et de salariés », supprimer la fin du deuxième alinéa de l'article 13. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'objet de cet amendement est de supprimer les mots : « et présidée par un inspecteur du travail ».

On ne voit pas pourquoi la commission chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail serait systématiquement présidée par un inspecteur du travail. Normalement, cette mission devrait incomber au commissaire de la République ou à son représentant, celui-ci pouvant être un inspecteur du travail, bien entendu, mais aussi un fonctionnaire de la protection civile ou de l'équipement, services qui sont directement concernés par la sécurité routière. Le choix du président devrait être fonction de la nature des problèmes abordés par la commission paritaire. La compétence de cette commission est relativement étendue, mais plutôt orientée vers la sécurité, domaine qui relève d'autres administrations que l'inspection du travail.

Mieux vaut donc en rester au droit commun, c'est-à-dire laisser au commissaire de la République le soin de désigner comme président le fonctionnaire le plus compétent dans le domaine d'étude auquel la commission consacrera ses travaux.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a fermement marqué son attachement à la présidence par un inspecteur du travail, partant du principe que, s'il s'agissait sans doute de la sécurité de la conduite, il s'agissait également de la durée du travail. Des inspecteurs du travail spécialisés dans les transports pourront assurer cette présidence de manière très effective. En

effet, la sécurité, sur laquelle on n'insistera jamais assez et qui est au cœur de ce projet de loi, est largement induite par la durée du travail.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est entièrement d'accord avec la commission. On ne voit pas pourquoi le commissaire de la République présiderait cette commission, qui se saisira des problèmes de la durée du travail et de la sécurité. Vraiment, l'inspecteur du travail paraît le mieux placé pour la présider dans les meilleures conditions d'efficacité, de sérénité et de simplicité.

D'ailleurs, si l'on supprimait la fin du deuxième alinéa de l'article, il n'y aurait plus de président du tout !

Pour ces raisons, je me prononce contre l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 87.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 13.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14.

M. le président. « Art. 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 du plan de la nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux et du coût économique réel.

« 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. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.

« Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

« 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, en concertation avec les régions, et peuvent l'être par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

« La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

« 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. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 88 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... (le reste sans changement). »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport visés à l'article 14 devraient, à notre sens, concerner essentiellement des investissements publics ou, en tout cas, des investissements donnant lieu partiellement à financement public. Cela reviendrait à exclure les choix en matière d'investissements privés qui, eux, relèvent naturellement du secteur privé.

Tel est l'objet de mon amendement qui, d'ailleurs, ne propose que de revenir à l'esprit du texte. L'article 14 ne concerne pas en effet les investissements privés, dont la puissance publique ou les collectivités ne peuvent avoir qu'une connaissance imparfaite. Par conséquent, il s'agit simplement de conformer la lettre à l'esprit.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je crois que cet amendement serait plus facilement recevable s'il était rédigé ainsi :

« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport, et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés... »

Si M. Fèvre voulait bien accepter cette rédaction, et sous réserve de l'avis du Gouvernement, le rapporteur s'en remettrait à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai souligné en première lecture que le Gouvernement entendait s'en tenir aux choix publics et ne pas se substituer aux investisseurs privés, c'est-à-dire aux entreprises.

Plusieurs formulations ont été envisagées pour traduire cette volonté. La rédaction proposée par M. le rapporteur pour l'amendement n° 88 me semble satisfaisante et le Gouvernement l'accepte.

M. le président. Monsieur Fèvre, êtes-vous d'accord sur la rectification proposée par M. le rapporteur ?

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 88 rectifié doit donc se lire ainsi :

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

« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport, et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés... » (Le reste sans changement.)

Je le mets aux voix.

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

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« A la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 14, substituer aux mots : « et du coût économique réel », les mots : «, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. En rétablissant la référence au coût financier et aux coûts sociaux, la commission entend insister sur une notion qui lui était apparue fort importante.

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° 29.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 89, ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 14, substituer au mot : « sont », les mots : « peuvent être ». »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement a pour objet de rendre facultatif l'établissement des schémas directeurs d'infrastructure par l'Etat et par les collectivités territoriales.

Il ne s'agit pas de dispenser l'Etat ou la majorité des collectivités territoriales d'établir de tels schémas. D'ailleurs, beaucoup le font. Simplement, nombre d'entre elles n'ont pas besoin de recourir à cette procédure très lourde et dont le coût peut être disproportionné à l'intérêt qu'elle présente. La formule que je propose et qui ne fait qu'ouvrir une faculté permettrait de résoudre certains problèmes.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 89 aboutirait à vider le quatrième alinéa de sa substance. La commission, pour sa part, est très attachée à la rédaction adoptée par l'Assemblée en première lecture et selon laquelle les schémas directeurs sont établis par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle en proposera le rétablissement par son amendement n° 30.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Plusieurs dispositions déjà adoptées prévoient que l'Etat, en concertation avec les régions, devra élaborer des schémas directeurs d'infrastructures. C'est le cas, par exemple, dans ce projet lui-même, pour ce qui concerne la navigation fluviale.

L'obligation pour l'Etat d'élaborer de tels schémas doit donc être maintenue et l'amendement n° 89 ne peut être accepté.

Pour le reste, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 89.
(L'amendement n'est pas adopté.)

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

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous reprenons l'idée que M. le ministre d'Etat évoquait à l'instant. Nous tenons à ce que les schémas directeurs soient établis à la fois par l'Etat et par les collectivités locales.

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° 30.
(L'amendement est 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.)

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.

« 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 permettant d'en assurer le financement, l'entretien et le fonctionnement. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 105, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 15 par la phrase suivante :

« 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. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement est justifié par son texte même.

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° 105.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 31 ainsi libellé :

« Après le mot : « prix », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 15 : « concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à revenir au texte adopté par l'Assemblée en première lecture. Il importe que les taxes, redevances ou prix puissent être fixés de telle sorte qu'ils concourent à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports et ne se limitent pas à la couverture des coûts d'investissement et de fonctionnement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Outre l'argument que M. le rapporteur vient d'énoncer, et que j'approuve, j'avais fait observer au Sénat que la rédaction adoptée pouvait aboutir à un accroissement sensible des tarifs des péages et autres taxes. En effet, s'il s'agit d'assurer par ce moyen le financement, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures, il est bien évident que l'on risque d'aller au-delà de ce qui existe actuellement.

Le Gouvernement est donc tout à fait favorable à l'amendement n° 31 qui tend à revenir sur cette rédaction.

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 15, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)

Article 16.

M. le président. « Art. 16. — Le conseil national des transports est associé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Il est consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des divers modes de transport et, notamment, sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi. »

Je suis saisi de deux amendements n° 32 et 90, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 32, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 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. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures. »

L'amendement n° 90, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de la première phrase de l'article 16 :

« Un conseil national des transports participe à l'élaboration... (le reste sans changement). »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 90.

M. Charles Fèvre. C'est un conseil national, et non des comités régionaux ou départementaux — lesquels n'ont, d'ailleurs, jamais eu beaucoup d'influence — qui doit participer à l'élaboration de la politique des transports intérieurs dans le domaine des compétences de l'Etat. Les décisions relatives à la coordination des transports de marchandises doivent être prises au niveau national.

On peut s'informer, discuter, au niveau régional ou départemental, mais rien de plus.

Par ailleurs, je rappelle que la loi sur les répartitions des compétences confie l'essentiel, sinon la totalité, des compétences en matière de transport de personnes aux conseils généraux ou aux conseils régionaux. Par conséquent, on ne voit pas quel sera, dans le domaine de compétence de l'Etat, le rôle des comités régionaux ou départementaux, qui ne feront qu'alourdir le dispositif.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 32 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 90.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous connaissons l'opposition de nos collègues à la décentralisation. Si la commission, quant à elle, souhaite rétablir le texte adopté par l'Assemblée en première lecture, c'est pour affirmer, au contraire, sa volonté qu'il existe, au-dessous du comité national des transports, des comités régionaux et départementaux.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Les comités régionaux peuvent jouer un rôle non seulement en matière de transport de voyageurs, mais également en matière de transport de marchandises. Ils peuvent être associés à la mise au point et à l'application de certaines mesures et éviter ainsi que des questions ne remontent jusqu'au ministère.

Je suis donc contre l'amendement n° 90.

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

M. Charles Fèvre. Je ne reprendrai pas mon argumentation. Je tiens seulement à m'élever contre l'affirmation de M. le rapporteur que nous serions opposés à la décentralisation. J'ai pris soin de dire que c'était précisément parce qu'il allait y avoir transfert des compétences, en matière de transport de personnes, au profit des départements, notamment, que je ne voyais pas le rôle que pourrait jouer les comités départementaux ou régionaux dans ce domaine.

Que l'on ne nous fasse pas dire que nous sommes contre la décentralisation. Au contraire, je constate qu'elle est en marche dans ce domaine là.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 16, et les amendements n° 90 et 91 de M. Fèvre tombent.

Article 17.

M. le président. « Art. 17. — Le conseil national des transports est composé de représentants du Parlement et des collectivités territoriales, des entreprises qui participent aux opérations de transport, des salariés de ces entreprises, des différentes catégories d'usagers, de l'Etat et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

« 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'activité qui y sont représentés participent aux frais de son fonctionnement. »

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

M. Robert de Caumont. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 17 marque une avancée démocratique en associant au conseil national des transports toutes les catégories concernées. Je souhaite, en mon nom personnel et en celui de notre collègue M. Sapin, évoquer les conditions d'application de cet article.

Six partenaires se retrouvent au sein du futur conseil national des transports. Cette pluralité définie par l'article 17 nous semble le gage d'une concertation véritable, et d'ailleurs la seule possible, pour dégager les options claires, tournées vers l'avenir et acceptées par tous. Aussi nous ne tenons pas à revenir sur la composition du conseil, mais nous souhaitons mieux cerner la notion définie au cinquième alinéa de l'article, c'est-à-dire celle qui concerne les différentes catégories d'usagers.

L'histoire du mouvement associatif en matière de consommation montre que, dès l'origine, deux branches distinctes mais complémentaires se sont partagées les tâches.

Il s'agit, en premier lieu, des associations spécifiques mobilisées sur un thème précis et effectuant un travail en profondeur exemplaire. Je pense, notamment, à la fédération nationale des usagers des transports, à l'écoute des usagers, et qui bien avant que la concertation soit à l'ordre du jour — c'est un fait très récent, monsieur Fèvre — avait réussi à imposer sa présence, à force de travail, de compétence et de réelle représentativité.

En présence de partenaires aussi responsables et soucieux de l'intérêt général, le spectre du débordement et de la démagogie, évoqué tout à l'heure par notre collègue M. Fèvre pour les besoins de la cause, nous paraît très surfait.

Mais il existe aussi des associations de consommateurs à vocation plus large, au sein desquelles les problèmes de transport sont intégrés dans une réflexion globale sur les services publics et la consommation. Cette démarche est aussi très nécessaire et tout à fait conforme à l'esprit de la loi.

La complémentarité de ces deux types d'associations est apparue avec évidence à notre collègue M. Sapin lors de la mission parlementaire auprès du ministre de la consommation que lui a confiée le Premier ministre au sujet des droits et obligations des usagers des services publics. Loin d'entrer en concurrence, les deux réflexions s'enrichissent l'une l'autre. Aussi, sans empiéter sur le pouvoir réglementaire qui définira dans un futur décret la notion de catégorie d'usagers, nous semble-t-il bon d'affirmer la présence au sein du conseil national des transports tant des associations spécifiques d'usagers que des associations de consommateurs.

