

N° 116

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 1^{er} décembre 1982.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi d'orientation des transports intérieurs adopté par
l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.*

Par M. Pierre CECCALDI-PAVARD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, *secrétaires* ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Chamant, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Marcel Daunay, Bernard Desbrières, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 1077, 1133 et in-8°-250.

Sénat : 50 (1982-1983).

Transports. — *Aménagement du territoire - Bâtiments et travaux publics - Chambre nationale de la batellerie artisanale - Collectivités locales - Conseil national des transports - Etablissements publics - Etat - Immeubles - Office national de la navigation - Prestations de services - Prix et concurrence - S.N.C.F. - Syndicats professionnels - Transports aériens - Transports fluviaux - Transports routiers - Transports urbains - Travail - Code de l'aviation civile.*

SOMMAIRE

	Pages
PREMIERE PARTIE. — LES TRANSPORTS INTÉRIEURS ET LEUR PLACE DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE.....	7
I. — Physionomie générale des transports intérieurs	7
A. L'infrastructure.....	7
B. Le trafic et son évolution	8
C. Structure des entreprises et emploi	10
D. Principaux agrégats financiers du secteur transport	11
II. — Atouts respectifs des différents modes de transport	12
A. Atouts économiques	12
B. Atouts énergétiques	14
III. — Concurrence ou complémentarité.....	16
IV. — Participation des transports aux échanges extérieurs	18
DEUXIÈME PARTIE. — ORIENTATIONS GÉNÉRALES ET CONTENU DU PROJET DE LOI	20
I. — Orientations générales	20
II. — Examen des articles	24
III. — Tableau comparatif	83
IV. — Amendements proposés par la Commission	118
ANNEXES	133

Mesdames, Messieurs,

L'objectif poursuivi par le gouvernement en déposant un projet de loi d'orientation des transports intérieurs répond à un triple objet : élaboration d'un statut nouveau pour la société nationale des chemins de fer français dont la nature et les relations avec l'Etat étaient définies, depuis la nationalisation des compagnies de chemins de fer, par la Convention du 31 août 1937 ; remise en ordre de nombreuses dispositions législatives et réglementaires concernant les transports adoptées principalement depuis 1946 ; établissement des bases d'une nouvelle politique des transports.

De tous ces motifs, le premier seul imposait que des mesures soient prises sans délai, la Convention du 31 août 1937 valable pour 45 ans venant à expiration le 31 décembre 1982. Aussi, le gouvernement avait-il envisagé, dans un premier temps, de déposer un projet de loi dont l'objet aurait été limité au règlement de ce problème.

Cependant, la solution qui a en définitive prévalu, a été l'élaboration d'un texte à portée beaucoup plus générale, visant l'ensemble des modes de transport.

Pour l'élaboration de ce projet, le gouvernement a procédé à une large concertation en prenant contact avec les principaux organismes et entreprises intéressés, et en soumettant notamment les dispositions du texte au Conseil Supérieur des Transports qui, saisi le 23 avril 1982, a remis son rapport au ministre le 23 juin suivant, non sans faire observer qu'il aurait souhaité disposer d'un délai plus long.

Auparavant, une conférence tripartite (direction, syndicats, administration) avait, du 19 décembre 1981 au 26 mars 1982, examiné plus particulièrement le cas de la S.N.C.F.

Après avoir été examiné par le Conseil d'Etat en assemblée plénière les 22 et 23 juillet 1982, et adopté par le Conseil des Ministres le 28 juillet suivant, le projet de loi a été déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 2 août 1982 et imprimé et distribué le 10 août suivant.

Renvoyé à la Commission de la production et des échanges, le texte rapporté par M. Alain Chenard, a été étudié par celle-ci, qui, bien qu'y ayant consacré 9 réunions du 14 septembre au 13 octobre, a estimé trop bref le délai qui lui était imparti.

Le rapport de M. Chenard, adopté, distribué le 11 octobre, a été examiné par l'Assemblée nationale à partir du 13 octobre, et adopté par celle-ci le 15 octobre 1982.

Le projet de loi amendé sur de nombreux points nous a été transmis le 19 octobre, distribué le 22 octobre, et renvoyé à votre Commission des affaires économiques et du plan qui a chargé M. Ceccaldi-Pavard de le rapporter.

A cette date, M. le Ministre d'Etat, Ministre des transports avait émis le souhait que le projet de loi soit examiné par notre Assemblée, au plus tard le 8 ou le 9 novembre, estimant en particulier nécessaire de disposer d'un délai suffisant avant le 31 décembre pour rédiger les textes réglementaires concernant l'élaboration du nouveau statut de la S.N.C.F.

Votre Commission, appuyée par M. le Président du Sénat, ayant fait valoir qu'un délai aussi bref ne permettait pas l'examen sérieux et complet que mérite un texte aussi important et complexe, a obtenu du gouvernement que le texte soit finalement inscrit à la séance du 13 décembre, c'est-à-dire dès la fin de l'examen du budget par le Sénat, étant entendu que cette date constituerait un impératif absolu.

Dans le (court) délai qui lui a été ainsi accordé, votre Commission a entendu, du 21 octobre au 1^{er} décembre, outre M. Fiterman, Ministre d'Etat, Ministre des Transports, et le Président de la S.N.C.F., les représentants de vingt organisations professionnelles et syndicales tandis que M. Ceccaldi-Pavard rencontrait, pour sa part, un certain nombre de délégations (voir annexe).

En définitive, votre Commission a adopté, à l'unanimité, le 1^{er} décembre dernier, le texte du projet de loi après y avoir apporté une centaine d'amendements.

Il convient de noter cependant qu'un certain nombre de ces amendements ne furent adoptés que par une majorité de la Commission.

*

* *

La genèse de ce texte ayant été ainsi rappelée, il est apparu utile à votre commission de situer l'importance et le rôle des transports au plan national. C'est, en effet, à partir des données présentes que nous entendons juger l'intérêt des réformes qui nous sont proposées.

Qu'il s'agisse du déplacement des personnes ou de l'acheminement de marchandises, le rôle des transports est souvent méconnu et, en tout cas, généralement mal apprécié. Cependant, grâce aux informations de la comptabilité nationale et aux statistiques sectorielles, il est aujourd'hui possible d'évaluer avec une satisfaisante précision leur contribution à l'activité économique et leur part dans la formation des prix ainsi que le nombre des personnes vivant des activités directes et indirectes liées à ce secteur.

Mais il nous semble nécessaire de rappeler tout d'abord l'état de nos infrastructures, notamment routières, ferroviaires et navigables, ainsi que la situation de nos équipements portuaires et de notre réseau d'oléoducs.

PREMIÈRE PARTIE

I. — PHYSIONOMIE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

A. — L'infrastructure

En matière ferroviaire, la France disposait, au 31 décembre 1981, de 34 596 km de voies dont 23 000 ouvertes au seul service « voyageurs ».

Sur ces lignes, 10 447 étaient à la même date électrifiées, celles-ci, disons-le tout de suite, supportant 80 % du trafic.

Sans entrer dans le détail des autres installations fixes, précisons que ce réseau dessert 4 333 gares d'importance, bien entendu, très variable.

Au plan routier, la France possède l'un des réseaux les plus longs et les plus denses du monde, soit : (au 31 décembre 1981) :

- 5 734 km d'autoroutes,
- 28 010 km de routes nationales,
- 345 000 km de chemins départementaux,
- 404 000 km de voies communales.

La quasi totalité de ces 782 744 km de chaussées est revêtue et la plus grande partie du réseau national mise « hors gel » est ainsi utilisable en toutes saisons.

Le réseau des voies navigables se présente, pour sa part, comme suit :

Canaux accessibles aux navires de

• moins de 400 tonnes.....	5 836 km
• moins de 1 000 tonnes.....	707 km
• plus de 1 000 tonnes	2 025 km

soit, au total

	8 568 km
--	-----------------

Le chiffre cité comprend 43 km de voies navigables accessibles aux navires de mer.

La France est, dans ce domaine, moins bien dotée que ses voisins du Nord-Ouest de l'Europe.

Quatrième infrastructure de transport, les oléoducs ont un développement total de 3 903 km dont 2 658 sont affectés aux produits bruts et 1 245 aux produits finis. Enfin, bien que les ports ne soient pas expressément visés par le présent projet de loi, il convient de rappeler que la France dispose sur ses trois façades maritimes d'un grand nombre d'établissements maritimes dont six (Dunkerque, le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille) bénéficiant du statut de port autonome, effectuent 75 % de nos échanges extérieurs par voie maritime.

B. — Le trafic et son évolution

1) *Les déplacements de personnes*

Le nombre de voyageurs ayant utilisé la route (en voitures particulières, autobus urbains et autocars), la voie ferrée (S.N.C.F. et métro parisien) et l'avion, se répartissait comme suit, en 1980 :

	Déplacements urbains	Déplacements à moins de 100 km	Étapes longues	Total
Voitures particulières	120,0	215,0	95,0	430,0
Autobus urbains	10,5			10,5
Autocars		16,0	4,5	20,5
Voies ferrées (banlieu, métro)	16,1			16,1
S.N.C.F. (grandes lignes)		9,7	35,2	44,9
Avion (dont 80 % Air Inter)			5,0	5,0
Total	146,6	240,7	139,7	527,0

Si l'on rapproche ces chiffres des évaluations faites en 1971, on observe une vive augmentation des transports effectués en véhicules privés (+ 52 %) et une progression moins marquée mais cependant sensible du trafic ferroviaire interurbain (+ 38 %) tandis qu'à toutes distances, les autobus et autocars ont tout juste maintenu leur position.

De façon générale, les déplacements dans les villes ont moins progressé que ceux affectant la périphérie des agglomérations et la rase campagne.

De plus, dans tous les domaines, sauf au centre de Paris, les moyens individuels l'emportent sur les transports collectifs. Toutefois, si la voie ferrée est largement dominée par la route à courte et moyenne distance, la comparaison est nettement moins défavorable au rail pour les trajets dépassant 300 km, l'avion jouant un rôle non négligeable au-delà de 500 km. A l'appui de ce fait on observe, d'ailleurs, qu'au cours des dix dernières années le trafic des trains rapides et express a progressé de 65 %, soit deux fois plus vite que les moyens concurrents à distances équivalentes alors que celui des omnibus a regressé de 9 %.

2) *Le trafic de marchandises*

Pour l'année 1981, le trafic de marchandises, exprimé en milliards de tonnes/km, se présente comme suit par mode de transport :

— Trafic ferroviaire (ensemble des wagons complet)	59,8, soit 32 %
— Trafic routier (convois de plus de trois tonnes)	87,9, soit 47 %
— Trafic fluvial (transit inclus)	11,1, soit 6 %
— Oléoducs (transit inclus)	28,8, soit 15 %

De 1971 à 1981, si le trafic total de frêt a nettement progressé, sa physionomie s'est sensiblement modifiée comme le montre l'évolution de la part respective de chaque mode :

	1970	1981
Rail	43,6 %	32 %
Route	39,4 %	47 %
Voie d'eau	8,0 %	6 %
Oleoduc	9,0 %	15 %

Ainsi, les transports par camion ont ravi aux chemins de fer, en 1971, la première place qu'ils occupaient depuis un siècle et cette avance de la route s'est confirmée ensuite tandis que la voie d'eau directement concurrencée par l'oléoduc aggravait son retard.

Une telle évolution de la physionomie du transport de frêt est, notons-le, identique à celle que l'on peut observer dans tous les pays économiquement développés à économie de marché.

A titre d'exemple de 1965 à 1979, la part de la route est ainsi passée : en Italie de 74 à 86 %, en Grande-Bretagne de 72 à 84 %, en RFA de 36,5 à 51,6 % et aux Pays-Bas, de 48 à 66,4 %.

C. — Structure des entreprises et emplois

Le nombre de personnes employées directement dans le secteur des transports était évalué en 1980, selon le système élargi de la comptabilité nationale, à 875 300, soit 4 % de la population active.

Les effectifs recensés à la même époque conduisent à un chiffre sensiblement inférieur de 740 000 se décomposant comme suit :

Transports ferroviaires	269 000 (dont S.N.C.F. 258 000)
Transports routiers de marchandises	197 000
Transports urbains et routiers de voyageurs	71 800
R.A.T.P.	37 400
Transports maritimes	29 700
Transports aériens	39 300
Auxiliaires de transports terrestres et maritimes	95 100

Mais si l'on ajoute à ces effectifs ceux des ports, des aéroports et des commissionnaires de transport, on estime que le nombre de personnes concernées atteint, de ce fait, 1,5 million, soit 7 % de la population active.

* *
*

Ayant situé l'importance globale du secteur, il convient de fournir quelques précisions concernant la **structure des entreprises des différentes branches** des transports intérieurs, seuls ici concernés par le présent projet de loi,

Dans le domaine des transports aériens, s'il existe 94 entreprises, trois seulement (Air France, Air Inter et U.T.A.) regroupent 39 400 des 42 263 salariés.

La part des personnes hautement qualifiées y est exceptionnellement importante, qu'il s'agisse du personnel technique de bord, des cadres supérieurs des entreprises, des ingénieurs ou des contrôleurs de la navigation.

Précisons, en outre, que l'État contrôle en totalité la compagnie nationale Air France et dispose de la majorité du capital d'Air Inter tandis qu'U.T.A. et les compagnies de troisième niveau sont privées.

* *
*

Les transports ferroviaires sont presque totalement gérés par la S.N.C.F., société anonyme, théoriquement d'économie mixte, mais dont, en fait, la totalité du capital appartient à l'État. Environ 35 000 personnes sont employées dans les services administratifs à l'échelon central ou régional.