Il ne serait d'ailleurs pas logique que des membres du conseil national de la consommation, qui regroupe les dix-sept associations de consommateurs les plus représentatives, soient, d'un côté, associés à une réflexion sur les transports et, de l'autre, exclus du conseil national des transports institué par ce texte.

Enfin, nous exprimons le souhait que la même démarche s'applique pour la mise en œuvre de l'article 21, qui précise la composition du conseil d'administration de la S.N.C.F. Celui-ci doit comprendre, au moins, un usager et, comme j'ai eu l'occasion de le souligner en première lecture, qui peut le moins, peut le plus.

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 33, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le quatrième alinéa de l'article 17 :
« — des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ; ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir la disposition adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture et relative à la présence de représentants des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports au conseil national des transports.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa de l'article 17, insérer les dispositions suivantes :

« 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 compétence. 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.

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

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement, n° 92, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du second alinéa de l'amendement n° 34, supprimer les mots : « créée au sein du conseil régional des transports ».

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte adopté par l'Assemblée en première lecture, et ce en cohérence avec l'article 16 qui crée des comités régionaux et des comités départementaux des transports.

Quant à la procédure relative aux sanctions, elle a fait l'objet d'un long débat en première lecture et a donné lieu à un large consensus.

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

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

M. le président. La parole est à M. Fèvre pour soutenir le sous-amendement n° 92.

M. Charles Fèvre. Ce sous-amendement tombe, puisque l'Assemblée a décidé, à l'article 16, de conserver le conseil régional des transports.

M. le président. Le sous-amendement n° 92 n'a plus d'objet, en effet.

Je mets aux voix l'amendement n° 34.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 35, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 17 :

« 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. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte adopté par l'Assemblée en première lecture, et du fait de l'existence de plusieurs comités, il convient d'utiliser le pluriel.

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° 35.

(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. « 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. La gestion de ces filiales est autonome au plan financier ; elles ne peuvent notamment pas recevoir de concours financiers de l'Etat prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

« Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers. »

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

« A la fin de la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 18, supprimer les mots : « connexe ou ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Tel qu'il est rédigé, l'alinéa 2 de l'article 18 permet une nationalisation que l'on peut qualifier de rampante de tout le secteur des transports terrestres grâce aux deux mots « connexe ou ».

L'objet de mon amendement est donc de supprimer ces deux mots de telle sorte que l'on sache exactement dans quel domaine se situeront les filiales de la S.N.C.F. et pour que celle-ci ne puisse pas absorber divers secteurs plus ou moins liés au transport.

Le mot « complémentaire » se suffit à lui-même. L'adjectif « connexe » a un sens très large et, par-là même, nous inquiète.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'Assemblée s'est très clairement prononcée sur ce sujet en première lecture. La commission est contre l'amendement n° 93.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ni la S.N.C.F. ni le Gouvernement n'ont un goût quelconque pour la reptation. (Sourires.) J'ajoute que la majorité du Sénat elle-même n'a pas formulé d'objection à l'encontre des deux mots que M. Fèvre propose de supprimer. Je pense donc que cet amendement n'a pas lieu d'être.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 93.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 106, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 18, après les mots : « au plan financier », insérer les mots : « dans le cadre des objectifs du groupe ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il ne faudrait pas que l'affirmation de l'autonomie financière des filiales, par ailleurs tout à fait justifiée, puisse laisser planer un doute sur l'existence d'un groupe S.N.C.F.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais je ne pense pas qu'elle se serait opposée à son esprit.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 36, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 18, substituer aux mots « de concours », les mots : les concours ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 36.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 18, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Article 19.

M. le président. « Art. 19. — Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

« Les biens mobiliers antérieurement concédés à la société anonyme sont attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public.

« Les biens mobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

« Tous les droits et obligations résultant soit des actes ou conventions passés par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

« Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, salaires ou honoraires. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20.

M. le président. « Art. 20. — Les biens immobiliers remis en dotation à l'établissement public affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

« Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

« Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice au lieu et place de l'Etat.

« Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat. S'ils appartiennent déjà à l'Etat, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'Etat d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

« Les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

« Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profil; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

« Le montant des prix ou indemnités ainsi perçus est obligatoirement utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 37 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 20 :

« Les biens immobiliers affectés au service public du transport... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'en revenir au texte adopté par l'Assemblée en première lecture. Nous tenons à la référence au service public du transport ferroviaire.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 38, ainsi rédigé :

« Au début de la première phrase du deuxième alinéa de l'article 20, supprimer les mots : « et réglementaires ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Une loi ne peut introduire de réserves liées à un règlement.

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° 38.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 20, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Article 21.

M. le président. « Art. 21. — Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

— « sept représentants de l'Etat ;

— « cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont deux représentants des usagers, nommés par décret ;

— « six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

« Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

« Après avis du conseil national des transports, un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 39, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 21, substituer aux mots : « dont deux représentants des usagers », les mots : « dont au moins un représentant des usagers et ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'en revenir au texte adopté par l'Assemblée en première lecture. « Au moins un » contient deux et permet plus. (Sourires.)

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° 39.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 40, ainsi rédigé :

« Au début du dernier alinéa de l'article 21, supprimer les mots : « Après avis du conseil national des transports, ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'en revenir au texte adopté par l'Assemblée en première lecture. Le conseil national des transports n'a pas à être consulté sur une procédure interne à la S.N.C.F.

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° 40.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 21, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 21, ainsi modifié, est adopté.)

Article 24

M. le président. « Art. 24. — I — Conforme.

« II. — Les lois de finances déterminent les conditions dans lesquelles l'Etat apporte son concours financier à la société nationale des chemins de fer français pour participer aux charges particulières d'infrastructure, d'équipement, de personnel et d'exploitation qui lui incombent et en raison des avantages que représente le transport ferroviaire au plan de la sécurité et de l'énergie.

« Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par le cahier des charges. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 41, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du paragraphe II de l'article 24 :

« L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte adopté en première lecture par l'Assemblée. Il y a lieu de poser le principe du concours financier de l'Etat.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement rétablit les notions sur la base desquelles doit être fondé le concours financier de l'Etat. Le Gouvernement est donc attaché à son adoption.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 95 ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe II de l'article 24 par l'alinéa suivant :

« Le ministre des transports présente chaque année au conseil national des transports un rapport de synthèse sur les conclusions auxquelles conduit le contrôle prévu à l'article 25 ci-dessous. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, puisque le conseil national des transports créé par le projet de loi a pour rôle de suivre la mise en œuvre de la politique globale des transports et que la S.N.C.F. constitue un élément important, pour ne pas dire dominant, dans le système des transports, je pense que le conseil national des transports serait intéressé de connaître tous les ans les conclusions auxquelles aboutit le contrôle économique, financier et technique qui est prévu à l'article 25.

Cela me semblerait de bonne technique, notamment sur le plan de la concertation et de l'information entre, d'une part, le ministre et la S.N.C.F., et, d'autre part, le conseil national des transports.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il appartient au ministre des transports de juger de l'opportunité de présenter des rapports. Il appartient à chacun de demander communication de ces rapports chaque fois qu'une opportunité peut s'en présenter. Prévoir une contrainte aussi précise dans un texte de loi nous paraît lourd, trop systématique et pas forcément dynamique. Nous sommes donc contre cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je veux tout d'abord rappeler que, comme l'indique l'article 25, le contrôle économique, financier et technique de la gestion de la S.N.C.F.

appartient à l'Etat. Je suis tout à fait favorable à ce que le conseil national des transports soit largement et régulièrement informé de la situation. Au nom du Gouvernement, je m'engage à le faire. Mais les modalités me paraissent d'ordre réglementaire et non législatif. Aussi suis-je défavorable à cet amendement.

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

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

La disposition que je propose constituerait une contrepartie au paragraphe II de l'article 24 qui vient d'être adopté par l'Assemblée.

J'en rappelle les termes : « L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation. »

Voilà qui peut engager largement les finances publiques, sans qu'il y ait de verrou, sans même qu'il y ait de contrôle, au moins officiel, sinon, bien sûr, celui du ministre.

Il me paraît donc normal qu'un contrôle soit exercé par le conseil national des transports, lequel compte des représentants de l'ensemble des professions du transport — dont certaines ont intérêt à ce qu'il n'y ait pas de débordements dans les concours financiers de l'Etat.

J'ignore si une telle disposition relève du domaine réglementaire, mais, pour ma part, j'aurais souhaité qu'elle fût inscrite dans le texte.

Quant à la contrainte dont parlait le rapporteur, elle n'est, je le répète, qu'une juste et légitime contrepartie du paragraphe II de l'article 24.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur Fèvre, ce n'est pas à la profession qu'il appartient de contrôler la politique des transports, même si elle y participe, c'est au Gouvernement et au Parlement. Certes, d'autres contrôles peuvent s'exercer sur le plan financier, notamment par l'intermédiaire de la Cour des comptes. Mais, je le répète, il ne me paraît pas opportun de retenir cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 24, modifié par l'amendement n° 41.

(L'article 24, ainsi modifié, est adopté.)

Article 28.

M. le président. « Art. 28. — Un plan de déplacements urbains peut être élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

« Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains, en tenant compte des considérations générales de trafic. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure notamment la bonne insertion des piétons, des usagers des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il fait l'objet d'une étude de financement et de coût d'exploitation. Il est soumis à enquête publique.

« Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.

« Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité organisatrice pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

« Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 42 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 28, substituer aux mots : « peut être » le mot « est ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rendre systématiquement l'élaboration des plans de déplacements urbains.

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. La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cette réglementation des plans de déplacements urbains est très intéressante. Bien des villes y ont déjà recours et cela n'apportera pas une novation considérable. Mais rendre systématiques ces plans de déplacements urbains, avec un certain nombre de conditions qui sont posées dans le texte et de précisions qui devront être apportées, me paraît tout de même un peu trop rigoureux.

Pour ma part, je préférerais que cela reste une simple possibilité. Je crois que cela ne serait déjà pas mal. Nombre de communes ou de groupements de communes y ont déjà recours. Laissons un peu de liberté aux collectivités territoriales, auxquelles on entend donner l'autonomie. Si c'est une autonomie dirigée, ce n'est plus vraiment de l'autonomie.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 43 ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du deuxième alinéa de l'article 28, supprimer les mots : « en tenant compte des conditions générales de trafic ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président, je défendrai en même temps les trois amendements n° 43, 44 et 45.

Il s'agit, dans ces trois cas, de rétablir un texte voté en première lecture à l'Assemblée nationale, qui est plus précis et plus complet que le texte du Sénat.

Toutefois, des modifications rédactionnelles inspirées de ce dernier ont été introduites.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43. (L'amendement est adopté.)

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

« Rédiger ainsi la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 28 :

« Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. »

Cet amendement a déjà été soutenu.

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° 44. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 45 et 104, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 45, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la troisième phrase du deuxième alinéa de l'article 28 :

« Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. »

L'amendement n° 104, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Supprimer la troisième phrase du deuxième alinéa de l'article 28. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. On en vient au plan de déplacements urbains. Il me semble que ce projet de loi, qui est « d'orientation », devrait se borner à en définir les principes et les objectifs, au lieu d'apporter des précisions qui paraissent très rigoureuses.

La commission propose d'écrire : « Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement... » — soit ! — « ...et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. »

Je me demande si ce luxe de détail a sa place dans une loi d'orientation. Je pense que le projet de loi devrait se limiter à fixer les principes et les objectifs généraux des plans de déplacements urbains.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je veux d'abord, monsieur le président, revenir sur un problème de principe concernant l'amendement n° 44. Il me semble préférable d'écrire : « des voitures » plutôt que : « de la voiture ». Ce serait plus correct.

M. le président. Le vote est acquis, monsieur le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. De toute façon, ce point n'a pas une importance fondamentale, et chacun comprendra que c'est dans ce sens-là qu'il faut prendre les mots : « la voiture ».

Cela dit, la commission est contre l'amendement n° 104.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 45 et 104 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 45 et défavorable à l'amendement n° 104.

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

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 104 tombe.

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 46 ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 28, substituer au mot : « organisatrice » le mot « compétente ».

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 28, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 28, ainsi modifié, est adopté.)

Article 29.

M. le président. « Art. 29. — Les dispositions du présent article concernent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- services occasionnels publics.

« Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont ins-

crits au plan départemental, qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains sont mentionnés en annexe à ce plan.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

« Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le président du conseil général du département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 47 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 29 :

« Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes : »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est un amendement de rétablissement. Il s'agit de définir les transports routiers non urbains.

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° 47.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 48 ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 29, insérer l'alinéa suivant :

« — services privés ; »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est aussi un amendement de rétablissement. Il est important que les services privés soient inclus dans les transports non urbains de personnes.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 48.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 49 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 29 :

« Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Amendement de cohérence avec le précédent en ce qui concerne les périmètres des transports urbains.

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° 49.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 50 ainsi rédigé :

« Après le sixième alinéa de l'article 29, insérer l'alinéa suivant :

« Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notam-

ment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est un amendement de cohérence avec les deux amendements précédents.

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° 50.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 96 et 51, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 96, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Après le mot : « délivrée », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 29 : « par le représentant de la collectivité départementale concernée ».

L'amendement n° 51, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 29, substituer, aux mots : « président du conseil général du », les mots : « représentant de l'Etat dans le ».

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 96.

M. Charles Fèvre. Dans le texte sur la répartition des compétences, il est prévu de transférer l'organisation des transports au département.

L'amendement que je propose vise à ce que les services occasionnels soient autorisés par le représentant de la collectivité départementale concernée, c'est-à-dire, en principe, le président du conseil général. On ne voit pas pourquoi ce pouvoir serait transféré au représentant de l'Etat dans le département.

Les services occasionnels participent à l'organisation générale des transports, qui sera du domaine départemental. Par conséquent, ils doivent relever de la compétence du représentant du département.

J'ajouterais un mot en ce qui concerne les services privés. A cet égard, j'avais déposé un amendement, qui n'a pas été retenu. Vous soumettez ceux-ci à déclaration, monsieur le ministre d'Etat, mais la déclaration des services privés ne signifie rien si l'on ne prévoit pas une mise à jour. Or il n'y a jamais eu de mise à jour en ce qui concerne les services privés. Au bout d'un an, les documents ne seront plus à jour.

Mais, si l'on s'engage dans la voie des mises à jour, on débouchera très vite sur une réglementation complète. Voilà qui serait regrettable pour les services privés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 51 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 96.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission propose le rétablissement du texte initial, car les services occasionnels restent de la compétence de l'Etat.

Lors des consultations qui avaient précédé la discussion en première lecture, des représentants de la profession s'étaient eux-mêmes inquiétés des services occasionnels qui ne seraient pas soumis à une pareille autorisation.

Nous insistons donc pour que l'amendement n° 51 soit adopté et que soit rejeté l'amendement n° 96.

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.

En ce qui concerne les services occasionnels, j'ai indiqué que, la plupart du temps, ceux-ci ont un caractère non pas départemental, mais interdépartemental, voire interrégional. Dans ces conditions, il est tout à fait normal que ce soit le représentant de l'Etat qui délivre les autorisations.

S'agissant des services privés, le point évoqué par M. Fèvre est d'ordre réglementaire et nous ne cherchons nullement à installer je ne sais quelle machinerie bureaucratique. Il s'agit

simplement d'avoir une meilleure connaissance de ces services, de façon à améliorer l'ensemble des systèmes de transport, en particulier des transports départementaux, dans le souci également d'éviter les doubles emplois et de rechercher des économies de matériel.

Tel est l'esprit de cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 96.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 29, modifié par les amendements adoptés.
(L'article 29, ainsi modifié, est adopté.)

Article 29 bis.

M. le président. « Art. 29 bis. — Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transports collectifs de personnes tenu par les autorités de l'Etat. Cette inscription est subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Cette inscription peut être retirée à titre temporaire ou définitif en cas de manquements graves et répétés à la réglementation des transports. Cette suspension ou cette radiation entraîne de plein droit la résiliation de la convention liant le transporteur à la collectivité organisatrice.

« L'inscription au plan de transport départemental, à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article, vaut inscription au registre des transports collectifs de personnes. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 52 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 29 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'article 29 bis devient inutile, car ses dispositions ont été votées par l'Assemblée à l'article 7.

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° 52.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 29 bis est supprimé.

Article 30.

M. le président. « Art. 30. — Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports collectifs réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

« Si l'autorité organisatrice décide soit de modifier un service en exploitation, soit, lors de la conclusion ou du renouvellement d'une convention visée à l'alinéa précédent, de modifier de manière substantielle la consistance du service ou de le confier à un autre exploitant et, si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité juste et préalable en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Des contrats de développement peuvent être passés entre l'Etat et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports collectifs non urbains de personnes. »

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

« Dans le premier alinéa de l'article 30, substituer au mot : « collectifs », le mot : « publics ». »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. C'est un amendement de cohérence avec un vote précédent.

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° 53.
(L'amendement est adopté.)

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

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 30 :

« Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait. »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements, n° 107 et 98 rectifié, présentés par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française.

Le sous-amendement n° 107 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 54, après les mots : « soit de le confier », insérer les mots : « lors de la conclusion ou du renouvellement des conventions visées à l'article 29 ». »

Le sous-amendement n° 98 rectifié est ainsi libellé :

« Après le mot : « indemnité », rédiger ainsi la fin de l'amendement n° 54 : « ... compensant le dommage éventuellement subi de ce fait ; cette indemnité, conformément aux principes inscrits dans la déclaration de 1789, reprise par la Constitution de la République, doit être juste et préalable. Un décret fixera les conditions de cette indemnisation. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 54.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir le texte du deuxième alinéa de l'article 30 voté en première lecture à la suite d'un long débat. Nous avons alors parfaitement expliqué les raisons pour lesquelles nous tenions à cette rédaction.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir les sous-amendements n° 107 et 98 rectifié.

M. Charles Fèvre. Le renouvellement des conventions est une hypothèse qui n'a pas été prévue dans le projet d'alinéa 2 de l'article 30. On ne peut systématiquement supprimer qu'il y aura suppression, modification du service ou remise de ce service à un autre exploitant. Il peut y avoir également renouvellement, qui pose, lui aussi, certains problèmes.

Mon sous-amendement n° 107 vise précisément à corriger ce qui n'était sans doute qu'un oubli, d'où l'intérêt d'ailleurs de la seconde lecture.

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 le sous-amendement n° 107.
(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le sous-amendement n° 98 rectifié touche à une question importante dont nous avons déjà parlé au Sénat. Le principe général du droit — qui a d'ailleurs valeur constitutionnelle — selon lequel l'expropriation d'un bien doit donner lieu à indemnité juste et préalable ne peut, en l'espèce, s'appliquer.

Le droit d'exploiter un service résulte, en effet, de l'inscription au plan départemental des transports. Cette inscription a valeur de simple acte administratif.

Ce droit d'exploiter ne saurait donc être regardé comme équivalent à titre de propriété et être considéré comme élément incorporel du fond de commerce du transporteur.

La suppression d'un service ou la modification substantielle de sa consistance sont certes de nature à créer un préjudice, mais ce préjudice résulte non pas de la perte d'un bien en tant que tel, mais des inconvénients économiques supportés par l'entreprise du fait de l'intervention d'une décision administrative.

La réglementation de 1949 a d'ailleurs prévu la possibilité de versement d'indemnités dès lors que les mesures administratives en cause entraînaient un préjudice notable pour l'entreprise.

Le Conseil d'Etat a expressément jugé dans un arrêt — Société des autobus du littoral toulonnais — de janvier 1972, qu'une décision de suppression de services ne se trouvait entachée d'aucune illégalité du fait de l'absence d'indemnisation préalable. En l'occurrence, d'ailleurs, c'est le mot « préalable » qui importe, car le principe d'une juste indemnité va de soi.

Cette décision rendue au contentieux confirme d'ailleurs la jurisprudence administrative de cette haute Assemblée, qui a toujours dénié toute valeur patrimoniale à des autorisations accordées au titre de la police économique des transports.

Cette jurisprudence confirme que l'inscription au plan départemental n'est pas à proprement parler un élément du droit de propriété.

Dans ces conditions, on ne saurait invoquer, comme le fait le sous-amendement n° 98 rectifié, l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

Voilà pourquoi, afin d'éviter toute ambiguïté en ce domaine et se fondant donc sur la jurisprudence, le Gouvernement considère qu'il convient d'en revenir au texte initial et que ce sous-amendement doit donc être rejeté.

M. le président. Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 98 rectifié...

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, si M. le ministre d'Etat a déjà donné son avis sur ce sous-amendement, je ne l'ai pas encore défendu et je n'ai présenté que le sous-amendement n° 107.

M. le président. Mon cher collègue, je vous avais donné la parole pour soutenir les deux sous-amendements dont vous êtes l'auteur, mais, si vous le désirez, je vous la donne à nouveau.

M. Charles Fèvre. Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le ministre d'Etat, il est certain que l'inscription sur un registre ne constitue pas en général un droit de propriété. Il faut cependant être bien conscient que les inscriptions en question ont été souvent faites il y a une cinquantaine d'années, puisque je crois que le premier plan de transports remonte à 1934.

A partir du moment où, depuis cinquante ans, des entreprises sont inscrites sur un registre, se sont fait une clientèle et desservent certaines lignes dans des conditions parfois difficiles, l'inscription constitue quasiment un élément incorporel du fonds de commerce dont il ne peut donc être dissénié.

En outre, vous voulez modifier purement et simplement par la loi une réglementation vieille de cinquante ans en faisant de ces autorisations, qui étaient à durée indéterminée, des autorisations à durée déterminée. En effet, les collectivités et les entreprises devront passer des conventions qui, dans certains cas, aboutiront en fait à supprimer les autorisations dont il s'agit et causeront par conséquent un préjudice aux entreprises concernées.

Certes, un problème se pose, mais il faut bien reconnaître que l'inscription constitue un élément incorporel intimement lié à l'entreprise, au même titre que sa clientèle.

En cas de préjudice, il convient donc d'aller au-delà d'une indemnisation juste — que vous ne contestez pas — et d'accorder une indemnisation préalable, conformément à l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme, reprise par les deux Constitutions de 1946 et 1958, car l'inscription est en quelque sorte devenue un élément du patrimoine de l'entreprise.

J'estime donc que ce sous-amendement n'est pas excessif : après tout, il ne fait qu'appliquer un principe général qui a été défini il y a maintenant cent quatre-vingts ans. Le retenir serait la moindre des choses à l'égard d'entreprises qui, il faut en être bien conscient, risquent de subir un préjudice important.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Votre argumentation, monsieur Fèvre, confirme que ce que j'ai dit au nom du Gouvernement est exact.