* *
*

Le transport professionnel routier de voyageurs et de marchandises emploie, selon les évaluations de la profession, 288 000 personnes dont 90,5 % de salariés.

Il se répartit en 26 105 entreprises de marchandises et 3 046 de voyageurs, presque toutes privées.

Le nombre d'entreprises de caractère artisanal est largement dominant puisque 83 % d'entre elles emploient de 1 à 10 salariés et moins de 2 % plus de 50 salariés. Il existe, en fait, de nombreux cas où le propriétaire est également conducteur de son unique véhicule.

Cette structure n'exclut pas cependant l'existence d'un certain nombre de sociétés importantes (100 salariés ou plus) qui employaient en 1980, 23 % des salariés du secteur.

Les effectifs des transports collectifs urbains sont plus difficiles à apprécier dans la mesure où ils sont souvent recensés avec les transports ferroviaires de banlieue et les transports routiers de voyageurs. Seuls sont connus avec précision les chiffres de la R.A.T.P. qui s'élevaient à 36 951 agents, à fin 1980.

La R.A.T.P. est, rappelons-le, aux termes de loi du 21 mars 1948 qui l'a créée, un établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière. Précisons que, contrairement à certaines idées reçues, la R.A.T.P., qui a hérité au départ du domaine des anciennes compagnies privées nationalisées, ne dispose pas du monopole des transports en commun de voyageurs en région parisienne où existent un certain nombre de transporteurs privés et de régies municipales.

D. — Principaux agrégats financiers du secteur transport

1) *Valeur ajoutée* (1980) : 106 582 millions de francs, soit 4,4 % du P.I.B. marchand, pourcentage légèrement moins important que celui constaté en 1970.

2) *Formation brute de capital fixe (F.B.C.F.)* : 34 050 millions de francs, soit 5,7 % de la F.B.C.F. totale, élément en sensible augmentation depuis dix ans : 4,8 % en 1970.

3) *Consommation finale de la fonction transports par les ménages* : 217 796 millions de francs. Ce chiffre, qui représente 12,5 % de la consommation totale, est également en progression notable depuis 1970, ce qui souligne l'importance de la part de leurs ressources que nos compatriotes consacrent à leurs déplacements pour leur travail ou leurs loisirs.

Si l'on examine, en outre, en détail, les dépenses concernant les différents modes de transport de voyageurs, on constate que la part correspondant aux transports individuels a atteint 85 % en 1980 contre 82 % en 1970, celle des transports collectifs diminuant de 18 à 15 %, pourcentage s'appliquant, il est vrai, à un volume global qui a crû de 175 % au cours de la dernière décennie.

Il convient de noter un dernier et intéressant aspect du rôle des transports dans la formation des coûts des produits ou des services : on constate, sur ce plan, de très grandes divergences allant de 17 % dans l'imprimerie, à 10 % dans le commerce, 8,5 % pour les matériaux de construction et 7 % pour les hydrocarbures, le pourcentage tombant à 3,8 % pour la chimie de base et 3,5 % pour les métaux ferreux.

II. — ATOUTS RESPECTIFS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

A. — Atouts économiques

Le caractère concordant de l'évolution des transports de personnes et de fret constatée en France et chez ses principaux partenaires conduit à penser que les changements survenus tiennent plus à des données sociales et économiques qu'à une volonté politique.

Tout d'abord, en effet, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises, la route bénéficie d'un réseau incomparablement plus développé que le rail puisqu'en France, par exemple, la longueur des chaussées accessibles aux camions est vingt fois plus importante que celle du domaine ferroviaire. D'où la possibilité pour un automobi-

liste d'atteindre directement, à partir de son domicile, tous les points du territoire en choisissant son heure et son itinéraire.

Il s'agit là pour un usager, surtout nanti de bagages, d'un avantage incontestable de nature à motiver son choix.

De même, la densité routière permet à un transporteur d'acheminer une marchandise de l'expéditeur au destinataire sans coûteuses et longues ruptures de charge.

Si l'on considère maintenant le seul cas des voyageurs, on note que l'automobile individuelle (ou la moto) est considérée par le plus grand nombre de nos concitoyens comme un élément d'indépendance et de confort matériel quand elle n'est pas de plus, pour eux, un indispensable outil de travail. Ainsi s'explique l'accroissement spectaculaire du taux de motorisation de la population, passé, au cours de la dernière décennie, de 30 à 42 véhicules pour 100 habitants, proportion pour laquelle la France n'est guère dépassée, parmi les grandes nations, que par les États-Unis.

Cet engouement connaîtra-t-il une limite? On peut en douter en constatant que le nombre d'immatriculations nouvelles n'a que peu fléchi depuis 1979 malgré l'accroissement très sensible du coût des carburants et des véhicules. Il est également symptomatique de constater que la consommation de tous les produits raffinés a sensiblement décréu tandis que celle de l'essence du super et du gasoil continue à se développer.

Phénomène de société ou phénomène social, l'automobile individuelle reste donc probablement pour les Français le dernier élément de leur train de vie qu'ils sont décidés à sacrifier et c'est, avec le soutien que cette attitude apporte à notre industrie, un élément affectif avec lequel tout gouvernement doit compter.

* *
*

Le dossier du **transport routier de marchandises** apparaît à première vue plus difficile à plaider et les camionneurs se sentent mal aimés des autres usagers de la route, d'où leurs slogans publicitaires : «Je roule pour vous», «Les routiers sont sympas», etc.

Cependant, si l'opinion les boude, la clientèle les recherche et à cette attitude, on peut trouver plusieurs explications.

En premier lieu, nous l'avons déjà dit, le camion non seulement assure le transport sans rupture de charge, mais encore limite au mini-

mum les manipulations au départ et à l'arrivée, ce qui ne signifie pas seulement célérité et sécurité, mais encore prix de revient restant compétitif, le coût desdites manipulations qui affecte ses concurrents ayant augmenté beaucoup plus encore que les dépenses de carburant.

En second lieu, la part des pondéreux qui formait la base du fret ferroviaire et fluvial a sensiblement décru, qu'il s'agisse du charbon remplacé par le pétrole (empruntant les oléoducs ou les camions citer-nes), ou du minerai de fer directement déchargé des bateaux dans les hauts fourneaux installés sur la côte.

En troisième lieu, le volume des marchandises s'est progressive-ment fractionné, grossistes et demi grossistes réduisant leurs entrepôts et leurs stocks pour comprimer leurs frais financiers et vendre les ter-rains ainsi libérés.

Un tel allègement des expéditions a profité aux camions mieux adaptés à ces lots réduits et à leur éclatement sur place.

En outre, et là intervient le facteur politique, il est certain que la véritable explosion du transport routier n'a été rendue possible que par la levée des entraves mises à son développement, qu'il s'agisse de la suppression du contingentement en zones courtes, de l'octroi de nouvelles autorisations d'exploiter en zone longue ou, surtout, des facilités accordées aux loueurs de véhicules.

Enfin, et il serait inéquitable de ne pas insister sur ce point, les routiers qui sont pour le plus grand nombre des artisans souvent pro-priétaires d'un seul véhicule ont fait preuve d'un esprit d'initiative et d'une agressivité commerciale peu commune qui ont contribué de façon indiscutable à leur assurer une part sans cesse croissante du marché. Rien ne doit donc être fait pour entraver ce dynamisme profi-table, en fin de compte, à l'ensemble de notre économie.

B. — Atouts énergétiques

La politique énergétique menée en France depuis 1974, visant, notamment, à réduire notre consommation de pétrole, produit pour lequel nous dépendons à 98 % de l'étranger, a naturellement conduit les pouvoirs publics à considérer de plus près la consommation du sec-teur « transports » qui, si elle ne dépasse pas 20 % de notre bilan éner-gétique, est presque totalement constituée par des hydrocarbures liquides.

Ce secteur a utilisé en effet, en 1981, 36,8 millions de t.e.p. (1) se décomposant comme suit :

— Voitures particulières et taxis	18,8
— Voitures utilitaires (moins de 3 tonnes)	4,8
— Camions	5,3
— Avions (français et étrangers)	2,3
— Cabotage et plaisance.....	0,6
— Avitaillement des navires.....	3,9
— Transports fluviaux	0,2
— Fer (électricité + gazole).....	1,7
— Total	36,8

Si l'on fait abstraction de l'électricité utilisée par la S.N.C.F., cette dépense représente 40 % de la consommation française d'hydrocarbure. Il convient donc d'examiner de façon précise la consommation des différentes activités de ce secteur.

1) *Transports de voyageurs :*

— *Transports privés urbains*

En ce qui concerne les voitures particulières dont on estime la dépense d'énergie dans les agglomérations à 38 % du total, la consommation du carburant évaluée en grammes d'équivalent pétrole (g.e.p.) est estimée, par passager.km transporté, à 62, à Paris et à 52, dans les autres grandes villes.

— *Transports privés en rase campagne*

En dehors des villes, la consommation des automobiles varie de 27,8 g.e.p. sur autoroute à 28,3 sur le reste du réseau.

— *Transports collectifs urbains*

Pour les autobus, la consommation par voyageur.km transporté se situe dans la fourchette de 19,4 à 22,1 g.e.p. et, pour le métro, entre 23,6 et 23 g.e.p.

— *Transports ferroviaires*

La consommation au voyageur.km varie de façon très importante selon le cas, allant de 11,3 g.e.p. pour les rames tractées à 26,4 pour les trams automoteurs, celle des omnibus ressortant à 23,1.

(1) tonne d'équivalent pétrole

Dans l'ensemble, on observe donc que le transport collectif, qu'il soit ferroviaire ou routier, est au minimum deux fois plus économe en énergie que le transport individuel, étant entendu cependant que le nombre d'occupants par véhicule se situe, dans ce dernier cas, entre 1,3 et 1,4 en ville et 1,7 et 2,1 en rase campagne.

2) *Transports de marchandises*

Par route, la dépense d'énergie est, bien entendu, fonction du véhicule, avec une prime importante pour les camions les plus lourds, et de son coefficient d'utilisation.

Dans ces conditions, la **consommation des camions** à la tonne transportée décroît de 62 g.e.p. à 26 g.e.p. pour le transport public, selon que le véhicule a une charge d'utile de 3 à 4,5 tonnes ou supérieure à 17 tonnes.

Le **transport ferroviaire** utilise, à la tonne, une moyenne de 11 g.e.p. pour les wagons complets, de 6,2 g.e.p. pour les trains complets mais de 20,3 g.e.p. pour les convois de messageries.

On voit donc que, sous les mêmes réserves d'un coefficient de chargement adéquat, le chemin de fer consomme en moyenne de deux à trois fois moins d'énergie (carburant ou électricité) que le transport routier.

Le **transport par voie navigable** s'avère dans l'ensemble le plus économe en énergie notamment pour les convois poussés (de 4,8 g.e.p. à 9 g.e.p.).

Ainsi pour un trajet ou pour un transport donné et sous réserve bien entendu que celui-ci puisse être effectué dans des conditions équivalentes, l'usager devrait être conduit à donner la préférence à la technique de transport énergétiquement la moins coûteuse. Nous n'ignorons pas combien il est en fait difficile de définir une telle politique tout en respectant le choix des usagers, mais il y a là un axe de recherche utile qui devrait déboucher à la fois par incitation financière et par mise en place de matériels appropriés, sur une articulation des transports répondant à cet objectif.

III. — CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ

L'analyse de la répartition des transports par différents modes fait tout de suite apparaître les domaines ouverts à la concurrence et ceux qui sont, à l'évidence, réservés ou fonctionnellement mieux adaptés à une technique donnée.

Il en est ainsi, à titre d'exemple, des oléoducs qui permettent dans des conditions de sécurité, de célérité et de prix inégalables l'acheminement des hydrocarbures bruts et raffinés.

* *
*

Concernant le rail et la route dont la concurrence est la plus souvent évoquée en matière de frêt, la comparaison des trafics par distances parcourues et par nature de produit constitue une bonne approche du problème.

On constate ainsi que sur les étapes inférieures à 150 km où le rôle du fer est marginal, la route achemine en tonnage brut 86,3 % de son frêt, ce qui limite considérablement la «plage» concurrentielle.

Concernant par ailleurs la nature des marchandises, la comparaison s'établit comme suit en tonnage chargé (millions de tonnes).

Marchandises	Rail	Route (toutes distances	%	dont par catégories de distance tous trajets			
				25 km	25 à 49,9 km	50 à 149,9 km	150 km
Produits agricoles et animaux vivants	14,93	127,44	9,2	49 604	23 748	33 664	20 421
Denrées alimentaires et fourrages	12,35	155,96	11,3	36 001	27 003	52 802	40 151
Combustibles minéraux solides	27,03	13,52	1,0	7 983	1 863	2 641	1 030
Produits pétroliers bruts	0,26	0,37	E	24	237	74	36
Produits pétroliers raffinés	17,19	84,24	6,0	20 766	17 875	33 196	12 402
Minerais ferreux et déchets pour le métal ...	28,80	13,40	1,0	8 974	2 004	1 552	875
Minerais et déchets non ferreux	3,20	9,30	0,7	6 778	697	1 230	597
Produits métallurgiques ferreux	29,00	20,91	1,5	4 832	2 237	4 245	9 596
Produits métallurgiques non ferreux	0,80	5,91	0,4	1 664	576	1 172	2 500
Minéraux bruts ou manuf. et mat. constr. ..	25,00	733,13	53,0	514 545	115 134	79 838	23 617
Matières premières pour l'ind. chimique	2,60	2,94	0,2	946	167	846	979
Engrais	11,00	35,18	2,6	16 373	6 522	7 786	4 495
Produits chimiques de base	8,60	11,93	0,9	1 702	1 617	3 120	5 490
Pâtes à papier et cellulose	0,90	2,89	0,2	842	312	656	1 080
Autres produits chimiques	1,50	16,75	1,2	2 953	1 532	3 247	9 015
Matériel de transport et mat. agricole	4,00	19,90	1,4	5 504	2 826	4 311	7 260
Machines et articles métalliques	2,10	24,92	1,8	7 145	3 058	5 495	9 221
Verre, faïence, porcelaine	1,40	7,46	0,5	2 751	484	1 386	2 836
Autres articles manufacturés	16,40	97,85	7,1	23 235	11 503	25 460	37 651
<i>Total</i>	207,06	1 383,99	100,0	712 622	219 395	262 721	189 252

Comme on peut le voir, le rail l'emporte sur la route pour les combustibles minéraux solides, les minerais et déchets, et les produits métallurgiques ferreux, ce qui souligne bien sa vocation pour le transport des pondéreux. En revanche, la route l'emporte très nettement

même sur les trajets à moyenne et longue distance pour les denrées alimentaires (80 % du total), les articles manufacturés (68 %), les machines et articles métalliques (81 %) ou les porcelaines et verrerie (27 %) : tous produits de valeur intrinsèque relativement élevée.

Autre illustration de cette spécificité routière, le ravitaillement en denrées alimentaires de la région parisienne s'effectue à 80 % par camions. Une telle répartition se vérifie, rappelons-le, dans tous les pays de structure économique analogue à la nôtre, tant il est vrai que chaque mode de transport répond à un besoin particulier.

Quant aux **voies navigables**, outre que le développement des canaux et rivières réellement fréquentés ne dépasse pas 8 000 km, leur trafic est beaucoup plus spécialisé encore que celui des autres modes de transport.

En effet, sur 92 millions de tonnes acheminées en 1980, la part des minéraux bruts et matériaux de construction est de 41 %, celle des produits pétroliers de 20 % et celle du charbon de 12 %.

Il conviendrait enfin de souligner un dernier élément important qui tient à l'équipement en moyens d'expédition et de réception des partenaires d'un contrat de transport. On notera, à titre d'exemple, qu'environ 80 % du trafic ferroviaire s'effectue entre entreprises disposant d'un embranchement particulier ou à partir et à destination de sociétés disposant d'une telle installation susceptible de réduire au minimum les frais d'apport ou de distribution en amont et en aval de l'opération.

Il ne faudrait, bien entendu, pas en conclure qu'il n'existe entre la route, le rail ou la voie d'eau aucune concurrence; celle-ci est une donnée indiscutable du problème des transports et pour des raisons notamment énergétiques on peut souhaiter une certaine inflexion de la répartition actuelle des trafics.

Mais cette situation concurrentielle n'est-elle pas souhaitable et nécessaire pour améliorer la qualité du service et laisser aux usagers la liberté de leur choix ?

IV. — PARTICIPATION DES TRANSPORTS AUX ÉCHANGES EXTÉRIEURS

La participation des transports à nos échanges extérieurs peut s'apprécier au double point de vue de la balance des services et de la répartition des trafics réalisés respectivement par route, fer, voies navigables et mer.

Concernant les échanges de services, les transports constituent la plus importante partie de cet élément de notre balance des paiements, soit 42.5 milliards de francs sur 83,3. Le solde de ces échanges s'est amélioré progressivement depuis 1976 jusqu'à atteindre un excédent d'un milliard de francs en 1980 se décomposant comme suit : rail, + 1,3 milliard ; voies navigables, — 0,2 ; mer, — 4,4 ; air, + 4,1 ; route, + 0,2.

Quant à la **participation de chaque mode de transport** à nos échanges de marchandises avec l'extérieur, elle s'est présentée comme suit, en 1980, en valeur :

	Importations	Exportations
Mer	40,9 %	34,7 %
Fer	8,4 %	12,4 %
Route	39,4 %	38,1 %
Air	9,6 %	12,4 %
Voies navigables	1,7 %	2,4 %

On voit ainsi que, pour les échanges par voie terrestre, la route a pris une place prépondérante due, à la fois, au tonnage de frêt qu'elle achemine et à la valeur intrinsèque relativement importante de celui-ci (en moyenne trois fois plus élevée pour la route que pour le rail).

DEUXIÈME PARTIE

ORIENTATIONS GÉNÉRALES ET CONTENU DU PROJET DE LOI

I. — Orientations générales

Les objectifs généraux du projet de loi soumis à notre examen peuvent être classés sous quatre rubriques :

- réorganisation de l'encadrement juridique existant ;
- affirmation de principes généraux ;
- définition pour la S.N.C.F. d'un nouveau statut et de nouvelles relations avec l'État ;
- mise sous tutelle des transports de voyageurs et contrôle renforcé des transports de marchandises.

Concernant le premier point, le cadre juridique et réglementaire actuel des transports était devenu, depuis 1934, date des premières mesures de coordination, et surtout depuis la loi du 5 juillet 1979 et le décret du 14 novembre 1949, véritable charte des transports élaborée après la Libération, d'une extrême complexité. En effet, plus de 20 décrets sont venus modifier, depuis 23 ans, cette réglementation de base et de nombreux arrêtés et circulaires ont complété ces textes au point de mettre en cause la cohérence et l'adaptation aux circonstances actuelles du dispositif d'ensemble.

Le gouvernement a donc jugé nécessaire de remédier à cette situation en mettant en chantier une loi d'orientation s'appliquant à tous les modes de transports terrestres. A cet objectif se rattache la création ou la réforme d'organismes nouveaux.

A l'occasion de cet effort de regroupement et de synthèse, le projet de loi avance un certain nombre d'idées générales et de propositions qui définissent véritablement l'orientation de ce projet.

Ces principes généraux qui constituent soit la confirmation de situations acquises, soit des idées novatrices, peuvent se résumer par l'affirmation du **droit au transports et la prise en compte des facteurs sociaux.**

En réaction contre la conception selon laquelle le transport serait, selon les principes d'un libéralisme « destructeur », une activité économique comme les autres, soumise à des critères prioritaires de rentabilité, le projet de loi, sans rejeter tout souci économique, introduit un certain nombre de paramètres nouveaux en affirmant que le « système » de transports à mettre en place doit tenir compte des facteurs sociaux, de la solidarité nationale, de l'aménagement équilibré du territoire, enfin des échanges internationaux notamment européens.

En conclusion est proclamé le droit au transport, notion inséparable il est vrai du principe confirmé du libre choix de l'usager. Le gouvernement, qui fait de ce droit la pierre angulaire de son projet, a toutefois jugé utile de tempérer le caractère qui pouvait paraître excessif de cette notion et de ses éventuelles répercussions contentieuses, en précisant qu'elle ne saurait contraindre toute entreprise ou service public à desservir quelque point que ce soit du territoire mais, suivant les termes employés par M. Chenard, rapporteur à l'Assemblée nationale, qu'elle impliquait à terme la possibilité pour les usagers d'avoir recours à un moyen de transport public dans des conditions raisonnables.

Ce droit implique cependant des mesures particulières pour les handicapés et toutes personnes défavorisées par leur éloignement ou leur isolement.

Priorité affirmée aux transports collectifs et mission dévolue dans ce cadre à l'État et aux collectivités

Le projet de loi innove clairement sur ces deux points qui visent à l'évidence essentiellement les transports de personnes.

Le service public des transports

Le projet de loi va plus loin que les textes précédents en faisant du service public des transports une entité dont les missions sont énumérées.

Il est cependant précisé que ce service public ne concerne que l'organisation et la promotion des transports « publics » (c'est-à-dire « pour compte d'autrui ») et non leur exécution et que la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'État.

Harmonisation des conditions sociales et des règles de sécurité

Le régime social des transports est jugé disparate et souvent inacceptable, propos qui vise à l'évidence les transports routiers et la battellerie. En conséquence, le projet de loi annonce une harmonisation progressive des conditions de travail de l'ensemble du secteur.

Nouveau statut de la S.N.C.F. et définition de ses relations avec l'État

La venue à expiration au 31 décembre 1982 de la convention de 1937 définissant le statut de la S.N.C.F. et sa situation par rapport à l'État nécessitait l'adoption de dispositions nouvelles qui font l'objet d'un titre « autonome » du projet de loi. Nous les étudierons en détail en examinant les articles.

Tutelle renforcée de l'État et des collectivités locales sur les transports urbains et les transports réguliers non urbains de personnes

Sans modifier fondamentalement les dispositions existantes, le projet de loi donne tous pouvoirs à l'État et aux collectivités publiques pour établir des périmètres urbains de transport et définir les plans de déplacement. Il précise, en outre, que les services réguliers non urbains font l'objet de conventions passées avec les pouvoirs publics. L'initiative privée et la liberté d'entreprendre paraissent dans ce domaine extrêmement réduites.

Liberté d'action reconnue, dans l'ensemble, aux transporteurs routiers de marchandises sous réserve de certaines obligations d'ordre contractuel ou social, de renforcement des sanctions et d'incertitudes relatives à l'octroi et à « la durée des autorisations de transporter ».

Affirmation du souci de développement de la navigation intérieure et réorganisation de la profession batelière.

Révision d'un certain nombre d'articles du code de l'aviation civile concernant, plus particulièrement, le transport aérien intérieur.

* *
*

En résumé, s'il est possible d'accepter certaines orientations générales de ce texte, les inquiétudes et les incertitudes apparaissent

lorsqu'on examine en détail les différents articles et qu'on note qu'un grand nombre de dispositions sont renvoyées à des textes réglementaires.

Votre commission estime donc que ce texte doit être sensiblement amendé pour souligner en particulier que le transport, tout en répondant à son objectif social doit rester un secteur concurrentiel et soumis à l'économie de marché.

II. — EXAMEN DES ARTICLES

Titre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GÉNÉRAUX APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTÉRIEURS

Article premier

La satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité

Comme l'a rappelé M. Chenard, rapporteur à l'Assemblée nationale, cet article, qui préface logiquement l'ensemble du projet, entend déterminer le rôle des transports intérieurs dans leur globalité. C'est-à-dire qu'il s'applique à tous les modes de transport et aussi bien aux marchandises qu'aux voyageurs.

Il s'apparente en ceci à l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 qui, avec son décret d'application du 14 novembre 1949, maintes fois remanié, fut au cours des 32 dernières années la base de la réglementation des transports en France.

La première différence avec la rédaction dudit article porte sur la définition des transports en cause regroupés sous le nom de « système » pour, a précisé le Gouvernement, souligner le caractère plurimodal de l'objet du projet de loi.

En second lieu, apparaît la notion de « droit au transport » qui sera développée dans les articles suivants.

Sur ces deux points, les observations de votre commission sont les suivantes :

L'appellation de « système » s'applique mal, à notre avis, à un domaine aussi complexe et varié que les transports intérieurs utilisant des domaines et des techniques aussi différentes que l'automobile sur route, le wagon sur rail, les péniches sur canal et l'avion.

Par ailleurs, ce terme paraît exclure la notion même de concurrence. Aussi estimons-nous qu'il serait plus approprié de substituer au mot « système » les mots : « Les divers modes ».

Concernant le « droit au transport », nous voudrions souligner, tout d'abord, que, s'il s'agit seulement de la faculté reconnue à toute personne de se déplacer et d'en choisir les moyens, cette possibilité n'est pas une innovation, chacun, dans notre pays du moins, jouissant depuis longtemps de ce droit.

S'il s'agit, en revanche, de garantir à tous les citoyens les moyens matériels de se déplacer où et comment ils le désirent, il convient de mesurer les charges qu'une telle obligation ferait peser sur la collectivité et le contentieux qui pourrait naître, par exemple, de toute suppression d'une desserte publique notoirement déficitaire. Pour rester dans le domaine du possible et du raisonnable, comme l'indique d'ailleurs l'article 2, il nous apparaît donc préférable que le texte se borne à affirmer (ou à réaffirmer) ce droit comme une liberté essentielle de la personne humaine, en employant le mot « citoyen » au lieu d'« usager », ce dernier terme nous semblant impropre puisqu'il s'applique à une personne qui, par définition, utilise déjà un mode de transport.

Il convient enfin de ne pas limiter l'objet du transport assuré par un usager à « ses biens » mais de l'étendre à toute opération de transport de personnes ou de marchandises, afin de ne pas exclure le transport pour compte d'autrui.

Cet ensemble d'observations nous conduit à vous proposer de modifier comme suit le début de cet article :

« Les divers modes de transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions... » et de rédiger comme suit le deuxième alinéa :

« 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 des dispositions de la présente loi doit permettre de satisfaire ces besoins.»

Enfin votre commission vous propose un amendement tendant à modifier l'intitulé du chapitre premier du titre premier en supprimant la référence au « droit au transport ».

Sous réserve de ces amendements, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 2

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

Partant de l'idée que l'exercice du droit dont dispose tout citoyen de se déplacer dépend, en pratique de la possibilité qu'il a d'accéder à un mode de transport et d'en acquitter le prix, et non de la mise en œuvre d'un droit que personne ne lui conteste, votre commission vous propose de rédiger comme suit le premier alinéa :

« 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 premier, à un coût acceptable pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au public. »

Concernant le second alinéa qui intéresse les handicapés et les personnes à mobilité réduite, votre commission estime que les mesures particulières à prendre constituent à terme une obligation même si les dispositions à adopter ne peuvent entrer en vigueur que de façon progressive.