Vous invoquez essentiellement la durée, mais celle-ci ne change strictement rien à l'affaire. L'inscription au plan départemental des transports n'est pas comme le bon vin : elle n'acquiert pas des caractéristiques spécifiques en vieillissant et, en tout cas, elle n'acquiert pas la valeur d'un titre de propriété au sens de la Déclaration de 1789, que vous avez invoquée.

D'ailleurs, la jurisprudence contredit formellement votre interprétation et le Gouvernement s'en tient à une interprétation stricte, comme il en a le devoir, étant entendu que, s'il y a une modification substantielle ou suppression d'un service de nature à causer un préjudice économique et financier à l'entreprise, celle-ci percevra une indemnité.

Cette indemnité sera juste, soyez-en persuadé. Par conséquent, ce texte offre toutes garanties aux entreprises concernées, mais il convient de demeurer dans un cadre juridique strict.

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

M. Christian Bergelin. Afin de permettre à mon groupe de se réunir, je demande une suspension de séance de cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq, est reprise à dix-sept heures trente.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je ferai une remarque sur la réponse que vous m'avez apportée.

Imaginez une entreprise possédant plusieurs véhicules et desservant une ligne de transport, et avec laquelle une collectivité aura refusé de passer une convention parce qu'elle n'accepte pas les conditions fixées. L'entreprise se retrouvera sans droit d'exploiter. Les véhicules qu'elle possède et qui sont sa propriété, ce que personne ne conteste, deviendront dès lors inutiles.

Il y a donc un lien très étroit entre le patrimoine mobilier de l'entreprise, les véhicules notamment, et les titres de transport qui ont été souvent accordés il y a une cinquantaine d'années.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'observe que M. Fèvre pratique la fuite en avant. Il a tout à l'heure invoqué l'ancienneté de l'inscription et maintenant il nous parle des véhicules. Tout cela n'est pas très sérieux, juridiquement !

J'ajoute qu'un délai de quatorze ans est prévu pour régler ce problème, ce qui me semble tout de même très raisonnable. Les véhicules auront le temps de se bonifier... (Sourires.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 98 rectifié.

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	484
Nombre de suffrages exprimés	483
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	160
Contre	323

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement est adopté.)

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

« Après le deuxième alinéa de l'article 30, insérer l'alinéa suivant :

« Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans. »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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° 55.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 56 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 30, substituer au mot : « collectifs », le mot : « publics ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit également d'un amendement de cohérence.

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° 56.
(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 30, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 30, ainsi modifié, est adopté.)

Article 31 bis.

M. le président. « Art. 31 bis. — L'exercice des professions de transporteur routier de marchandises pour compte d'autrui et de loueur de véhicules industriels destinés au transport de marchandises est subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 57 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 31 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer l'article 31 bis, car les dispositions de cet article ont été retenues à l'article 8.

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° 57.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 31 bis est supprimé.

Article 32.

M. le président. « Art. 32. — Les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport peuvent être inscrits à un registre tenu par les autorités de l'Etat. Les transporteurs et les loueurs inscrits au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 58 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 32. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Même argumentation que pour l'amendement précédent.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 58.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 32 est supprimé.

Article 33.

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 33.

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 59 ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 33 dans le texte suivant :

« Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le rétablissement du texte voté en première lecture par l'Assemblée s'impose car il est essentiel de prévoir les clauses qui devront figurer dans les contrats de transport.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ce rétablissement est très important pour l'activité des transporteurs routiers.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 33 est ainsi rétabli.

Article 34.

M. le président. « Art. 34. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport pour compte d'autrui, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Un transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport de marchandises pour compte d'autrui. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

« La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport pour compte d'autrui devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 60 ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « pour compte d'autrui », le mot : « public ».

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 108, 61 et 99, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 108, présenté par M. Bergelin et les membres du groupe du rassemblement pour la République, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 34 :

« Les transporteurs peuvent recourir à la sous-traitance d'autres transporteurs dès lors que ce recours a un caractère accessoire. »

L'amendement n° 61, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa de l'article 34 :

« Le transporteur... » (Le reste sans changement.)

L'amendement n° 99, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « ou dans des cas exceptionnels », les mots : « ou de manière accessoire ».

Pour simplifier la discussion, mes chers collègues, je vais d'abord donner la parole à M. Bergelin pour soutenir l'amendement n° 108, puis à M. Fèvre pour défendre l'amendement n° 99, ce qui permettra à M. le rapporteur de soutenir l'amendement n° 61 et, en même temps, de donner l'avis de la commission sur les amendements n° 108 et 99.

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Notre amendement tend à mieux cerner le problème du tractionnariat et au-delà, par conséquent, le problème de la sous-traitance entre transporteurs.

Cette sous-traitance, qui est une pratique courante dans le monde du transport, est prévue par l'article 7 du décret du 30 juin 1961 dans un certain nombre de cas et, notamment, pour les pointes de trafic, l'acheminement de marchandises vers leur destination finale, les déménagements, les services réguliers.

Les structures de la profession du transport sont telles que celle-ci est constituée de petites entreprises qui sont souvent conduites, en cas de demande supplémentaire, à avoir recours à d'autres transporteurs.

Interdire cette pratique aux entreprises qui n'ont pas de licence de commissionnaire revient à obliger les transporteurs à être affrétés uniquement par des auxiliaires de transport, ce qui ne peut qu'accroître la dépendance des petites entreprises à l'égard des grandes et ne correspond pas tout à fait à l'esprit du texte tel que nous l'avions discuté en première lecture.

En conséquence, pour éviter des contraintes dans les relations entre transporteurs et compte tenu des multiples aspects juridiques, commerciaux et réglementaires de cette question, il importe de prévoir un décret qui établira les conditions dans lesquelles un transporteur peut recourir à la sous-traitance, avec pour seule restriction — et cela correspond à l'esprit qui a animé nos discussions il y a quelques jours — que cette pratique ait un caractère accessoire, et uniquement accessoire, par rapport à l'activité générale de l'entreprise.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, mon amendement est un peu en retrait par rapport à celui de mon collègue M. Bergelin. Il ne tend pas à remanier la structure du deuxième alinéa de l'article 34 voté en première lecture par l'Assemblée et qui disposait notamment : « Le recours à la sous-traitance pour un transporteur public routier n'est possible que s'il est inscrit au registre des commissionnaires de transport et... que dans des cas exceptionnels. »

Mon amendement vise simplement à remplacer, dans l'article 34, l'expression : « ou dans des cas exceptionnels », par les mots : « ou de manière accessoire ». En effet, parler de cas exceptionnels, c'est avoir une conception quelque peu restrictive des exceptions. Il conviendrait donc de revoir la notion de cas exceptionnels car nombre de toutes petites entreprises doivent assurer des pointes de trafic, l'acheminement de marchandises vers leur destination finale, des déménagements ou quelques services réguliers.

Cela ne remet pas en cause le fait que, pour remédier précisément aux inconvénients du tractionnariat, les entreprises d'une certaine importance doivent être titulaires d'une licence

de commissionnaire de transport. Mon amendement ne vise donc que des petites entreprises, lesquelles se verraient traitées sévèrement si on leur demandait une licence de commissionnaire de transport.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a retenu la rédaction de l'Assemblée, améliorée par le Sénat, en y apportant toutefois deux modifications : l'amendement n° 60 tendait à substituer la notion de « transport public » à celle de « transport pour compte d'autrui » ; l'amendement n° 61 vise à remplacer le mot « un » par le mot « le » au début du deuxième alinéa de l'article.

La commission est très attachée à la rédaction qu'elle avait suggérée lors de la première lecture, mais elle a retenu, je le répète, la rédaction du Sénat, qui insiste sur la qualité de commissionnaire de transport et ne rend les autres cas qu'exceptionnels.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer en première lecture, la volonté du Gouvernement est d'éliminer des pratiques malsaines dans le domaine du transport routier, et en particulier le développement du tractionnariat qui conduit des gens à travailler dans des conditions tout à fait inacceptables — ce qui est d'ailleurs l'opinion de la profession elle-même : cela ne signifie nullement que nous mettons en cause la possibilité, pour un transporteur routier, de recourir à la sous-traitance aux moments des pointes de trafic. Tel est bien le sens de l'expression : « dans des cas exceptionnels ». Il s'agit des moments où se produit une pointe exceptionnelle de trafic, et il y a lieu alors d'accepter une procédure qui n'est pas courante. Si une telle procédure ne pouvait pas être utilisée, l'entreprise en cause se trouverait confrontée à des problèmes insurmontables.

C'est dans cet esprit que, si j'ai bonne mémoire, nous avons accepté un amendement tendant à introduire l'expression : « dans des cas exceptionnels », amendement qui avait été déposé par M. Bergelin lui-même.

M. Christian Bergelin. C'était pour mieux préciser l'esprit du texte !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Peut-être, mais je ne vois pas pour quelle raison ce qui était bel et bon en première lecture deviendrait subitement insuffisant à quelques jours d'intervalle. Il n'y a donc aucune raison de retenir une nouvelle expression, d'autant que le mot « accessoire » est beaucoup plus flou et fait intervenir d'autres notions. Par exemple, si l'on introduisait ce mot dans le texte, on serait conduit à faire varier l'exception en fonction de la taille de l'entreprise, ce qui n'a rien à voir avec le cas qui nous occupe. C'est en première lecture que M. Bergelin avait raison, et il faut s'en tenir à l'excellent apport qui avait été fait à cette occasion au texte du projet.

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

M. Christian Bergelin. La précision que tend à introduire aujourd'hui notre amendement n'est pas antinomique, au contraire, avec l'apport dont vous parlez : l'« accessoire » suit le principal ; il s'agit donc de permettre aux entreprises de transport confrontées à une demande supplémentaire et imprévisible de s'adapter à la situation. Tel est bien le sens de l'expression « caractère accessoire ». Il s'agit de mieux préciser l'esprit du texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 108. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 62 ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du troisième alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « de marchandises pour compte d'autrui », les mots : « public de marchandises ».

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 63 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « pour compte d'autrui », le mot : « public ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit également d'un amendement de cohérence.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63.
(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 34, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 34, ainsi modifié, est adopté.)

Article 35.

M. le président. « Art. 35. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport. Ce contrat doit assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 35.

(L'article 35 est adopté.)

Article 36.

M. le président. « Art. 36. — Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et les opérations qui lui sont connexes peuvent, dans des cas et conditions déterminés par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernées.

« Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité des marchandises transportées et, éventuellement, des sujétions particulières du transport. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 64 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 36 : « Le transport public routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs peuvent... » (Le reste sans changement.)

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté trois sous-amendements, n° 100, 101 et 102.

Le sous-amendement n° 100 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 64, supprimer les mots : « ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs ».

Le sous-amendement n° 101 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 64, après le mot : « conducteurs », insérer les mots : « à un transporteur public ».

Le sous-amendement n° 102 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 64, après le mot : « conducteurs », insérer les mots : « au voyage ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte que l'Assemblée avait adopté en première lecture.

Nous avons alors souligné combien il nous paraissait indispensable d'ouvrir la possibilité de soumettre à tarification d'ordre public spécifique la location de véhicules industriels avec conducteurs.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le texte de l'article 36 — c'est aussi le cas pour deux autres articles du projet — a subi au Sénat quelques modifications que le Gouvernement a approuvées car elles aboutissent, au total, à un meilleur équilibre entre les différentes dispositions.