Au troisième alinéa, il nous semble de meilleure présentation de séparer le cas des catégories socialement défavorisées de celui des handicapés « géographiques » pour éviter de donner à penser qu'il n'existe de catégories ainsi défavorisées que dans les territoires lointains ou dans les régions isolées.

Nous vous proposons donc de remanier comme suit ces deux alinéas :

« 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 ».

Enfin, votre commission juge que l'information des citoyens ne relève pas du domaine législatif qui doit s'en tenir aux dispositions générales et normatives et que de tels problèmes doivent être réglés par voie réglementaire.

Elle vous demande en conséquence de supprimer le dernier alinéa de cet article.

La Commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 3

La concurrence loyale entre les modes de transport

Concernant le premier alinéa, s'il apparaît souhaitable que le développement des divers modes de transport ne s'effectue pas dans le désordre, il est non moins nécessaire qu'il n'y ait aucun secteur protégé et qu'une saine concurrence entretienne une certaine émulation. Rien, par ailleurs, ne peut garantir que l'évolution des techniques ne viendra pas favoriser demain, pour le plus grand bien de la collectivité, telle technique par rapport à telle autre. On en a eu un exemple hier avec l'oléoduc et les lignes aériennes intérieures. On en a un aujourd'hui avec le T.G.V. Sud-Est. Dans ces conditions, nous estimons préférable de parler de « développement et de complémentarité des divers modes de transport » plutôt que de développement harmonieux et complémentaire.

Concernant la dernière phrase du premier alinéa, votre commission craint que la prise en compte des coûts sociaux, et qui plus est « monétaires et non monétaires », ne vienne par trop occulter le coût économique réel d'exploitation, d'entretien et d'usage et décourager de ce fait tout effort de productivité. Elle vous propose donc que le texte fasse référence, de façon plus précise, aux coûts économiques réels, « aux avantages et inconvénients qui en résultent pour la collectivité, pour les usagers et les tiers » et aux « conséquences pour l'environnement ».

Pour les mêmes motifs, nous estimons que le second alinéa doit se limiter, comme il est dit dans le texte soumis à notre examen, à souhaiter l'établissement de bases « d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises » et nous proposons d'ajouter « dans le cadre des règles définies par la Communauté économique européenne », en reprenant les dispositions prévues au dernier alinéa.

Compte tenu des modifications qu'elle vous demande, en conséquence, d'apporter, au premier et deuxième alinéas, et de la suppression du dernier alinéa, votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 4.

**Participation des collectivités territoriales
à la mise en œuvre de la politique des transports :
Schémas de développement de transports,
Priorité aux transports collectifs, contrats**

Après qu'aient été définis à l'article 3 les objectifs généraux de la politique des transports, le présent article entend préciser les responsabilités respectives de l'État, des collectivités et des différentes personnes concernées par sa réalisation. Il s'agit donc d'une préface aux transferts de compétence concernant les transports dont nous aurons à connaître au cours de la session de printemps.

Ceci précisé, la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, reprenant, pour l'essentiel le texte du projet initial, présente, à notre sentiment, l'inconvénient de minimiser le rôle que jouent actuellement et sont appelés à jouer demain les entreprises et les principaux organismes de transport dans la mise en œuvre de cette politique. Car, à ce stade, qui va bien au-delà de celui de l'orientation, l'initiative et le dynamisme des transporteurs sont déterminants.

Pour mieux préciser le rôle de chacun nous estimons préférable d'établir une distinction entre l'élaboration de cette politique, laissée à l'initiative des pouvoirs publics, et sa mise en œuvre à laquelle doivent être associés les transporteurs.

Quant au cadre dans lequel cette politique doit être élaborée, votre commission juge plus approprié de faire référence au Plan de la Nation, expression légalement consacrée.

Nous préférons, par ailleurs, indiquer que les schémas de développement des transports « incluent les divers modes ».

Enfin, votre commission estime qu'en raison du caractère local de ces schémas, il n'est pas nécessaire de tenir compte dans ce cas des orientations « nationales ».

Ces observations nous conduisent à vous proposer de substituer au premier alinéa de cet article la nouvelle rédaction suivante :

« L'État et les collectivités territoriales contribuent conjointement à l'élaboration de 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 qui donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transport incluant les divers modes et tenant compte des orientations locales d'aménagement. »

Concernant le deuxième alinéa de cet article, votre commission estime que, s'il est normal d'accorder une certaine priorité aux transports collectifs de personnes, notamment dans une optique sociale et énergétique, il est excessif d'étendre cet objectif à « l'usage » de ce mode. Elle vous propose un amendement tendant seulement à encourager l'usage.

Sous réserve de ces amendements, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 5

Les missions de service public des transports

En dépit ou en raison même des précautions prises par le Gouvernement, dans son exposé des motifs et rappelées à l'Assemblée nationale par le rapporteur M. Chenard pour souligner les mots « service public des transports » ne signifient pas « secteur public » et n'annonçant pas une nationalisation de cette activité, votre commission estime que le libellé du premier alinéa de cet article prête au moins à confusion.

En effet, l'adjectif « public » prend un sens très différent selon qu'il s'agit de qualifier une activité ouverte à tous ou de viser les « pouvoirs publics », c'est-à-dire l'État et les collectivités territoriales. Nous préférons donc nous référer, dans ce cas, aux missions incombant aux pouvoirs publics. Il apparaît, en outre, superflu d'indiquer que les prérogatives de l'État et des collectivités territoriales s'exercent dans les limites des compétences qui leur sont dévolues.

Nous vous proposons donc, compte tenu de ces observations, de rédiger comme suit le début de cet article : « Les missions qui incombent aux pouvoirs publics, en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens, sont les suivants : »

Concernant, ensuite, les dispositions de cet article visant l'exécution de ces missions et les relations entre autorités publiques et entreprises de transport, votre commission vous propose pour les mêmes raisons déjà développées concernant l'information, de supprimer le cinquième alinéa (b bis).

Elle vous propose en outre de remplacer dans tout l'article : les mots « transports publics » par les mots « transports pour compte d'autrui ».

Enfin, à l'avant dernier alinéa, votre commission juge que le membre de phrase :

« selon qu'il s'agit, notamment de transports de personnes et de marchandises » est superflu et peut donc, sans inconvénient, être supprimé.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 6

La juste rémunération du transporteur

Exprimant le souhait que les transporteurs reçoivent une juste rémunération de leur activité, cet article qui traite des conditions d'exécution des transports ne saurait en principe soulever d'objections.

Votre commission se préoccupe cependant plus encore que de la rédaction de ce texte des commentaires auxquels son examen a donné lieu à l'Assemblée nationale.

M. Chenard, rapporteur à l'Assemblée nationale a consacré, en effet, à ce problème un vaste développement assez significatif en liant « l'amélioration » des coûts, sans qu'on puisse savoir s'il s'agit d'une augmentation ou d'une diminution, à l'amélioration de l'organisation des professions et du fonctionnement des marchés.

Plus révélateur encore, est le lien que le rapporteur semble vouloir établir entre la tarification routière obligatoire et les tarifs retenus par le cahier des charges de la S.N.C.F.

Ainsi, apparaît une idée que de nombreuses délégations sont venues nous exposer, selon laquelle les régimes sociaux applicables aux « routiers » devraient progressivement être alignés sur ceux des cheminots. Lorsqu'on connaît le poids des charges sociales qui pèsent sur cette entreprise et leur traduction au plan budgétaire, on conçoit

aisément les répercussions qu'aurait sur les tarifs des transports routiers l'application d'une telle mesure et leur incidence sur les prix de nombreuses marchandises, et, en premier lieu, des denrées périssables pour lesquelles le coût de livraison au consommateur incorpore plus de 20 % de charges de transport. Resterait bien entendu la solution de subventionner les entreprises de transport mais nous ne voyons pas, dans la situation financière actuelle, le Gouvernement s'engager dans cette voie.

Estimant donc, d'une part, que le Gouvernement doit borner son rôle au contrôle du respect des normes légales ou réglementaires de travail et des règles de sécurité et ne saurait s'immiscer dans la gestion des entreprises et, d'autre part, que la rémunération de la contribution des entreprises doit permettre à celles-ci de couvrir l'ensemble de leurs charges financières, votre commission vous propose d'adopter pour cet article la nouvelle rédaction suivante :

« 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. »

Sous réserve de ces modifications, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 7

Principes relatifs aux transports collectifs réguliers de personnes

Les dispositions du paragraphe I de cet article visent, à l'évidence, essentiellement, les entreprises routières de transport de personnes. Elles n'ont donc pas leur place dans le chapitre premier de ce projet de loi qui se veut de caractère plurimodal.

Qu'il s'agisse, en effet, de l'inscription à un registre tenu (au plan départemental) par « les autorités de l'État », de la subordination à une attestation de capacité professionnelle, de l'exigence d'une garantie financière ou d'une éventuelle radiation, il est bien évident que de telles mesures ne peuvent s'appliquer ni à la S.N.C.F., ni à Air Inter.

Votre commission vous propose, en conséquence, de supprimer cet alinéa qui devra figurer au chapitre II du titre II concernant les transports urbains de personnes.

Concernant le premier alinéa du paragraphe II, le fait que les dispositions de cet article doivent s'appliquer à tous les modes de transport de personnes rend nécessaire de prévoir le cas d'une exploitation confiée à un établissement public industriel et commercial qui n'est pas en régie (par exemple la S.N.C.F.).

Votre commission observe, d'autre part, que le cas des conventions entre autorités organisatrices et entreprises exploitantes est déjà réglé par la loi du 19 juin 1979 sur les transports publics d'intérêt local.

Ces observations nous conduiront à vous proposer de rédiger comme suit cet alinéa :

« L'État et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par 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 ».

Votre commission s'est en outre préoccupée des conditions de financement des services de transport, précisées par le deuxième alinéa du paragraphe II.

Elle a noté, à ce propos, que la couverture des dépenses serait assurée par les usagers, relayés par les collectivités publiques et les autres bénéficiaires, compris dans le sens le plus large, puisqu'il est question des personnes qui retirent du transport un avantage direct ou indirect. C'est, en somme, l'extension annoncée du versement « transports » à l'ensemble du territoire.

Nous ne contestons pas que les transports puissent bénéficier de l'aide des collectivités et éventuellement des employeurs, comme c'est déjà aujourd'hui le cas dans les villes de 30.000 habitants et plus, mais nous souhaiterions que la nécessaire et prioritaire contribution des usagers soit nettement soulignée afin qu'on n'aboutisse pas progressivement — en ville et en campagne — à faire supporter par l'ensemble des contribuables, y compris ceux qui ne se déplacent pas, les charges afférentes aux transports collectifs. Là, comme ailleurs, la collectivité-providence doit mettre des limites à son action sous peine de conduire à une mise sous tutelle généralisée des individus et à un accroissement insupportable de la charge fiscale.

Votre commission vous propose, en conséquence, de rédiger comme suit cet alinéa : « Le financement des services de transport public régulier de personnes définis par l'autorité organisatrice est assuré, en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à ce financement, les collectivités locales et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services.

Dans un but de coordination avec les alinéas précédents, votre commission vous propose, enfin, de remplacer, aux troisième et quatrième alinéas du paragraphe II, les mots « autorité compétente » par « autorité organisatrice ».

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 8

Principes relatifs aux transports de marchandises pour compte d'autrui

Pour les mêmes motifs que ceux déjà présentés, concernant le paragraphe I, de l'article 7, il est évident que les dispositions du paragraphe I de cet article n'ont pas leur place dans le présent chapitre dans la mesure où elles ne peuvent, également, pas s'appliquer aux transports ferroviaires et aériens (délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et garantie financière).

Votre commission vous propose donc de supprimer cet article qui trouvera sa place au chapitre IV relatif aux transports routiers de marchandises.

Nous n'avons pas d'observation de fond à présenter concernant le paragraphe II, relatif aux contrats de transport public de marchandises, sauf à estimer plus logique, à la septième ligne du premier alinéa, de faire figurer le « transporteur » après le « destinataire » et de préciser qu'il s'agit du transport pour compte d'autrui.

Au deuxième alinéa du paragraphe II, votre commission se félicite que des règles tarifaires spécifiques soient prévues pour les transports de marchandises importées ou exportées par nos ports. Nous déplorons en effet qu'une part trop importante de nos échanges par voie maritime passe par les grands ports de l'Europe du Nord-Ouest. Toutefois, compte tenu du caractère particulier de ces mesures, nous

vous proposons de faire de la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe III un alinéa nouveau.

Concernant le paragraphe IV, votre commission juge préférable de faire référence aux commissionnaires de transport, profession reconnue figurant aux registres de commerce plutôt qu'aux auxiliaires, appellation imprécise pouvant s'appliquer à une catégorie indéterminée d'intermédiaires.

Elle estime, en outre, préférable et suffisant d'indiquer que « la rémunération des commissionnaires assure la couverture réelle des services rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité ».

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Chapitre II

DES CONDITIONS SOCIALES ET DE LA SÉCURITÉ

Les dispositions de ce chapitre se rapportent à la réglementation sociale et ont pour objectif de donner une priorité absolue à la sécurité.

Art. 9

Respect des règles relatives aux conditions de travail et à la sécurité

Le premier alinéa de cet article précise que l'État est compétent en matière de réglementation sociale et de sécurité. Cette disposition ne figurait pas à l'origine dans le projet de loi d'orientation des transports, mais à l'article 62 du projet relatif à la répartition des compétences entre les communes, les départements, l'État et les régions. Compte tenu du retrait des dispositions relatives aux transports du projet de loi précité, le Gouvernement a été conduit à les réintroduire, par voie d'amendement, dans le projet de loi d'orientation des transports, au cours du débat à l'Assemblée nationale. Votre commission estime indispensable que l'État conserve ses attributions dans le domaine de la réglementation sociale et de la sécurité. Elle vous propose seulement d'améliorer la rédaction du premier alinéa de cet article.

Le deuxième alinéa prévoit que les opérations de transport doivent être conduites conformément à la réglementation des conditions de travail et de sécurité. Il précise que ce respect des règles s'impose non seulement aux opérations de transport confiées à un tiers mais aussi à celles effectuées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure. Il prévoit que la responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrêteur, du mandataire, du destinataire ou de toute autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Votre commission approuve toutes les dispositions qui visent à améliorer la sécurité des transports. Elle considère cependant que vouloir déterminer une sorte de statut du chauffeur, c'est-à-dire rendre ces règles applicables aux opérations de transport effectuées pour compte propre, risque d'entraîner un renchérissement du transport routier qui se traduirait par une véritable réduction de sa capacité. Elle vous propose donc un amendement tendant à limiter l'application de ces dispositions au transport pour compte d'autrui.

Concernant le partage de responsabilité entre les différents intervenants d'une opération de transport, votre commission s'étonne que la responsabilité du transporteur ne soit pas explicitement mentionnée. Le principe selon lequel le donneur d'ordre est engagé par les manquements qui lui sont imputables lui apparaît difficile à appliquer, car il risque d'entraîner une complication extrême dans l'engagement de toute opération de transport. Elle s'est également interrogée sur la façon dont les parts de responsabilité seront attribuées aux uns et aux autres. Elle estime qu'en cas d'infraction, c'est au tribunal qu'il appartient d'apprécier les responsabilités des divers intervenants et que la disposition prévue à l'article 2 est superfétatoire. C'est pourquoi elle vous propose sa suppression.

Le troisième alinéa de cet article interdit dans les contrats de transport et 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.

Votre commission approuve cette rédaction qui confirme l'importance du respect de la réglementation relative au temps de travail comme de celle relative au temps de conduite. Elle considère que les modalités de rémunération ne doivent pas inciter au non respect des conditions de sécurité.

Sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 10

Conditions et durée du travail des salariés et non salariés chargés de la conduite et du pilotage

Cet article vise à rendre applicables aux salariés du secteur des transports les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail.

Votre commission estime que cet alinéa est un truisme, le Code du travail s'appliquant de lui-même aux salariés du secteur, sans qu'il soit utile de le répéter dans le projet de loi d'orientation des transports.

Le deuxième alinéa prévoit en outre que la réglementation relative à la durée du travail, à la durée de conduite et aux clauses de rémunération 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.

Votre commission estime souhaitable que la réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tienne compte des contraintes spécifiques à la profession. Mais elle considère que la référence aux clauses de rémunération outrepassse l'objet d'un projet de loi d'orientation des transports.

Elle vous propose donc, sur ce point, de revenir au texte initial du Gouvernement. Elle approuve le principe posé par cet article de l'amélioration progressive des conditions de travail des salariés de ce secteur.

Le troisième alinéa de cet article introduit une novation : il prévoit l'application aux non salariés de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité en ce qui concerne la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et les opérations annexes et temps de repos. Votre commission approuve cette disposition car les risques d'accidents liés à de mauvaises conditions de travail sont souvent le fait de travailleurs indépendants. Il est donc indispensable de leur imposer le respect de certaines règles de sécurité. Toutefois, ces dispositions ne peuvent s'appliquer qu'au temps de conduite ou de pilotage puisque, s'agissant de non salariés, il n'est pas possible de préciser leur temps de travail.

Sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 11

Définition du temps de travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage

L'article 11 pose le principe que le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite et du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que le temps de mise à disposition, ce dernier étant fixé par décret.

Le projet de décret, pris en application de l'ordonnance du 16 janvier 1982 sur la réduction de la durée du travail, a déjà été soumis à consultation et prévoit, dans un délai de deux ans, la suppression totale des équivalences et des évaluations des temps à disposition. Le ministre des transports a confirmé cet objectif lors du débat à l'Assemblée nationale, mais a indiqué que sa réalisation serait progressive, compte tenu du fait que ces dispositions concernent tous les modes de transport et qu'elles risqueraient d'avoir des conséquences fâcheuses pour certaines catégories, notamment dans le transport aérien. Il a insisté sur la nécessité de poursuivre les discussions à ce sujet.

Votre commission considère que la raison d'être de cet article est mise en cause puisqu'un projet de décret a déjà été élaboré. Elle souhaiterait donc connaître précisément les intentions du Gouvernement, compte tenu des consultations qui ont été engagées : le décret ne couvrira-t-il qu'une période transitoire limitée (2 ans dans le projet actuellement élaboré) ou tiendra-t-il compte de la spécificité du travail dans les entreprises de transport ?

Ces dispositions posent un problème important car elles s'appliquent à des secteurs différents et comprennent des évaluations aussi diverses que les temps d'attente pour le chargement, le déchargement des véhicules, les formalités douanières, les attentes des chauffeurs pour les transports d'écoliers... Aussi l'objectif de suppression des équivalences ne pourra-t-il se réaliser uniformément et dans les mêmes délais selon les entreprises de transport.

Concernant le transport routier, la profession évalue les temps de mise à disposition à 50 %. Par voie d'accord paritaire passé avec certaines catégories de salariés, il avait été envisagé d'améliorer la situation en portant ce rapport dans un premier temps à 60 %, puis dans un an à 66,6 %. Ce protocole d'accord n'a pu entrer en vigueur en raison du blocage des prix, mais il rend compte de la difficulté d'application de l'article 11. En outre, ces mesures s'appliqueront aux seuls salariés ; aussi des distorsions risquent-elles de se créer, dans tous les secteurs de transport, avec les non salariés. C'est pourquoi votre commission insiste sur la nécessité pour le gouvernement de faire preuve de la plus grande prudence dans l'application de ces dispositions.

Votre commission tient en outre à souligner le risque de hausse du coût des transports qui ne manquera de résulter d'une réduction de la durée du travail dans ce secteur. C'est ainsi que, d'après certaines estimations, le passage de la durée actuelle moyenne du travail à 39 heures pour les transporteurs routiers, impliquerait le doublement du nombre des chauffeurs et se traduirait par une hausse des coûts des marchandises de 30 % environ (le transport représentant 4 % du coût moyen d'un produit).

Sous réserve de ces observations, elle vous propose d'adopter l'article 11 sans modification.

Art. 12

Régime de protection en cas d'incapacité

Le premier alinéa de l'article 12 précise « qu'en vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'État contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'incapacité ». Votre commission approuve ces mesures.

Le second alinéa de cet article instaure un régime de protection de l'incapacité permanente reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé. Ce régime, financé par les cotisations des entreprises et des salariés, comporte des prestations en espèces ou le cas échéant en nature et ouvre droit à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire.

Le dernier alinéa renvoie à des décrets en Conseil d'État les conditions d'application de l'article 12 et l'institution du régime de protection prévu au second alinéa.

Votre commission estime que le renvoi à des décrets d'application est indispensable car si l'article prévoit implicitement que la mise en place de régime particulier de protection résultera de la négociation entre salariés et employeurs, il ne précise pas ce qui se passera en cas de désaccord.

Il est donc nécessaire que les intéressés aient la garantie que ce régime de protection soit, en tout état de cause, assuré. Votre commission estime cependant préférable que sa mise en place soit le fait des parties concernées dans le cadre des conventions collectives.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose d'adopter l'article 12 sans modification.

Art. 13

Création de commissions paritaires départementales chargées de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail

L'article 13 prévoit la création, dans chaque département, d'une commission paritaire chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents

chargés de la conduite ou du pilotage, et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

Cette commission est composée de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail.

Le troisième alinéa de cet article renvoie à un décret en Conseil d'État la détermination des attributions de cette commission, la fixation de sa composition et les modalités de son fonctionnement.

Votre commission s'est longuement interrogée sur la nature des compétences de cette commission et souhaite qu'elles soient clairement délimitées. En effet, les déclarations du gouvernement lors du débat à l'Assemblée nationale n'ont pas permis d'obtenir des précisions complémentaires. Sur ce point, le ministre a seulement indiqué que « cette commission ne peut être strictement consultative mais qu'elle n'aura pas de pouvoir de décision au sens strict ». Votre commission estime en outre que, compte tenu de la présidence confiée à un inspecteur du travail, cette commission ne peut plus être qualifiée de paritaire. C'est pourquoi elle vous propose deux amendements tendant, d'une part, à supprimer le mot paritaire et à conférer un caractère consultatif à cette commission sur les questions de sécurité routière au niveau départemental et, d'autre part à préciser au 2^e alinéa que cette commission est composée paritairement.

Sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter l'article 13.

CHAPITRE III

DES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIELS ET TECHNOLOGIES

Ce chapitre comporte deux articles relatifs aux choix des infrastructures et équipements et à leur modalités de financement. Comme le précise l'exposé des motifs, ce chapitre prévoit des procédures permettant, dans le cadre de la planification nationale, un large débat démocratique effectué en pleine connaissance des divers éléments à prendre en compte. Les choix doivent être fondés sur l'efficacité économique et sociale qu'il faut en attendre, compte tenu des besoins des usagers, des objectifs du Plan, de la politique d'aménagement du territoire, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier.

Art. 14

Les schémas directeurs d'infrastructures

L'article 14 apporte trois innovations en matière d'infrastructures, équipements, matériels et technologies de transport.

Le premier alinéa prévoit que le choix des infrastructures sera fondé sur leur efficacité économique et sociale et qu'il tiendra 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, du coût financier, et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux. »

Le second alinéa précise que les comparaisons entre les divers projets sont établies sur la base de critères homogènes.

Votre commission considère que ces objectifs sont louables, mais que fonder des choix sur leur efficacité économique et sociale sans tenir compte de leur rentabilité financière directe sera difficile à mettre en œuvre. Elle se demande quels peuvent être les critères homogènes.

nes entre différents modes ou combinaisons de modes, et s'interroge sur la façon dont pourront être homogénéisés des critères dont certains sont quantifiables alors que d'autres sont purement qualitatifs, tels que le bruit ou l'atteinte à l'environnement. Elle craint que cette disposition n'aboutisse à paralyser toute initiative de développement des infrastructures. Il semble d'ailleurs que le gouvernement n'ait pas encore résolu ce problème puisqu'il renvoie à des décrets en Conseil d'État la définition de ces méthodes d'évaluation.

Votre commission estime nécessaire de simplifier la rédaction du premier alinéa en supprimant les mots « du coût financier et plus généralement des coûts économiques réels et des coûts sociaux ». Elle vous propose de faire référence au « coût économique réel ».

Le troisième alinéa de cet article prévoit, pour les opérations réalisées avec le concours de financements publics, qu'un bilan des résultats économiques et sociaux est établi et rendu public dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de cinq ans après leur mise en service. Sous réserve d'un amendement rédactionnel, votre commission approuve cette disposition, estimant que la confrontation entre les prévisions et les premiers résultats permettra d'éclairer les choix ultérieurs et d'en assurer la plus grande publicité.

L'article 14 prévoit en outre l'établissement de schémas directeurs d'infrastructures afin d'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. Il est précisé que ces schémas sont établis respectivement par l'État, en concertation avec les régions et les collectivités territoriales ou leurs groupements. Votre commission considère que rendre l'établissement des schémas directeurs systématique pour toutes les collectivités locales paraît excessif, car cela risque d'entraîner une déperdition importante de temps et de travail pour des opérations qui ne le justifient pas toujours. Aussi, vous propose-t-elle un amendement tendant à préciser que les schémas directeurs d'infrastructures sont établis par l'État et **peuvent l'être** par les collectivités territoriales.

Le cinquième alinéa de l'article 14, qui résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale, dispose que la réalisation ou l'aménagement d'une infrastructure peut faire l'objet de contrats entre l'État et les collectivités locales intéressées. Votre commission estime que cette disposition n'apporte rien puisqu'elle figure déjà au dernier alinéa de l'article 4. Elle vous propose sa suppression.

Enfin, le dernier alinéa de l'article 14 renvoie à des décrets en Conseil d'État, la définition des infrastructures et des choix technologiques qui feront l'objet d'évaluations et de bilans, ainsi que les

modalités des études préalables, le domaine d'application des schémas directeurs, leur contenu et leurs règles d'élaboration.

Votre commission s'est interrogée sur l'utilité de prévoir des décrets d'application pour cet article. Elle a considéré qu'il n'est pas indispensable de mettre en place un lourd appareil réglementaire, et qu'il appartiendra au gouvernement de définir, de manière adaptée, les modalités d'établissements de ces schémas.

Sous réserve des amendements exposés ci-dessus, votre commission vous propose d'adopter l'article 14.

Art. 15

Modalités de financement des infrastructures

Le premier alinéa de cet article définit les règles de financement de la construction et de l'aménagement des infrastructures. La mission de réunir et de mobiliser les capitaux est confiée à l'autorité compétente, à son concessionnaire ou au titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Cette formulation permet de viser l'État, ses établissements, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements, mais également toute personne morale ou physique de droit public ou de droit privé à qui a été reconnue la qualité de concessionnaire ou de délégataire. Votre commission vous propose un amendement tendant à préciser que l'autorité compétente est l'autorité organisatrice.