C'est pourquoi, en ce qui concerne l'amendement n° 64, dans la mesure où il s'agit seulement d'ouvrir une possibilité et où le Gouvernement a le souci de régler toutes ces questions complexes et assez techniques dans le cadre d'une concertation attentive avec les professionnels, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir ses sous-amendements.

M. Charles Fèvre. Le sous-amendement n° 101 tend à revenir au texte initial, c'est-à-dire à décider que la location de véhicules industriels avec conducteurs ne sera pas soumise à tarification. Le Sénat, d'ailleurs, a retenu une formulation qui, pratiquement, excluait du champ de la tarification obligatoire la location de véhicules industriels avec conducteurs.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous m'avez opposé au Sénat en indiquant que celui-ci avait adopté telle ou telle disposition que je n'acceptais pas. Alors, pour une fois, je serais plus « en phase » avec le Sénat qu'avec la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale.

En tout cas, il ne me paraît pas très heureux de soumettre à tarification la location de véhicules industriels avec conducteurs. Je signale néanmoins — j'y reviendrai lorsque je défendrai mes deux autres sous-amendements — qu'il existe deux types de location de véhicules : d'une part, la location à la demande, souvent à un transporteur public ; d'autre part, les contrats de location, pour une certaine durée, à des entreprises industrielles, qu'il faut peu ou prou assimiler à du transport pour compte propre.

Une entreprise de production établit toujours la comparaison entre, d'un côté, le coût entraîné par l'achat d'un véhicule qu'elle devra amortir, entretenir dans les conditions habituelles, et qui exigera l'emploi d'un conducteur salarié et, d'un autre côté, le prix de la location d'un véhicule qui lui est fourni pour une certaine durée, avec un chauffeur, par une entreprise spécialisée dans la location.

C'est la raison pour laquelle, en tout état de cause — je n'insiste pas, car mes deux autres sous-amendements portent sur ce point — on peut, à la rigueur, admettre que la tarification s'applique lorsqu'un transporteur public loue un véhicule pour une ou deux courses à la demande. Par contre, lorsqu'une entreprise de production loue un véhicule pour six mois ou un an, il n'y a pas de raison, pour les motifs que je viens d'indiquer, de la soumettre à tarification.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. J'ai été très sensible, monsieur le président, à la démarche pédagogique de notre collègue. (Sourires.)

Qu'il me permette en retour de faire quelques commentaires de texte afin d'éclairer sa position, la nôtre, celles de l'Assemblée et de ceux qui pourraient lire le compte rendu de nos débats.

Lorsque — et M. le ministre l'a parfaitement compris — nous avons jugé qu'il était indispensable d'ouvrir une possibilité, nous avons retenu le verbe « peuvent ». Cela avait son importance. Et le texte souligne « dans des cas et conditions déterminées par décret ». Une précision est donc apportée concernant la tarification qui peut être appliquée. Peut-être pourrait-on accuser le Gouvernement de vouloir faire un peu ce qu'il entend.

Mais le texte ajoute : « après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernées ». Alors, j'estime que les précautions prises sont suffisantes pour que la tarification d'ordre public soit arrêtée dans les meilleures conditions, pour tous les cas qui ont pu être évoqués, et pour que soit évité tout excès, tout débordement, cette tarification même allant dans le sens de la défense de la profession.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit précédemment.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 100.
(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 101.

M. Charles Fèvre. Je demande la parole.

M. le président. Le vote est commencé, monsieur Fèvre.
(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 102.
(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 36, modifié par l'amendement n° 64.
(L'article 36, ainsi modifié, est adopté.)

Article 37.

M. le président. « Art. 37. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier pour compte d'autrui et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport.

« Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du conseil national des transports.

« Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

« Les licences de transport ou de location, à durée limitée ou non, détenues par les entreprises de transport ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 65 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 37, substituer aux mots : « pour compte d'autrui » le mot : « public ».

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. Alain Chénard, rapporteur. Amendement de cohérence.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 65.
(L'amendement est adopté.)

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

« A la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 37, substituer aux mots : « capacité de transport » les mots : « capacité à développer leur activité ».

La parole est à **M. Fèvre.**

M. Charles Fèvre. Cet amendement concerne la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 37 dont la lecture me paraît s'imposer : « Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport. »

L'amendement n° 103 a simplement pour but de donner une sorte de priorité aux entreprises dynamiques et saines en remplaçant les termes « capacité de transport » par les termes « capacité à développer leur activité ». Il propose, selon moi, une meilleure rédaction. Je le dis d'autant plus librement que c'est sur un amendement que j'avais déposé que les termes « capacité de transport » avaient été adoptés en commission. A la réflexion, ils me semblent encore trop vagues. De plus, le fait de préciser « capacité à développer leur activité » encouragerait les entreprises dynamiques et saines, dans l'esprit même du projet de loi.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je suis assez sensible aux arguments qui viennent d'être développés par **M. Fèvre.** Il est certain qu'une attitude laxiste ne saurait être de mise dans ce domaine.

Je me demande cependant si l'amendement n° 66, tout en s'inspirant du même esprit, n'est pas plus précis que l'amendement de notre collègue, car il vise à compléter le premier alinéa de l'article 37 par les mots : « leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi ».

En défendant donc par anticipation l'amendement n° 66 — monsieur le président, veuillez m'en excuser — je me prononce contre l'amendement n° 103 qui aborde le problème dans son esprit, mais ne le règle pas sur le fond.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement partage avec la commission le souci de prendre en compte, dans la délivrance de ces autorisations, le développement possible des entreprises. Il estime cependant que les termes : « capacité à développer leur activité », ne permettent pas de déterminer des critères très objectifs, alors que les notions de capacité de transport ou d'effort de productivité sont plus précises.

En tout état de cause, cette dimension doit être bien prise en compte par le texte, éventuellement modifié par l'amendement n° 66, c'est-à-dire rétabli dans sa première rédaction.

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

M. Charles Fèvre. Je ne m'accrocherai pas à cet amendement, mais c'est à tort que le rapporteur nous explique que développer sa capacité d'activité et mener des efforts pour améliorer la productivité revient au même. Certes, je ne conteste pas que les deux notions se rejoignent pour faire des entreprises saines et dynamiques, mais elles sont cependant totalement différentes, même si elles sont complémentaires. **M. le rapporteur** semble en fait les confondre !

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

M. le président. **M. Chénard, rapporteur,** a présenté un amendement, n° 66, ainsi rédigé :

« Compléter la seconde phrase du premier alinéa de l'article 37 par les mots : « , leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi. »

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement, sur lequel je me suis déjà exprimé.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 37, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 37, ainsi modifié, est adopté.)

Article 38.

M. le président. « Art. 38. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves et répétés à la réglementation des transports.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 67, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 38, après les mots : « manquements graves », substituer au mot : « et », le mot : « ou ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous nous bornerons à rappeler qu'il s'agit du rétablissement d'un texte ayant fait l'objet d'une très longue discussion en première lecture.

M. le président. Nous nous en souvenons.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 68 ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 38 par les mots : « , du travail ou de la sécurité ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de rétablir le texte du premier alinéa tel qu'il avait été voté en première lecture.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 38, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 38, ainsi modifié, est adopté.)

Article 41.

M. le président. « Art. 41. — Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers. Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers.

« La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre.

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie, détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité de patron et de compagnon bateliers. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41.

(L'article 41 est adopté.)

Article 42.

M. le président. « Art. 42. — L'office national de la navigation est un établissement public à caractère industriel et commercial. Son conseil d'administration comprend des représentants :

- « — de l'Etat ;
- « — des armateurs fluviaux ;
- « — des artisans bateliers ;
- « — des salariés de la batellerie.

« L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la calc. Il peut être chargé de gérer les bourses de frêt et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 69, ainsi rédigé :

« Supprimer les cinq premiers alinéas de l'article 42. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement vise aussi à rétablir le texte de l'article 42, tel qu'il avait été adopté par l'Assemblée nationale.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 70 ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 42, substituer aux mots : « de gérer les bourses de frêt », les mots : « d'organiser l'affrètement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit là encore de rétablir le texte initial.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 70.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 42, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 42, ainsi modifié, est adopté.)

Article 43.

M. le président. « Art. 43. — I et II. — Conformes.

« III. — Au titre III du livre III du code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération.

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit, à l'étranger au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative. »

« L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation.

« Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont contigus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat. »

« Art. L. 330-3. — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés.

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

« IV. — Conforme.

« V. — Sont abrogés le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, le cas échéant, agréée. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 43.

(L'article 43 est adopté.)

Article 44.

M. le président. « Art. 44. — Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte du paragraphe III de l'article 43 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à leur date d'expiration. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 71 ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 44, substituer aux mots : « jusqu'à leur date d'expiration », les mots : « jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 43 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit encore d'un amendement de rétablissement du texte adopté par l'Assemblée nationale.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 44, modifié par l'amendement n° 71.

(L'article 44, ainsi modifié, est adopté.)

Article 45.

M. le président. « Art. 45. — Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

« Les dispositions des chapitres III et IV du titre I^{er} de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 109 ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 45, insérer l'alinéa suivant :

« Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme je m'en suis déjà expliqué au début de ce débat, il s'agit de prendre en compte une observation justifiée de la Commission des Communautés européenne et de lever une ambiguïté qui, même si elle n'existait pas dans l'esprit du Gouvernement, pouvait ressortir du texte.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement n° 109. A titre personnel, je ne vois aucune raison de s'y opposer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 109.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 45, modifié par l'amendement n° 109.

(L'article 45, ainsi modifié, est adopté.)

Article 45 bis.

M. le président. « Art. 45 bis. — Les sanctions, notamment les mesures de radiation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission départementale des sanctions administratives présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 72 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 45 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer cet article puisqu'il s'agit d'une disposition déjà votée à l'article 17.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 45 bis est supprimé.

Je vais maintenant appeler l'article 46 du projet de loi qui a été adopté par les deux assemblées du Parlement dans un texte identique mais sur lequel la commission de la production a déposé un amendement n° 73 pour coordination.

Article 46 (coordination).

M. le président. « Art. 46. — Sous réserve des dispositions de la loi n° 82-1233 du 31 décembre 1982 portant adaptation de la loi n° 82-1233 du 31 décembre 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, la présente loi est applicable aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 73 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 46 :

« Sous réserve des dispositions législatives qui leur sont propres, la présente loi s'applique aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination, qui, comme tel, n'appelle pas de commentaire.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 46.

Article 47 ter.

M. le président. « Art. 47 ter. — Par dérogation à l'article 45 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi aux transports maritimes les navigations réservées telles que définies aux articles 257, 1, et 258, 1, du code des douanes.

« Pour les marins exerçant les navigations visées à l'alinéa précédent, les règles relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail demeurent définies par le code du travail

maritime et la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires ainsi que les textes pris pour leur application.

« Les attributions consultatives dévolues par la présente loi au conseil national des transports sont, pour le transport maritime, exercées par le conseil supérieur de la marine marchande, en liaison avec le conseil national des transports.

« Les textes d'application du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la présente loi, lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 47 ter.

(L'article 47 ter est adopté.)

Article 48.

M. le président. « Art. 48. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

« — le titre I^{er} et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;

« — les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;

« — l'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits pour l'exercice 1946 ;

« — les articles 1^{er} à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le conseil supérieur des transports ;

« — les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

« — l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier ;

« — les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 pour l'exercice 1952 ;

« — l'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local.

« Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 48.

(L'article 48 est adopté.)