Il est précisé que ces financements peuvent provenir de personnes publiques, d'entreprises ou d'usagers et qu'ils prennent la forme de subventions ou de fonds de concours.

La principale novation de cet alinéa est la possibilité de faire participer au financement les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect. Il est toutefois précisé que cette participation s'effectuera en vertu de dispositions législatives particulières. Votre commission craint que ce principe ne conduise en fait à une extension, sinon à une généralisation, du versement transport institué par la loi n° 82-684 du 4 août 1982 à toutes les agglomérations et à toutes les personnes morales ou physiques de droit public ou de droit privé.

Votre commission s'était opposée, en juillet dernier, à l'extension du versement transport aux communes comptant plus de 30 000 habitants ; elle ne peut que rejeter sa généralisation. Elle considère en

effet que ces dispositions risquent de pénaliser essentiellement les entreprises de main d'œuvre, en alourdissant une fois de plus leurs charges. Elle considère, en outre, que la loi ne pouvant fixer par avance une contrainte et devant, en tout état de cause, s'en remettre à des législations ultérieures, cet article de principe est tout-à-fait inutile. Elle vous propose donc un amendement tendant à supprimer la dernière phrase du premier alinéa de l'article 15, qui pose le principe de la participation des usagers au financement des infrastructures.

Le deuxième alinéa de cet article confie également à l'autorité compétente le soin de fixer les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement des infrastructures. Votre commission vous propose un amendement tendant à remplacer le mot « compétente » par le mot « organistrice ».

Le troisième alinéa prévoit que l'usage des infrastructures peut donner lieu à des taxes, redevances ou prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

Votre commission approuve le principe de faire payer les usagers pour les services qui leur sont rendus et admet la possibilité de percevoir taxes, redevances ou prix selon le cas. Mais elle ne peut accepter que le mode de financement retenu puisse prendre en compte des données extérieures au fonctionnement des infrastructures en cause. C'est pourquoi elle vous propose un amendement tendant à limiter la participation des usagers à la charge que représente le financement, l'entretien et le fonctionnement de ces équipements.

Sous réserve des amendements exposés ci-dessus, votre commission vous propose d'adopter l'article 15.

CHAPITRE IV

DES INSTITUTIONS

Art. 16

Attributions du Conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports

S'agissant du domaine de l'État, votre commission ne pense pas souhaitable une multiplication des organismes consultatifs à tous ces niveaux, d'autant que, nous le verrons à l'article suivant, les collectivités territoriales seront représentées au sein du Conseil national.

Elle estime, en revanche, nécessaire que cet organisme soit notamment consulté sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi.

Compte tenu de ces observations et de son souhait déjà manifesté de faire référence aux « divers modes de transport, et non au « système de transport », votre commission vous propose d'adopter pour cet article la nouvelle rédaction suivante :

« 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'État. Il peut être consulté par les autorités de l'État sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des divers mode de transport et, notamment, sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi. »

Sous réserve de cet amendement, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 17

Composition du Conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports

Concernant la composition du Conseil créé par l'article précédent, qui sera précisée par décret en Conseil d'État, votre commission vous propose d'en revenir, pour le quatrième alinéa, au texte initial du

gouvernement qui prévoyait que siègeraient à cet organisme les salariés des entreprises participant aux opérations de transport. Nous estimons, en effet, cette formule préférable à celle adoptée par l'Assemblée Nationale qui entend donner aux seuls salariés appartenant aux « syndicats représentatifs au plan national » le droit d'être représentés au Conseil. Cette modification de la rédaction primitive nous apparaît d'autant moins acceptable que le taux de syndicalisation est particulièrement faible dans de nombreux secteurs des transports.

En raison de sa proposition précédente visant les comités régionaux et départementaux, votre commission vous propose de supprimer le huitième et le neuvième alinéa de cet article.

Pour les mêmes motifs, elle vous demande d'adopter pour le début du dixième alinéa la nouvelle rédaction suivante :

« Un décret en Conseil d'État 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 représentées participent aux frais de son fonctionnement. »

Sous réserve de ces modifications, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Article additionnel après l'article 17

Pour éviter un vide juridique, votre commission estime nécessaire d'indiquer que l'actuel « Conseil supérieur des transports demeure en fonction jusqu'à la mise en place du Conseil national des transports, institué par l'article 17 de la présente loi ».

Votre commission vous demande d'adopter cet article additionnel après l'article 17.

Titre II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Art. 18

Création d'un établissement public industriel et commercial : « La société nationale des chemins de fer français »

Cet article constitue le premier de ceux ayant pour objet de doter la SNCF d'un nouveau statut et de définir les relations de cette entreprise avec l'État.

En effet, la convention du 31 août 1937 qui règle depuis 45 ans ces problèmes, vient à expiration le 31 décembre prochain.

Le premier alinéa du présent article propose donc que la société nationale des chemins de fer français, société anonyme d'économie mixte, devienne, en conservant le même nom, un établissement public à caractère industriel et commercial analogue sur ce point à E.D.F., Gaz de France, Charbonnages de France ou à l'Aéroport de Paris.

Une telle formule statutaire lui apparaissant convenir à la gestion de notre réseau ferroviaire, votre commission n'a pas d'observations à formuler quant à la rédaction de cet alinéa.

Nous craignons, en revanche, que les filiales de la SNCF, exerçant leur activité hors du domaine ferroviaire, ne viennent fausser le jeu de la concurrence en bénéficiant des concours financiers accordés à cette entreprise par l'article 24 du présent projet de loi.

C'est pourquoi nous vous proposons de compléter comme suit le deuxième alinéa :

« La gestion de ces filiales est autonome au plan financier ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier des concours de l'État prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi ».

Sous réserve de cet amendement, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 19

Régime du domaine immobilier ferroviaire et des biens mobiliers

Concernant la situation du domaine immobilier de la SNCF, le présent article stipule que ces biens, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la SNCF, lui seront désormais remis en dotation, ce qui ne remet nullement en cause les droits d'exploitation existants.

En revanche, les biens mobiliers autrefois également concédés seront désormais attribués en toute propriété à l'établissement public.

Les mêmes régimes pourront être respectivement appliqués aux biens immobiliers ou mobiliers des autres réseaux ferrés appartenant à l'État.

Votre commission n'a pas d'observations particulières à présenter sur cet article qu'elle vous propose donc d'adopter sans modification.

Art. 20

Régime des biens immobiliers remis en dotation à la S.N.C.F. : dégrégations au Code du Domaine de l'État

Cet article précise les droits dont va disposer la nouvelle S.N.C.F. sur les biens immobiliers qui lui sont concédés, bien que ceux-ci appartiennent au domaine public.

M. Chenard a largement développé, dans son rapport, ces dérogations qui donneront ainsi à l'établissement public la possibilité de disposer de ses terrains et de ses installations, dans des conditions qui lui reconnaîtront comme aujourd'hui des droits finalement proches de ceux d'un propriétaire.

La rédaction de cet article appelle cependant, de notre part, quelques observations.

En premier lieu, il nous apparaît plus approprié de faire référence, au premier alinéa, « à l'établissement public » et non « au service public du transport ferroviaire ».

Concernant le quatrième alinéa, il nous semble superflu d'indiquer que les biens immobiliers acquis par la S.N.C.F. lui sont « nécessaires », ceci allant de soi. Nous vous proposons donc de rédiger comme suit le début de cet alinéa : « Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'État ».

A l'alinéa suivant qui traite de la reprise par l'État de son domaine ou de la cession de celui-ci à des collectivités territoriales, il nous semble plus judicieux d'indiquer que les biens immobiliers en question sont « utilisés » par la S.N.C.F. Cette « utilisation » justifiant une indemnisation à valeur de reconstitution tandis que l'adjectif « nécessaire » a un sens imprécis et subjectif.

En revanche, au sixième alinéa, s'agissant de terrains ou installations qui cessent d'être nécessaires, — c'est-à-dire devenus inutiles, il nous semble préférable de faire référence à des biens immobiliers « détenus » plutôt qu'« utilisés », ce qui explique que, dans ce cas, on s'en tienne à la valeur vénale.

Nous notons, à ce propos, que l'État se donne ainsi la faculté de récupérer un terrain occupé par la S.N.C.F. et de le transférer à une collectivité, s'il estime que le domaine en question est susceptible de recevoir une meilleure utilisation.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 21

Composition du conseil d'administration

Sous réserve des modifications qui pourront résulter de dispositions différentes du futur projet sur la démocratisation du secteur public, cet article fixe la nouvelle composition du Conseil d'administration de la S.N.C.F.

Par rapport à la situation présente, si le nombre de membres reste inchangé, leur répartition est sensiblement différente. On y compte, en effet, sept représentants de l'État au lieu de dix, les trois représentants des actionnaires privés disparaissant naturellement, cinq membres nommés par décret, choisis en raison de leur compétence, dont un usager, et six représentants du personnel, dont un cadre, au lieu de cinq, précédemment. Nous noterons, en outre, trois autres différences importantes : en premier lieu, les membres du personnel ne sont plus, comme auparavant, nommés par décision ministérielle sur présentation des organisations syndicales, mais élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ; en second lieu, le président du conseil d'administration est bien nommé par le gouvernement mais sur proposition du conseil et, non plus, après simple avis de celui-ci ; en troisième lieu, rien n'est prévu quant à la désignation du directeur général, ce problème pouvant toutefois être réglé par le décret d'application.

Votre commission a, sur cet article, deux observations à formuler.

Tout d'abord, si elle se félicite que l'Assemblée nationale ait jugé utile de préciser qu'un des cinq membres « compétents » soit un usager, elle souhaiterait que ce nombre soit porté à **deux**, compte tenu, notamment, du fait que la SNCF exerce deux activités nettement différenciées, le transport des voyageurs et celui des marchandises.

Votre commission estime, par ailleurs, que rien ne doit interdire aux salariés d'élire plusieurs cadres, mais que ceux-ci doivent également avoir la possibilité de désigner un représentant de leur catégorie. C'est pourquoi elle vous propose de rédiger comme suit le quatrième alinéa : « dont, au moins, un représentant des cadres », au lieu de « dont un cadre ».

Elle souhaite enfin que le Conseil national des transports soit amené à donner son avis sur le décret fixant les statuts de l'établissement.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 22

Création de commissions consultatives auprès des directions régionales de la S.N.C.F.

Le paragraphe I de cet article, qui résulte d'un amendement gouvernemental, reprend presque intégralement les dispositions de l'article 47 qui figurait primitivement dans le projet de loi relatif à la répar-

tition des compétences, que le Sénat vient d'examiner, avant que le Gouvernement ait décidé de retirer de ce texte la partie concernant les transports.

Ce texte, qui s'inspire des mesures réglementaires précédemment adoptées en 1979 pour la mise en place des schémas régionaux de transport, donne valeur légale à la faculté offerte aux régions de prendre en mains l'organisation de dessertes ferroviaires d'intérêt local dont elles sont incontestablement mieux à même que l'État d'apprécier l'importance et d'assurer la gestion.

Votre commission n'a donc pas d'objections à formuler sur ce paragraphe, tout en observant que les intentions manifestées par le Gouvernement n'auront de véritable portée que dans la mesure où cette délégation de compétences s'accompagnera d'un transfert de moyens financiers appropriés. Personne n'ignore en effet l'importance du déficit d'exploitation de certaines lignes secondaires pour lesquelles, en moyenne, les recettes couvrent le tiers des dépenses et parfois, pour certaines, beaucoup moins.

Concernant le paragraphe II, le ministre a qualifié de « révolution » la possible mise en place auprès de chaque direction régionale de la S.N.C.F d'une commission consultative. Ce terme nous paraît excessif s'il faut entendre par là que les élus locaux ont toujours été, dans le passé, tenus à l'écart des décisions de la S.N.C.F. car cette affirmation est inexacte ; cependant, votre commission ne peut que se féliciter de l'intention d'associer légalement les collectivités territoriales et les usagers aux décisions, des responsables de nos chemins de fer, relatives à la consistance et aux horaires des dessertes locales.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose donc d'adopter, sans modification, cet article.

Art. 23

Situation des personnels de la S.N.C.F. et de ses filiales

Institutions représentatives du personnel

Cet article, qui préserve les droits acquis des personnels de la S.N.C.F. et de ses filiales, n'appelle de notre part aucune observation.

Votre commission vous propose de l'adopter sans modification.

Art. 24

**Fonctionnement de la S.N.C.F. :
contrat de plan avec l'État, cahier des charges,
concours financier de l'État**

Après avoir rappelé l'autonomie de gestion dont bénéficiera la nouvelle S.N.C.F., à l'instar de l'ancienne, le paragraphe I de cet article annonce un cahier des charges destiné à définir les droits, obligations et modalités de fonctionnement de l'établissement public et un contrat de plan à passer avec l'État.

Ces dispositions n'appellent de notre part aucune remarque particulière.

Le paragraphe II, qui aborde le problème plus délicat du concours financier, fournit au Gouvernement l'occasion de justifier celui-ci en déclarant que le transport ferroviaire apporte une « contribution essentielle à la vie économique et sociale de la nation ». Si les mots, et particulièrement l'adjectif « essentielle », ont un sens, ils signifient que les autres modes de transport ne jouent qu'un rôle marginal ou au mieux accessoire, ce que la répartition des trafics ne permet pas d'affirmer. Notant à ce propos que nulle part dans ce texte ne se trouve reconnue la place importante, sinon déterminante qu'occupe le transport routier, notamment dans le domaine vital des denrées périssables, votre commission craint que cette appréciation quelque peu partielle ne vise en fait à justifier un financement prioritaire et sans réserve du rail considéré comme la pièce maîtresse des divers modes de transport et un moyen privilégié de l'exercice du « droit au transport ».