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je demande une suspension de séance pour nous permettre de revoir l'ensemble du texte et, s'il y a lieu, de procéder à d'ultimes corrections, compte tenu des dispositions qui viennent d'être adoptées.

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures dix, est reprise à dix-neuf heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Seconde délibération du projet de loi.

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération des articles 14 et 42 du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission est-elle prête à rapporter immédiatement ?

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

M. le président. Je rappelle qu'en application de l'article 101 du règlement, le rejet des nouvelles propositions de la commission ou du Gouvernement et des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 14.

M. le président. L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 14 suivant :

« Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

« 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. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.

« Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

« Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

« La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

« 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. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 2 ainsi rédigé :

« Regrouper en un seul alinéa les deuxième et troisième alinéas de l'article 14. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Compte tenu de l'adoption d'un amendement portant sur le premier alinéa de cet article, il convient de rendre le texte cohérent en regroupant en un seul alinéa les deuxième et troisième alinéas de cet article 14.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais je ne vois aucune raison de m'y opposer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 14, modifié par l'amendement n° 2. (L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Article 42.

M. le président. L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 42 suivant :

« Art. 42. — L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé d'organiser l'affrètement et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase de l'article 42, substituer aux mots : « d'organiser l'affrètement », les mots : « de gérer les bourses de fret ». »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement tend à rétablir un texte modifié par erreur. En effet, un accord vient d'intervenir tout récemment entre l'Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie — l'A. N. T. I. B. —, au nom des artisans, et l'Office national de la navigation — l'O. N. N.

Aux termes de cet accord, l'O. N. N. continuera d'assurer la gestion des bourses de fret.

Quant à l'organisation de l'affrètement, elle devra faire l'objet de discussions et d'accords de l'administration, qui prendra les textes réglementaires nécessaires, la chambre nationale de la batellerie, créée à l'article 41, devant donner son avis.

L'O. N. N. restera donc bien chargé de la gestion et de l'organisation concrète de l'affrètement. Mais la formulation retenue pourrait laisser penser que cette organisation sera réglée purement et simplement d'en haut sans aucune concertation avec la profession, sans avis de la chambre nationale, comme je l'ai indiqué.

C'est pourquoi le Gouvernement préfère qu'on en revienne à une formulation qui évitera de nourrir des interprétations inexactes et de préjuger les conclusions de la commission Grégoire en la matière.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. M. le ministre d'Etat vient de l'indiquer, les conclusions de la commission Grégoire pourront contribuer à la conception et à l'application des mesures relatives à l'organisation de la profession. En outre, la profession et l'O. N. N. seront très largement associés à cette définition.

La proposition qui nous est présentée peut donc être acceptée car elle ne compromet pas l'avenir.

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 42, modifié par l'amendement n° 1.

(L'article 42, ainsi modifié, est adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour expliquer son vote.

M. Charles Fèvre. M'exprimant au nom du groupe U. D. F. et du groupe du R. P. R., je dirai que la rapidité et la précipitation de cette deuxième lecture confirmeront que le Gouvernement et la majorité de l'Assemblée nationale estimaient la première lecture décisive et qu'ils voulaient s'en tenir là.

Nous avons galopé, il faut bien le reconnaître. Or, sur un certain nombre de points nouveaux, nous aurions pu discuter un peu plus longtemps. Mais peut-être certains ne voulaient-ils pas risquer d'être convaincus. Le rapporteur et le Gouvernement ont donc repris purement et simplement le texte de la première lecture, ne conservant que quelques modifications de second ordre du Sénat. On en revient ainsi à peu près au texte que nous n'avions pas voté en première lecture. Vous comprendrez, monsieur le ministre d'Etat, que, les mêmes causes produisant les mêmes effets, le groupe Union pour la démocratie française et le groupe du rassemblement pour la République ne votent pas votre projet en deuxième lecture.

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 2 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, demande à donner son avis sur le projet de loi relatif au développement de certaines activités d'économie sociale dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production et des échanges.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu de M. Joseph-Henri Maujouan du Gasset une proposition de loi constitutionnelle tendant à modifier l'article 11 de la Constitution en vue d'étendre la possibilité de recours à la procédure du référendum.

La proposition de loi constitutionnelle sera imprimée sous le numéro 1317, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Claude Birraux une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur les problèmes actuels des petites et moyennes entreprises sous-traitantes.

La proposition de résolution sera imprimée sous le numéro 1320, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. René Rouquet 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, adopté par le Sénat, relatif à la commémoration de l'abolition de l'esclavage (n° 921).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1307 et distribué.

J'ai reçu de M. Roch Pidjot 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 modifié par le Sénat modifiant diverses dispositions relatives à l'élection des conseils municipaux dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et de la Polynésie française (n° 1300).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1308 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, rejeté par le Sénat en deuxième et nouvelle lecture, relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon, et des établissements publics de coopération intercommunale (n° 1305).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1309 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, modifié par le Sénat en deuxième et nouvelle lecture, portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille (n° 1306).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1310 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi relatif au renouvellement des baux commerciaux en 1983 (n° 1302).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1311 et distribué.

J'ai reçu de M. Jacques Fleury 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, modifié par le Sénat, relatif à l'aide judiciaire, à l'indemnisation des commissions et désignations d'office en matière pénale et en matière civile et à la postulation dans la région parisienne (n° 1303).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1312 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur les propositions de loi de Mme Nicole de Hauteclouque, tendant à réglementer l'exercice de la profession de directeur ou de gérant de sociétés de surveillance, de sécurité ou de gardiennage (n° 809); de M. André Lajoinie et plusieurs de ses collègues, tendant à la dissolution des milices patronales (n° 816), et de M. Georges Sarre et plusieurs de ses collègues, tendant à réglementer les activités privées de surveillance et de gardiennage (n° 890).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1313 et distribué.

J'ai reçu de Mme Lydie Dupuy un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du royaume d'Arabie Saoudite en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions (ensemble un protocole) (n° 1136).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1314 et distribué.

J'ai reçu de M. Maurice Adevah-Pœuf un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat de Koweït en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions (ensemble un protocole) (n° 1137).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1315 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de M. Charles Josselin un rapport d'information établi au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes, instituée par la loi n° 79-564 du 6 juillet 1979.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1316 et distribué.

— 7 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI MODIFIES PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi modifié par le Sénat en deuxième et nouvelle lecture, portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1306, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi modifié par le Sénat relatif à la formation professionnelle des artisans.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1318, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié en deuxième et nouvelle lecture par le Sénat, relatif aux études médicales et pharmaceutiques.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1321, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 8 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI REJETES PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale, adopté par l'Assemblée nationale en deuxième et nouvelle lecture et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en deuxième et nouvelle lecture par le Sénat au cours de sa séance du 15 décembre 1982.

Le texte du projet de loi rejeté sera imprimé sous le n° 1305, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi relatif aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, adopté par l'Assemblée nationale en deuxième et nouvelle lecture et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en deuxième et nouvelle lecture par le Sénat au cours de sa séance du 16 décembre 1982.

Le texte du projet de loi rejeté sera imprimé sous le n° 1319, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi modifiant l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, adopté par l'Assemblée nationale en deuxième et nouvelle lecture et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en deuxième et nouvelle lecture par le Sénat au cours de sa séance du 16 décembre 1982.

Le texte du projet de loi rejeté sera imprimé sous le n° 1322, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 9 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Vendredi 17 décembre 1982, à neuf heures trente, première séance publique :

Questions orales sans débat.

Question n° 317. — M. Jean-Hugues Colonna appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre des transports, sur l'intégration au réseau S.N.C.F. du chemin de fer de Provence.

Il est important en effet que sa décision intervienne dans des délais rapides et en tout état de cause avant le transfert des compétences de l'Etat à la région pour ce qui concerne les transports.

En effet, dans l'éventualité souhaitée d'une intégration, le transfert des ressources tiendrait compte du transfert des compétences et sauverait définitivement la ligne Nice—Digne.

Dans le cas d'une non-intégration préalable au transfert des compétences, les ressources feraient défaut et il incomberait dès lors aux collectivités territoriales d'en assurer la charge financière, ce que manifestement elles ne seront pas en mesure d'assumer malgré un accroissement sensible du trafic voyageurs et marchandises.

Il lui demande :

— s'il peut faire le point sur la question de l'intégration, sachant que c'est là la solution en faveur de laquelle chaque partie se prononce ;

— s'il peut également lui préciser s'il a demandé à la S.N.C.F. une évaluation des coûts correspondants ;

— quelles seraient les modalités qui accompagneraient cette intégration.

Pour le cas où cette solution serait d'ores et déjà écartée et conscient de la menace qui pèserait alors sur l'existence d'une desserte ferroviaire qui irrigue et anime les régions traversées, il lui demande quelles mesures son ministère serait susceptible de proposer pour donner satisfaction aux aspirations légitimes des populations concernées et apaiser leurs inquiétudes.

Question n° 318. — M. Paul Perrier attire de nouveau l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre des transports, sur la situation des accès, côté français, au tunnel du Fréjus.

En effet, bien que le protocole d'accord signé le 31 juillet 1981 avec le département de la Savoie représente un effort important consenti par le Gouvernement et permette de lever bien des hypothèques léguées par l'ancienne majorité avec notamment la réalisation de la voie rapide urbaine de Chambéry, la suppression des points noirs de Saint-Jeoire-Prieuré, Montmélian, Aiguebelle, Epierre, Saint-Michel-de-Maurienne, la Saussaz, la Praz, il n'en demeure pas moins que la route nationale n° 6, dont la mise à deux fois deux voies est prévue à terme, supporte un trafic de plus en plus important été comme hiver.

Le trafic, notamment des poids lourds, a plus que triplé depuis l'ouverture du tunnel, créant une gêne de plus en plus sensible tant en ce qui concerne la circulation locale que la circulation de transit.

Seules les difficultés de l'itinéraire côté Italien entre Bardonnèche et Suze limitent encore l'augmentation du trafic.

Or le Parlement italien (Chambre des députés et Sénat) vient de voter la loi autorisant la construction de l'autoroute Bardonnèche—Suze—Rivoli—Turin avec un financement de l'ordre de 500 milliards de lires, dont les travaux : 12 kilomètres de tunnel, 8 kilomètres de viaduc sur les 35 kilomètres de l'itinéraire, débiteront en 1983.

Dans cette perspective, craignant que la réalisation des travaux de mise à deux fois deux voies de la route nationale n° 6 en Maurienne ne prenne du retard, notamment par rapport aux travaux considérables qui vont être engagés du côté italien, il lui demande de bien vouloir lui préciser l'échéancier prévu en insistant sur la nécessité de la mise à deux fois deux voies de la route nationale n° 6 pour la valorisation de l'ouvrage moteur qu'est le tunnel routier du Fréjus dans la perspective non seulement de la sécurité des usagers mais aussi du développement économique de la Savoie.

Question n° 316. — Mme Jacqueline Osselin expose à M. le ministre de la défense que les résultats encourageants, obtenus par certains animateurs sociaux et sportifs dans des actions menées auprès d'adolescents « difficiles », l'incitent à souhaiter que celles-ci puissent être poursuivies et développées lorsqu'ils sont appelés sous les drapeaux, en leur accordant une affectation rapprochée de leur lieu d'activité habituelle.

Ces expériences pourraient, aussi, très naturellement s'inscrire dans le cadre du service militaire puisqu'elles occuperaient tout à fait utilement des appelés, mais surtout qu'elles rempliraient un objectif d'insertion sociale qui répond à l'une des finalités d'un service nationale digne de ce nom.