Ce n'est d'ailleurs pas sans surprise que nous avons noté, en prenant connaissance du débat à l'Assemblée nationale sur cet article, certaines déclarations soulignant l'état d'abandon et de délabrement de notre système ferroviaire, bien que celui-ci ait bénéficié de longue date de crédits atteignant jusqu'à la moitié des interventions publiques totales inscrites au budget des transports et ait pu ainsi conserver une part de trafic supérieure à celle enregistrée dans le domaine ferroviaire chez la plupart de nos partenaires.

Estimant que le Parlement, dont la vocation est de voter les dépenses, ne peut ainsi donner un blanc seing financier au Gouvernement et se doit au moins de tracer les limites de la contribution demandée aux contribuables, votre commission vous propose de modifier, comme suit, la première phrase du paragraphe I :

« L'État apporte son concours financier à la Société nationale des chemins de fer français pour couvrir les charges particulières

d'infrastructure, d'équipement, de personnel et d'exploitation qui lui incombent, et en raison des avantages que présente le transport ferroviaire au plan de la sécurité et de l'énergie ».

Compte tenu de la référence faite, précédemment, à l'infrastructure, nous vous proposons de supprimer au deuxième alinéa du paragraphe II les mots « des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructure ».

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 25

Régime comptable Contrôle de l'État

En raison de sa qualité d'établissement public à caractère industriel et commercial, la nouvelle S.N.C.F. aurait dû normalement être soumise aux dispositions du décret du 29 décembre 1962 concernant cette catégorie d'entreprises.

Mais le Gouvernement a décidé de déroger à cette règle et, comme pour la plupart des grandes entreprises publiques telles que la R.A.T.P., E.D.F.-G.D.F. et les Charbonnages de France, de soumettre la S.N.C.F. aux règles applicables aux sociétés de droit privé.

Un deuxième objet de cet article est d'autoriser la S.N.C.F. à transiger, en matière de litiges ce qui constitue également une différence avec les dispositions interdisant cette pratique aux établissements publics. Cette faculté est, chacun en conviendra, indispensable compte tenu des nombreux différends qui se manifestent, chaque année, entre l'entreprise et ses clients, et de la nécessité de pouvoir les régler à l'amiable.

Le second alinéa de cet article renvoie à des décrets en Conseil d'État la détermination des conditions du contrôle financier et technique de l'État sur l'établissement.

Tout en souhaitant que la présentation des comptes de la S.N.C.F. permette au Parlement d'apprécier mieux que dans le passé la situation et les résultats financiers de l'entreprise, votre commission n'a pas, sur ces différentes dispositions, d'observations particulières à formuler et vous demande donc d'adopter sans modification le présent article.

Art. 26

Dispositions transitoires

Cet article, qui confirme les pouvoirs du Conseil d'Administration actuel jusqu'à la réunion du futur Conseil, n'appelle de notre part aucune observation.

Votre commission vous propose de l'adopter sans modification.

CHAPITRE II

DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES

Art. 27

Le périmètre de transports urbains

L'article 27 définit une nouvelle procédure de fixation du périmètre de transports urbains dont le régime était jusqu'à présent fixé par l'article 4 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif aux plans de transport départementaux.

Le projet de loi distingue désormais deux cas : celui d'une ou plusieurs communes ayant créé une structure pour l'organisation des transports publics de personnes, et celui des communes qui organisent seulement en commun un service.

Dans le premier cas, exposé au premier alinéa de cet article, le périmètre des transports urbains comporte soit le territoire d'une commune, soit le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Votre commission vous propose un amendement tendant à préciser qu'il s'agit des transports collectifs de personnes.

Dans cette hypothèse, la procédure d'établissement du périmètre de transport urbain est modifiée par rapport au régime actuel ; en effet, alors qu'actuellement le commissaire de la république homologue la création du périmètre puis consulte le comité technique départemental des transports, l'article 27 du projet de loi prévoit que le représentant de l'État constatera la création du périmètre, sur demande du maire ou du président de l'établissement public, après avis du conseil général quand le plan départemental est concerné.

Il s'agit là d'une novation puisqu'il devra désormais y avoir concertation entre le département et les communes lorsque les autorités organisatrices des transports veulent modifier les périmètres urbains ou les dessertes des transports non urbains.

Le deuxième alinéa prévoit une exception dans les D.O.M. : le représentant de l'État peut définir un périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune. Cette mesure est réaliste en raison de la grande superficie de certaines communes des D.O.M. et votre commission approuve cette disposition.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale impose, dans tous les cas de fixation des périmètres urbains, la consultation du Conseil général, compétent en matière de transports urbains, lorsque le plan départemental est concerné. En revanche, le Conseil général n'est pas consulté lorsqu'il s'agit de créer ou de modifier des dessertes non urbaines à l'intérieur du périmètre.

L'autorité organisatrice disposerait ainsi d'un droit de veto sur l'existence des transports interurbains ce qui paraît d'autant plus regrettable que ceux-ci sont essentiellement rentables en zone périurbaine.

Votre commission redoute qu'il n'en résulte une disparition d'une bonne partie de ce réseau, ce qu'elle estime contradictoire avec l'affirmation du droit au transport. Elle vous propose donc un amendement tendant à prévoir, dans ce cas également, l'accord du Conseil général.

Sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter l'article 27.

Art. 28

Création de plans de déplacements urbains

L'article 28 institue des plans de déplacements urbains.

Le premier alinéa détermine les conditions de création de ces plans : ceux-ci peuvent être élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports, après avis des conseils municipaux concernés, sur tout ou partie du territoire des communes comprises à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains. Votre commission vous propose un amendement rédactionnel tendant à préciser que le périmètre peut ne comprendre qu'une seule commune.

Le deuxième alinéa fixe l'objet de ces plans : ils tendent à une meilleure organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans les agglomérations en assurant une bonne insertion des piétons, des « deux roues » et des transports en commun. Ils ont également pour objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture en ville.

Outre des amendements rédactionnels, votre commission vous propose de préciser que ces plans de déplacements urbains doivent également tenir compte des conditions générales du trafic. Elle considère en effet qu'il serait vain de vouloir améliorer la circulation dans les villes en ignorant les contraintes liées au passage des véhicules autres que les voitures particulières ou les transports en commun. Chacun sait que les difficultés proviennent, le plus souvent, de la circulation ou du stationnement des camions de marchandises effectuant des livraisons.

Le plan est soumis à enquête publique, ce qui permettra aux élus de connaître l'avis de la population sur les principes généraux de l'organisation des transports avant l'approbation du plan par le ou les conseils municipaux concernés et, le cas échéant, par l'organe délibérant de l'établissement public chargé de l'organisation des transports urbains.

Le quatrième alinéa de cet article prévoit que les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation.

Enfin, le dernier alinéa renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation, et les conditions de mise en œuvre des plans de déplacements urbains.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 28 ainsi amendé.

CHAPITRE III

DU TRANSPORT ROUTIER NON URBAIN DE PERSONNES

Art. 29

Organisation des transports routiers non urbains de personnes

Le premier alinéa de cet article définit les transports routiers non urbains qui comprennent les catégories suivantes :

— Les services réguliers publics

Les services routiers réguliers sont ceux qui, aux termes de l'article 3 du décret du 14 novembre 1949, assurent, quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation suivant un itinéraire à des dates et selon des horaires publiés à l'avance et qui prennent et laissent des voyageurs en des points désignés de leur itinéraire. Certains services

réguliers peuvent être réservés à des catégories particulières d'usagers, notamment les transports de compagnies aériennes entre les aéroports et les villes qu'ils desservent, les transports d'écoliers et d'ouvriers.

— Les services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret.

— Les services privés.

Il s'agit des services exécutés pour compte propre.

— Les services occasionnels publics. »

Ces services sont définis comme ceux qui, offerts à la place, ramènent, sauf dispositions particulières du plan de transport, les voyageurs à leur point de départ. Ils comprennent également les services collectifs comportant la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes préalablement constitués ; toutefois si cette personne, ce ou ces groupes offrent des places au public, le service est assimilé à un service à la place.

Votre commission considère que les services privés, qui constituent des transports pour compte propre, tels qu'ils sont définis à l'article 5, ne doivent pas être soumis aux dispositions prévues au présent article pour le transport collectif de personnes. Ces services sont actuellement assurés librement, sans déclaration, et rien ne justifie leur réglementation. Aussi vous propose-t-elle deux amendements tendant à limiter l'application des dispositions de cet article aux services réguliers publics, aux services à la demande et aux services occasionnels publics.

Les sixième, septième et huitième alinéas de l'article 29 déterminent les différents niveaux de compétence pour l'organisation des transports de personnes. Ils tiennent compte de la décentralisation en retenant un critère essentiellement géographique pour répartir les compétences.

— **Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département** (à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national). L'exécution de ces services est assurée soit par le département lui-même, ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Il s'agit là de l'application de l'article 7 du projet de loi.

Les services sont inscrits **au plan départemental** qui est **établi et tenu à jour par le Conseil général** après avis des communes concernées. Il s'agit là d'une modification importante puisque, jusqu'à présent, en application de l'article 4 du décret du 14 novembre 1949, le plan des services routiers réguliers était **préparé par la comité technique départemental des transports** et seulement soumis au Conseil général avant d'être transmis au ministre des transports qui l'approuvait par arrêté, après consultation du conseil supérieur des transports.

Votre commission approuve cette décentralisation de la procédure d'établissement des plans départementaux.

Il est en outre prévu que les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan. Votre commission ayant précédemment exclu les services privés du champ d'application de l'article 29, vous propose de supprimer leur inscription en annexe du plan départemental.

— **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. Ils font également l'objet de conventions passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

— Enfin, **les services réguliers non urbains d'intérêt national** font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'État et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Votre commission approuve ces dispositions mais souhaiterait avoir des précisions sur les normes qui seront utilisées pour déterminer l'intérêt national, régional ou départemental des services réguliers non urbains. Elle s'est en effet interrogée sur les éventuels risques de conflits qui pourraient se créer lors de la détermination des différents niveaux de compétence.

L'avant-dernier alinéa de l'article 29 propose une nouvelle définition des **services privés** qui peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Il prévoit en outre de les soumettre à déclaration auprès du représentant de l'État dans le département concerné.

Votre commission considère que la définition proposée n'a pas sa place dans le projet de loi, car il s'agit d'un état de fait. Pour les raisons expliquées ci-dessus, elle s'oppose à la réglementation des services privés et propose en conséquence de supprimer cet alinéa.

Le dernier alinéa soumet enfin les **services occasionnels** à autorisation délivrée par le représentant de l'État dans le département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Votre commission estime que cette autorisation doit être accordée par le Président du Conseil général qui est l'organisateur des services départementaux et non par le représentant de l'État qui n'est pas compétent pour ces services. Elle vous soumet un amendement en ce sens.

Sous réserve des amendements qu'elle vous soumet, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Article additionnel après l'article 29

Principes relatifs aux transports collectifs réguliers de personnes

Votre commission vous propose en outre d'insérer un article additionnel après l'article 29.

Il s'agit de la reprise du paragraphe I de l'article 7 du projet, qu'elle a précédemment décidé de supprimer, estimant qu'il n'avait pas sa place dans le chapitre relatif aux principes généraux ; ce chapitre I a en effet un caractère intermodal alors que les dispositions du paragraphe I de l'article 7 visent en fait, essentiellement, les entreprises routières. Elle vous propose toutefois de modifier les dispositions de ce paragraphe qui constitue une des principales innovations de ce texte puisqu'il fixe les modalités d'inscription, et éventuellement de radiation, des transporteurs, définit leurs relations avec les pouvoirs publics et précise leurs conditions de financement.

Concernant le premier point, les dispositions proposées ne diffèrent pas sensiblement de celles du décret du 14 novembre 1949 qui stipulent que les transporteurs de voyageurs par route doivent être inscrits au plan de transport départemental et ne peuvent l'être sans justifier de la capacité professionnelle.

La première innovation en la matière est l'exigence éventuelle de « conditions de garantie financière » qui nous paraît normale et d'ailleurs conforme aux directives européennes.

Une seconde innovation, qui a provoqué à l'Assemblée nationale un vaste débat, et suscité de vives protestations dans les milieux professionnels, est le fait que les entreprises puissent être radiées (du registre d'inscription), c'est-à-dire privées, en fait, de leurs droits d'exploitation, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

Cette sanction, qui vaut condamnation à la mort civile pour une société exploitante, nous apparaît d'autant moins admissible que rien

ne vient préciser l'autorité qui appréciera la gravité des fautes et prendra la décision de les appliquer.

C'est pourquoi elle vous propose de prévoir le cas de suspension de l'inscription, sanction plus facile à mettre en œuvre que la radiation et de préciser que cette sanction ne peut être prise que pour des manquements graves et répétés. Elle souhaite en outre reprendre, à cet article, les dispositions figurant précédemment au neuvième alinéa de l'article 17, instituant une commission des sanctions, estimant préférable de prévoir cette commission à l'article relatif aux sanctions. Pourquoi, par ailleurs, lier l'existence de l'entreprise à des infractions, déjà frappées de lourdes amendes ou de peines de prison par la législation en vigueur (code de la route et code du travail). Qui a jamais songé, comme l'a rappelé très justement un de nos collègues à l'Assemblée nationale, à retirer à la S.N.C.F. le droit d'exploiter une ligne à la suite de l'erreur d'un de ses employés ayant éventuellement causé la mort de plusieurs usagers ?