Dans le même ordre d'idée, il serait également opportun de prévoir pour tous les appelés des périodes où ils seraient au service de la collectivité publique pour des actions d'intérêt général. D'une part, cela leur ferait découvrir leur responsabilité de citoyen, d'autre part, cela rapprocherait l'armée de la population. Il s'agirait en quelque sorte d'imaginer une formule de coopération en France, différente du statut des objecteurs de conscience, puisque les appelés feraient leurs classes et ne consacraient ensuite qu'une partie de leur temps à l'armée à ces actions à caractère civique.

En conséquence, elle lui demande de lui indiquer les mesures qu'il compte prendre en ce sens.

Question n° 315. — M. Vincent Porelli appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sur la situation du bassin ardoisier de l'Anjou.

Les deux sociétés exploitant les mines d'ardoise de ce bassin envisagent de nouvelles réductions d'effectifs.

Cette politique, amorcée dans les années passées, risque d'affecter la compétitivité de ces entreprises et d'entraîner à terme la fermeture quasi totale du bassin.

Ce grave coup porté à l'économie de cette région ne se justifie absolument pas.

Un marché très inférieur aux capacités de production nationale existe.

— Les importations concurrençant notre production proviennent d'Espagne, pays non membre de la Communauté, et représentent une part très faible de notre commerce avec ce pays.

— L'écart de prix, à qualité et durabilité égales, est peu important tant avec l'ardoise espagnole qu'avec d'autres matériaux courants.

Aussi, il lui demande quelles dispositions il compte prendre, en liaison avec le ministère du commerce extérieur, pour permettre à cette industrie de se développer.

Question n° 314. — Mme Colette Gocuriot attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sur la situation très inquiétante pour l'avenir de la sidérurgie lorraine et de la corporation minière elle-même, du bassin ferrifère lorrain.

La politique de casse poursuivie pendant vingt ans par les maîtres de forge et la droite a conduit à la disparition de 27 000 mineurs, à des dizaines de fermetures de puits, à l'écrémage et à l'abandon de millions de tonnes de minerai lorrain. Ce bassin ferrifère reste le plus important de l'Europe de l'Ouest. Sa valorisation, son enrichissement, son utilisation dans le cadre de la constitution d'une véritable filière acier appellent des décisions urgentes dans le sens de leur maintien et de leur développement. Les mines de Lorraine sont pour l'essentiel des filiales à 100 p. 100 ou largement majoritaires des groupes Usinor et Sacilor aujourd'hui nationalisés.

La poursuite des fermetures de puits et la non-utilisation du minerai de fer lorrain conduiraient inévitablement à la chute de la production de fonte et à la remise en cause des objectifs gouvernementaux d'une production d'acier de 24 millions de tonnes.

C'est pourquoi elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour limiter les importations abusives de minerai étranger et assurer l'utilisation prioritaire du minerai français dans la sidérurgie française ; pour stopper les fermetures de puits dans l'attente de la définition, en concertation avec les mineurs de fer, d'une politique cohérente concernant le bassin ferrifère ; pour définir un plan d'embauche et de formation professionnelle qui préservera l'avenir de cette corporation et de cette région.

Question n° 319. — Mme Eliane Provost attire l'attention de M. le ministre de la santé sur la nécessité de développer la recherche cancérologique en Basse-Normandie.

Dans le cadre de la concertation nationale sur le cancer, le comité régional de Basse-Normandie a examiné les faibles structures existantes, à savoir :

— une collaboration multidisciplinaire entre centre cancéreux - centre hospitalier universitaire - université - médecins généralistes ;

— un conseil scientifique régional de la ligue contre le cancer qui contrôle la distribution des crédits ;

— de nombreux travaux sur des sujets à impact typiquement régional (cancers liés à l'alcool et au tabac, facteurs étiologiques, marqueurs, chimiothérapie) ;

— des études épidémiologiques au travers de deux registres.

Compte tenu de l'insuffisance des moyens, elle lui demande de bien vouloir examiner la création de deux unités I.N.S.E.R.M. (Institut national de la santé et de la recherche médicale) à Caen :

— l'une à orientation épidémiologique ;

— l'autre plus biologique axée sur l'étude des marqueurs biologiques.

La mise en place de ces unités :

— entraînerait la création de postes de chercheurs et de techniciens ;

— serait d'autant plus facile qu'avec des moyens actuellement précaires le groupe de recherche de Caen a montré ses capacités d'effectuer des études dans le domaine de la recherche ;

— comblerait le vide en unités I.N.S.E.R.M. du nord-ouest de la France.

Question n° 323. — M. Alain Madelin souhaite obtenir de la part de M. le ministre de la communication des éclaircissements sur les applications de la loi n° 82-652 du 29 juillet 1982 sur l'audiovisuel au domaine du câble et sur les rôles que peuvent jouer dans le respect de l'article premier de cette loi, instituant la liberté de la communication audiovisuelle, les différents acteurs de développement du réseau câblé : collectivités locales, sociétés de câblage, sociétés de télédistribution, ministère de P.T.T., sociétés de programmation locale, fournisseurs de programme, Haute autorité.

Question n° 313. — M. René La Combe rappelle à M. le ministre des anciens combattants qu'il lui avait posé une question écrite (n° 15465) sur les déportés qui, au cours de la dernière guerre, se sont évadés des convois de déportation avant l'arrivée aux camps de destination et qui ne peuvent se voir reconnaître le titre de déporté.

Il a été répondu à cette question écrite (J.O. A.N. Questions n° 42 du 25 octobre 1982, p. 4343) que, « sous réserve de certaines autres conditions à remplir, la législation française reconnaît le titre de déporté aux personnes arrêtées en France et ayant vécu la déportation dans les camps figurant sur une liste réglementaire ».

L'auteur de la présente question est parfaitement au courant de cette législation, mais il ne comprend pas pourquoi la conclusion de cette réponse est ainsi rédigée : « Le Gouvernement n'envisage pas de modification de la législation actuelle en ce domaine ».

Cette réponse exagérément succincte ne peut être considérée comme satisfaisante car elle ne répond en aucune manière à l'argumentation développée dans la question posée.

Pour ces raisons, il insiste et lui demande de bien vouloir faire réétudier ce problème. Il lui rappelle en conséquence les termes de sa question.

La législation de 1948 n'attribue le titre de déporté, résistant ou politique, qu'à ceux qui sont arrivés aux camps. Le cas des évadés n'est pas prévu, et, bien qu'ils aient fait partie des convois

de déportés, ils sont déportés de fait, sans droit au titre prévu par la loi. Il est d'ailleurs choquant de constater que l'administration qui hésite devant ce vide juridique porte parfois sur leurs états de services la mention « interné libéré », ce qui est particulièrement révoltant pour qui sait dans quelles conditions l'occupant libérait les internés et pour ceux qui ont connu les risques et souvent les blessures d'une évasion particulièrement dangereuse.

Au cours de la session ordinaire de 1957-1958 de l'Assemblée nationale, une proposition de loi avait été déposée à l'Assemblée nationale; cette proposition tendait à reconnaître le droit au titre de déporté résistant aux internés résistants qui ont été déportés par l'ennemi et qui ont été fusillés ou se sont évadés en cours de déportation avant d'être parvenus au lieu de leur destination. Cette proposition de loi fut complétée et adoptée à l'unanimité par la commission des pensions en 1958, mais la législature prit fin avant que son rapport ait pu être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Il vient d'effectuer un nouveau dépôt de ce texte et lui demande quelle est sa position à l'égard de la proposition en cause.

Il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage de l'insérer à l'ordre du jour prioritaire de l'Assemblée nationale afin que justice soit rendue aux évadés des trains de déportation.

Question n° 320. — M. Jean-Pierre Sueur attire l'attention de M. le ministre du commerce et de l'artisanat sur l'évolution des charges fiscales et sociales des commerçants et artisans. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelle a été l'évolution de ces charges durant les dernières années. En second lieu, il lui demande quelles mesures il a prises et compte prendre afin d'alléger les charges fiscales et sociales des commerçants et artisans, qui leur apparaissent trop lourdes, de mieux proportionner ces charges aux bénéfices réels des entreprises, de mieux les répartir, et de faire en sorte qu'elles n'aient pas d'effets dissuasifs sur l'embauche et donc sur l'emploi.

Question n° 322. — M. Gilbert Mathieu appelle l'attention de Mme le ministre délégué, chargé de la jeunesse et des sports, sur les préoccupations des élèves professeurs adjoints d'éducation physique et sportive qui préparent actuellement en C. R. E. P. S. (centres régionaux d'éducation physique et sportive) leur concours de recrutement, au regard des conditions restrictives d'accès à leur profession et de la diminution des postes créés pour 1983. Il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour répondre aux inquiétudes des intéressés et leur assurer des perspectives de carrière conformes à leur attente.

Question n° 321. — M. Jean-Claude Bateux appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le problème du nombre de postes mis au concours 1983 de P. A. 2 ouvert aux professeurs adjoints actuellement en formation dans les centres régionaux d'éducation physique et sportive. Après la réunion qui s'est tenue le 18 novembre dernier à l'institut national du sport et de l'éducation physique, entre les représentants des différents centres régionaux d'éducation physique et sportive de France et les représentants du ministère et qui a permis d'évoquer les perspectives de ce concours 1983, les étudiants, mécontents des chiffres qui étaient annoncés, ont déclenché un mouvement de grève national. Ces derniers, compte tenu de la sélection 1/10 à leur concours d'entrée P. A. O. dans chaque C. R. E. P. S., revendiquent un pourcentage de réussite au concours P. A. 2 de 65 p. 100 minimum.

En 1983, le nombre de postes mis au concours serait de l'ordre de 350 à 400 pour environ 700 candidats, soit un pourcentage de succès de 50 p. 100.

En 1981 et 1982, avec respectivement 560 et 516 postes, le taux de réussite était de l'ordre de 65 p. 100. Il lui demande s'il peut faire le point sur ce problème et également préciser quel va être l'avenir des professeurs adjoints d'E. P. S.

A seize heures, deuxième séance publique :

Discussion, en troisième et dernière lecture, du projet de loi n° 1305 relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale (rapport n° 1309 de M. Jean Poperen, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion, en troisième et dernière lecture, du projet de loi n° 1306 portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du Conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille

(rapport n° 1310 de M. Jean Poperen, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi n° 1300 modifiant diverses dispositions relatives à l'élection des conseils municipaux dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et de la Polynésie française (rapport n° 1308 de M. Roch Pidjot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion du projet de loi adopté par le Sénat n° 921 relatif à la commémoration de l'abolition de l'esclavage (rapport n° 1307 de M. René Rouquet, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1302 relatif au renouvellement des baux commerciaux en 1983 (rapport n° 1311 de M. François Massot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République) ;

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi n° 1318 relatif à la formation professionnelle des artisans.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures dix.)

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

LOUIS JEAN.

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de loi de Mme Nicole de Hauteclocque, tendant à régler l'exercice de la profession de directeur ou de gérant de sociétés de surveillance, de sécurité ou de gardiennage (n° 809), en remplacement de M. Philippe Séguin.

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. André Lajoinie et plusieurs de ses collègues, tendant à la dissolution des milices patronales (n° 316), en remplacement de M. Daniel Le Meur.

M. Jacques Toubon a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson, tendant à conférer le statut d'auxiliaire de justice aux conciliateurs (n° 1182).

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de MM. Jean-Louis Masson et Pierre Weisenhorn, tendant à la création d'une commission d'enquête sur la pollution du Rhin et de la Moselle par les chlorures (n° 1243).

M. Alain Brune a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Alain Vivien et plusieurs de ses collègues, relative à la réquisition d'emprise totale dans le cadre de l'expropriation d'une exploitation agricole (n° 1249).

M. Philippe Séguin a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson, tendant à préciser les conditions d'avancement des fonctionnaires en position de détachement spécial (n° 1250).

M. Claude Wolff a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. François d'Harcourt, tendant à renforcer la protection des animaux (n° 1254).

M. Marc Lauriol a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson, tendant à compléter l'article 1411 du code général des impôts afin de faire bénéficier d'un abattement sur la taxe d'habitation les personnes âgées de plus de soixante-cinq ans et ayant élevé trois enfants et plus (n° 1256).

M. Raymond Marcellin a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson, relative à l'amélioration de la répartition de la taxe professionnelle (n° 1257).

M. François Massot a été nommé rapporteur du projet de loi relatif au renouvellement des baux commerciaux en 1983 (n° 1302).

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

Séance du Jeudi 16 Décembre 1982.

SCRUTIN (N° 438)

Sur le sous-amendement n° 98 rectifié de M. Fèvre à l'amendement n° 54 de la commission de la production et des échanges à l'article 30 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (deuxième lecture) (lorsque la convention entre l'autorité organisatrice et les transporteurs réguliers non urbains de personnes cause un préjudice à ceux-ci, l'indemnité compensatoire doit être juste et préalable et répondre aux conditions qui seront fixées par décret).

Nombre des votants.....	484
Nombre des suffrages exprimés.....	483
Majorité absolue.....	242
Pour l'adoption.....	160
Contre	323

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM. Alphandéry. Anquet Aubert (Emmanuel). Aubert (François d'). Audinot. Barnier. Barre. Barrot. Bas (Pierre). Baudouin. Baumel. Bayard. Bégault. Benouville (de). Bergelin. Bigeard. Birraux. Blzet. Blanc (Jacques). Bonnet (Christiao). Bourg-Broc. Bouvard. Branger. Brial (Benjamin). Briane (Jean). Brocard (Jean). Brochard (Albert). Caro. Cavallé. Chaban-Delmas. Charié. Charles. Chasseguet. Chirac. Clément. Colnat. Cornette. Corrèze. Cousté. Couve de Murville. Daille. Dassault. Debré. Delatre. Deffosse. Deniau.	Deprez. Desanlis. Dominiati. Dousset. Durand (Adrien). Durr. Esdras. Falala. Fèvre. Fillon (François). Fontaine. Fossa (Roger). Fouchier. Foyer. Frédéric-Dupont. Fuchs. Galley (Robert). Gantier (Gilbert). Gascher. Gastines (de). Gaudin. Geng (Francis). Gengenwin. Gissingier. Goasduff. Godefroy (Pierre). Godfrain (Jacques). Gorse. Goulet. Gulchard. Haby (Charles). Haby (René). Hamel. Hamelin. Harcourt. (Florence d'). Harcourt. (François d'). Mme Hauteclocque. (de). Hunnait. Inchauspé. Julla (Didier). Juventin. Kasperreit. Koehl.	Krieg. Labbé. La Combe (René). Laffeur. Lancien. Lauriol. Léotard. Lestis. Ligot. Lipkowski (de). Madelin (Alain). Marcellin. Marcus. Marette. Masson (Jean-Louis). Mathieu (Gilbert). Mauger. Maujouan du Gasset. Mayoud. Médecin. Méhaignerie. Mesmin. Messmer. Mestre. Micaux. Milton (Charles). Mlossec. Mme Missoffe. Mme Moreau. (Louise). Narquain. Noir. Nungesser. Ornano (Michel d'). Perbet. Péricard. Pernin. Perrut. Petit (Camille). Peyrefitte. Pinte. Pons. Préaumont (de). Proriol. Raynal. Richard (Lucien)
--	--	--

Rigaud.
Rocca Serra (de).
Rossinot.
Royer.
Sablé.
Salmon.
Santoni.
Sautier.
Sauvaigo.

Séguin.
Seiflinger.
Sergheraert.
Soisson.
Sprauer.
Stasi.
Stirn.
Tiberi.
Toubon.

Tranchant.
Valleix.
Vivien (Robert-André).
Vuillaume.
Wagner.
Weisenhorn.
Wolff (Claude).
Zeller.

Ont voté contre :

MM. Adevah-Pœuf. Alfonsi. Anciant. Ansart. Asensi. Aumont. Badet. Balligand. Bally. Balmigère. Bapt (Gérard). Bardin. Barthe. Bartolone. Bassinet. Bateux. Battist. Baylet. Bayou. Beaufils. Beaufort. Bêche. Becc. Beix (Roland). Bellon (André). Belorgey. Beltrame. Benediti. Benetière. Bérégovoy (Michel). Bernard (Jean). Bernard (Pierre). Bernard (Roland). Berson (Michel). Bertle. Besson (Louis). Billardon. Billon (Alain). Bladi (Paul). Bockel (Jean-Marie). Bocquet (Alain). Bois. Bonnemaison. Bonnet (Alain). Bonrepaux. Borel. Boucheron. (Charente). Boucheron. (Ile-et-Vilaine). Bourget. Bourguignon. Braine. Briand. Brune (Alain). Brunet (André). Brunhes (Jacques). Bustin. Cabé. Mme Cacheux.	Cambolive. Carraz. Cartelct. Cartraud. Cassaing. Castor. Cathala. Caumont (de). Césaire. Mme Chaigneau. Chanfraut. Chapuis. Charpentier. Charzat. Chaubard. Chauveau. Chénard. Chevallier. Chomat (Paul). Chouat (Didier). Coffineau. Colin (Georges). Collomb (Gérard). Colonna. Combastell. Mme Commergnat. Couillet. Couqueberg. Darinot. Dassonville. Defontaine. Dehoux. Delanoë. Delehedde. Dellisle. Denvers. Derosier. Deschaux-Beaume. Desgranges. Dessein. Destrade. Dhaille. Dollo. Douyère. Drouin. Dubedout. Ducoloré. Dumas (Roland). Dumont (Jean-Louis). Dupilet. Duprat. Mme Dupuy. Duraffour. Durbec. Durlieux (Jean-Paul). Duroméa. Duroméa. Dutard. Escutia. Estier. Evin.	Faugaret. Faure (Maurice). Mme Fiévet. Fleury. Floch (Jacques). Florlan. Forgues. Forni. Fouillé. Mme Frachon. Mme Fraysse-Cazalla. Frêche. Frelaut. Gabarrou. Gallard. Gallet (Jean). Gallo (Max). Garcin. Garmendia. Garrouste. Mme Gaspard. Gatel. Germon. Giovannelli. Mme Goerlot. Gourmelon. Goux (Christian). Goux (Hubert). Gouzes (Gérard). Gréard. Guldoni. Guyard. Haesebroeck. Hage. Mme Hallmi. Hauteœur. Haye (Kléber). Hermier. Mme Horvath. Hory. Houteer. Huguet. Huyghues. des Etages. Ibanés. Istace. Mme Jacq (Marie). Mme Jacquaint. Jégoret. Jaiton. Jans. Jarosz. Join. Josephé. Jospin. Josselin. Jourdan. Journet. Joxe. Julien. Kuchelida.
---	--	--

Labazée.	Mitterrand (Glibert)	Rigal
Laborde.	Mocœur.	Rimbault.
Lacombe (Jean).	Montdargent.	Robin.
Lagorce (Pierre).	Mme More	Rodet.
Laignel.	(Christiane).	Roger (Emile).
Lajoiné.	Moreau (Paul).	Rnger-Machart.
Lambert.	Mortlette.	Rouquet (René).
Lareng (Louis).	Moullnet.	Rouquette (Roger).
Lassale.	Moutoussamy.	Rousseau.
Laurent (André).	Nahiez.	Sainte-Marle.
Laurisergues.	Mme Nelertz.	Sanmarco.
Lavédrine.	Mme Nevoux.	Santa Cruz.
Le Baill.	Nilès.	Sanrot.
Le Bris.	Notebart.	Sapin.
Le Coadic.	Odru.	Sarre (Georges).
Mme Lecuir.	Oehler.	Schiffler.
Le Drian.	Olméta.	Schreiner.
Le Foll.	Ortel.	Sénès.
Lefranc.	Mme Osselin.	Mme Slead.
Le Gars.	Mme Patrat.	Souchon (René).
Legrand (Joseph).	Patriat (François).	Mme Soum.
Lejeune (André).	Pen (Albert).	Soury.
Le Meur.	Péteaut.	Mme Sublet.
Lengagne.	Perrier.	Suchod (Michel).
Leonetti.	Pesce.	Sueur.
Loncle.	Peuziat.	Tabanou.
Lotte.	Pidjot.	Taddel.
Luisl.	Pierret.	Tavernier.
Madrille (Bernard).	Pignion.	Testu.
Mahéas.	Pinard.	Théaudin.
Maisonnat.	Pistre.	TInseau.
Malandain.	Planchou.	Tondon.
Malgras.	Poignant.	Tourné.
Malvy.	Poperen.	Mme Toutain.
Marchals.	Porelli.	Vacant.
Marchand.	Portheault.	Vadeplel (Guy).
Mas (Roger).	Pourchon.	Valroff.
Masse (Marius).	Prat.	Vennin.
Massion (Marc).	Prouvost (Pierre).	Verdon.
Massot.	Mme Provost	Vial-Massat.
Mazoïn.	(Elane).	Vidal (Joseph).
Mellck.	Queyranne.	Villette.
Menga.	Quilès.	Vouillot.
Mercieca.	Ravassard.	Wacheux.
Metais.	Raymond.	Wilquin.
Metzinger.	Renard.	Worms.
Michel (Claude).	Renault.	Zarka.
Michel (Henri).	Rlehard (Alain).	Zuccarelli.
Michel (Jean-Pierre).	Rieubon.	

S'est abstenu volontairement :

M. Alaize.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Durupt, Philibert et Proveux (Jean).

N'a pas pris part eu vote :(Application de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958.)

M. Benoist.

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Grussenmeyer.

N'ont pas pris part au vote :

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale, et M. Alain Vivien, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN**Groupe socialiste (286) :**

Contre : 279 ;

Abstention volontaire : 1 : M. Alaize ;

Non-votants : 6 : MM. Benoist (membre du Gouvernement), Durupt, Mermaz (président de l'Assemblée nationale), Philibert, Proveux (Jean) et Vivien (Alain) (président de séance).

Groupe R. P. R. (90) :

Pour : 89 ;

Excusé : 1 : M. Grussenmeyer.

Groupe U. D. F. (63) :

Pour : 63.

Groupe communiste (44) :

Contre : 44.

Non-inscrits (8) :

Pour : 8 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Royer, Sergheraert et Zeller.

Mises au point au sujet du présent scrutin.

M. Alaize, porté comme « s'étant abstenu volontairement », ainsi que MM. Durupt, Philibert et Jean Proveux, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 18. Téléphone } Renseignements : 578-62-31 Administration : 578-61-39 TÉLEX 301176 F DIRJO-PARIS
Codes.	Titres.	Franca.	Franca.	
	Assemblée nationale :			
	Débats :			
03	Compte rendu	84	320	
33	Questions	84	320	
	Documents :			
07	Série ordinaire	468	852	
27	Série budgétaire	150	804	
	Sénat :			
08	Débats	102	849	
09	Documents	468	828	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)