Votre commission estime donc qu'il convient de s'en tenir dans ce texte, comme par le passé, aux dispositions intéressant la réglementation des transports, non qu'elle mésestime l'importance du respect des règles de sécurité et de travail, mais parce qu'elle considère, d'une part que ce problème n'a pas à être traité ici et, d'autre part, que la survie d'une entreprise ne peut être ainsi liée à la faute éventuelle d'un seul exécutant. Elle vous soumet un amendement en ce sens.

Enfin, votre commission vous propose de préciser que les entreprises inscrites au plan de transport départemental à la date d'entrée en vigueur du présent article, conservent le bénéfice de cette inscription qui vaut inscription au registre des transports collectifs de personnes.

Elle vous propose d'adopter cet article additionnel après l'article 29.

Art. 30

Conventions entre autorité organisatrice et transporteurs collectifs de personnes

Le présent article prévoit que les conventions prévues à l'article 29 devront être conclues par les intéressés dans un délai de 4 ans. A l'issue de cette période, tous les services devront être exploités dans le cadre de contrats ou de régies. Toutefois, en l'absence de décision de l'autorité organisatrice, il est prévu que l'autorisation antérieurement accordée au transporteur est transformée en convention pour une durée maximale de dix ans.

Les dispositions de cet article se traduisent donc, pour les transporteurs, par le remplacement d'une inscription valant autorisation par une convention à durée déterminée.

Cet article prévoit en outre une indemnisation des transporteurs lorsque l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de la confier à un autre exploitant sans offrir aux transporteurs des services sensiblement équivalents.

Enfin, des contrats de développement pourront être passés entre l'État et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports publics non urbains de personnes.

Votre commission ayant admis le principe de la généralisation du conventionnement, estime que les dispositions prévues en matière d'indemnisation en sont l'indispensable corollaire.

Elle considère cependant que les autorités organisatrices de transport devront prendre leurs responsabilités dès l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des transports, afin que les transporteurs soient rapidement fixés sur leur situation. C'est pourquoi elle vous propose un amendement tendant à supprimer les dispositions transitoires prévues au troisième alinéa de l'article 30.

Elle vous propose, en outre, deux amendements de coordination tendant à remplacer les mots « transports publics » par les mots « transports collectifs ».

Sous réserve de ces amendements elle vous propose d'adopter l'article 30.

CHAPITRE IV

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Art. 31

Amélioration de la productivité des transports routiers de marchandises

Cet article, qui préface le chapitre relatif aux transports routiers de marchandises, précise, après avoir souligné les avantages de ce mode de transport, que celui-ci restera contingenté en fonction des besoins de l'économie, et émet ensuite dans la même phrase un certain nombre de recommandations qui constituent des critiques à peine voilées qu'il s'agisse d'incitations à améliorer la productivité des matériels et la qualification des personnels, ou d'invitations à respecter les conditions de travail et de sécurité et à coopérer avec les autres modes de transport.

—

Votre commission souhaiterait donc, tout d'abord, que, dans un but de clarification, ces différents problèmes traités au sein du premier alinéa soient traités séparément en établissant une distinction entre ce qui est pure constatation : le développement du transport routier... et les dispositions normatives.

Elle note, en outre, que les mêmes recommandations pourraient tout aussi bien s'appliquer au rail ou à la voie d'eau. Il ne lui semble donc pas tout-à-fait indifférent qu'on demande dans ce projet de loi, qui se veut plurimodal, au seul transport routier d'être performant, organisé, modernisé et coopérant...

Ces observations faites, votre commission vous propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Le développement du transport routier de marchandises découle des avantages propres de ce mode. L'accroissement de sa capacité est réglementé en fonction des besoins de l'économie.

L'augmentation des moyens mis en œuvre par ce mode doit s'accompagner : d'un accroissement de sa productivité, notamment en faisant appel à des technologies modernes, d'une amélioration de la formation et de la qualification professionnelles de ses personnels et de progrès des conditions de travail et de sécurité ».

Comme on peut le voir, nous n'avons pas voulu, comme le texte qui nous est proposé pourrait le laisser croire, que les nouveaux contingents éventuellement accordés aux transporteurs leur soient accordés, non seulement en fonction des besoins de l'économie, ce qui nous paraît justifié, mais aussi du jugement porté par les pouvoirs publics sur leur organisation et leur gestion. Une telle appréciation constituerait, en effet, pour nous, une atteinte inacceptable à la liberté d'entreprendre.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Article additionnel après l'article 31

Principes relatifs aux transports de marchandises pour compte d'autrui

L'insertion de ce nouvel article a pour objet de reprendre ici les dispositions qui figuraient à l'article 8 et que nous estimons s'appliquer au seul transport routier de marchandises.

Il reprend donc, presque intégralement, les termes du premier alinéa du paragraphe I de l'article 8, sous réserve du remplacement, pour les motifs déjà indiqués, des mots : « auxiliaire de transport » par ceux de « commissionnaire de transport ».

Votre commission vous propose d'adopter cet article.

Art. 32

Registre des transporteurs publics routiers et des loueurs de véhicules industriels destinés au transport

Cet article reprend, sans modifications substantielles, les dispositions en vigueur en rappelant l'obligation pour les transporteurs et les loueurs d'être inscrits à un registre ouvert dans chaque département.

Votre commission est d'accord, en outre, avec la décision prise par l'Assemblée nationale, sur la proposition de sa commission, de supprimer toute référence aux loueurs de véhicules sans conducteurs.

Elle vous propose cependant au début de cet article de remplacer les mots : « transporteurs publics routiers » par les mots : « transporteurs de marchandises pour compte d'autrui ».

Ces remarques faites, votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 33

Inscription dans les contrats de transport routier de marchandises des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches

Les dispositions de cet article visent à définir la part et les responsabilités des différentes personnes concernées par l'établissement et la réalisation des contrats de transport.

Elles ont plus particulièrement comme objet de préserver les droits des transporteurs qui ne doivent pas avoir, comme c'est parfois le cas, à supporter les inconvénients et les pénalités financières résultant éventuellement de la négligence ou de la mauvaise organisation des donneurs d'ordre ou de la clientèle.

En observant toutefois que ces dispositions lui apparaissent faire double emploi avec celles du paragraphe II de l'article 8, votre commission vous propose de supprimer cet article.

Art. 34

Réglementation de la sous-traitance

Cet article a pour objet, tout en reconnaissant l'utilité de la sous-traitance occasionnelle pour faire face aux « pointes » de la demande, d'éliminer, à terme, le tractionnariat, expression qui désigne l'activité d'entreprises soumises à la sous-traitance de façon habituelle ou même exclusive pour le compte d'autres transporteurs.

Dans ce but, le texte qui nous est soumis, après avoir défini et réglementé l'opération de sous-traitance, donne un délai maximum aux « tractionnaires » qui ne remplissent pas les conditions exigées des transporteurs publics pour régulariser leur situation.

Prenant acte des déclarations du ministre à l'Assemblée Nationale, selon lesquelles il convenait de donner un peu de souplesse à des prescriptions susceptibles d'entraîner d'ici deux ans, en raison du caractère impératif du délai fixé, la disparition de plusieurs milliers d'entreprises, votre commission vous propose d'adopter ces dispositions, sous réserve du remplacement aux premier, cinquième et sixième alinéas des mots « transport public » par les mots « transport pour compte d'autrui ».

Art. 35

Contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur

Cet article, qui rend obligatoire la conclusion d'un contrat de location se référant à des clauses-types, à défaut de convention écrite entre les parties, n'appelle de notre part aucune observation et nous vous proposons donc de l'adopter sans modification.

Art. 36

Tarification d'ordre public des opérations de transport

Cet article maintient, pour les transports pour compte d'autrui, le régime de la tarification obligatoire, institué par l'art. 32 du décret de 1949, qui s'applique, rappelons-le, aux envois de plus de 3 tonnes à plus de 200 kms, y compris sur des relations définies, certaines expéditions à moins de 200 kms, mais ne vise pas, en revanche, les denrées périssables, les animaux vivants, les liquides en citerne, les transports frigorifiques, le déménagement et les automobiles.

La première novation de ce texte consiste à viser « les opérations connexes », expression dont nous souhaiterions que la portée soit précisée.

La seconde novation consiste dans l'extension de ce régime aux commissionnaires de transport et, du fait d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale, à la location de véhicules industriels avec conducteurs.

Votre commission ne voit pas d'inconvénient à ces mesures, tout en rappelant que la location s'applique dans deux situations fort différentes, selon qu'il s'agit de fournir des moyens supplémentaires à un industriel ou à un commerçant effectuant un transport pour son compte ou à un transporteur professionnel travaillant pour compte d'autrui.

En raison du caractère spécifique de chacun de ces besoins, un encadrement tarifaire de la location tendant à l'assimiler, dans les deux cas, au transport pour compte d'autrui, pourrait donc amener la plupart des utilisateurs de cette pratique à se détourner de la location et à recourir à un parc propre de véhicules dont l'entretien et l'utilisation alourdiraient leurs charges.

En dépit de ces réserves, votre commission se borne à vous demander de remplacer au début du premier alinéa les mots « transport public routier de marchandises » par « transport routier de marchandises pour compte d'autrui ». Elle vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 37

Titre d'exploitation pour le transport routier pour compte d'autrui et la location de véhicules industriels

Cet article confirme le système de contingentement, dont le principe remonte à 1934, s'appliquant à certaines catégories de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et d'opérations de location (à l'exclusion des locations de longue durée).

Rappelons qu'aujourd'hui cette limitation de la capacité offerte ne concerne plus que les transporteurs exerçant leur activité en zone longue, c'est-à-dire entre deux points quelconques du territoire métropolitain.

La principale différence apportée par le présent texte tient au fait que les autorisations (ou licences) ne pourront plus désormais être ni cédées ni louées, indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Le ministre s'est expliqué sur ce point à l'Assemblée nationale en déclarant qu'il voulait ainsi éviter que les « licences » puissent être cédées ou louées indépendamment des capacités de transport auxquelles elles s'appliquent et devenir ainsi objet de spéculation.

Ceci précisé, les dispositions du premier alinéa étaient de nature à susciter quelques inquiétudes de la part des professionnels, dans la mesure où rien n'était dit quant au sort des licences actuelles dont certaines, rappelons-le, sont limitées à 7 ans et d'autres bénéficient d'une durée théoriquement illimitée.

Toutefois, les déclarations formelles du gouvernement ont été de nature à apaiser les craintes concernant la précarisation de ces « autorisations » qui sont considérées, à juste titre, par les transporteurs comme un élément de leur fonds de commerce.

Votre commission a noté, en outre, que le ministre a laissé entendre que les « nouvelles » autorisations pourraient être de durée indéterminée, ce qui constitue un progrès, la durée des licences supplémentaires récemment accordées étant limitée à 7 ans.

Sans mettre en doute ces engagements ministériels, votre commission estime toutefois nécessaire que, compte tenu de la transformation des licences en autorisations et du renvoi à la procédure réglementaire pour définir le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système, les droits des titulaires actuels de licences soient confirmés par la loi. C'est pourquoi elle vous propose d'ajouter à cet article un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« 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 un but de coordination, votre commission vous propose, en outre, de substituer à la troisième ligne du premier alinéa au mot « public » les mots : « pour compte d'autrui ».

Elle vous demande, enfin, au même alinéa, de supprimer les mots « leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi » formule qui introduirait un dangereux élément d'arbitraire dans l'octroi de licences à une entreprise.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 38

Radiation des inscriptions et retrait d'autorisations

Cet article détermine le régime des sanctions administratives applicables aux entreprises de transport. Il prévoit, notamment, qu'outre les infractions à la réglementation des transports jusqu'à présent seules visées (par le décret du 14 novembre 1949), les manquements graves ou répétés à la réglementation du travail ou de la sécurité, peuvent faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait (d'autorisation), toutes mesures entraînant « ipso facto » la suspension ou l'interdiction définitive d'activité de l'entreprise concernée.

Afin tout d'abord d'éviter qu'une seule faute grave puisse être ainsi frappée d'une sanction majeure, nous vous demandons de remplacer les mots « graves ou répétés » par « graves et répétés ».

Pour les mêmes motifs déjà développés concernant la nécessaire distinction à établir entre domaine pénal et administratif, votre commission vous propose en outre de supprimer, à la fin du 1^{er} alinéa, les mots : « du travail, ou de la sécurité ».

· Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 39

Les groupements professionnels

Votre Commission se félicite que soit confirmée, par le présent projet de loi, l'existence des différents organismes professionnels créés en application du décret du 14 novembre 1949, tant au plan national qu'au plan régional. Ces groupements ont joué, en effet, dans le passé, et sont appelés à jouer demain, un rôle important dans la réglementation des transports routiers, en association aux décisions gouvernementales des différentes professions concernées par le transport.

Ne voyant pas, par ailleurs, d'inconvénient à ce que ces organismes soient soumis au contrôle financier de l'État, votre commission vous propose d'adopter sans modification cet article.

CHAPITRE V

DU TRANSPORT FLUVIAL

Ce chapitre, consacré au transport fluvial, établit les premières bases d'une politique globale à moyen et long terme en faveur du transport fluvial.

Les trois articles le concernant prévoient :

— l'établissement d'un schéma de développement des voies navigables ;

— la création d'une chambre nationale de la batellerie artisanale ;

— une nouvelle définition des missions de l'Office national de la navigation qui sera accompagnée de sa démocratisation pour lui permettre de mieux représenter l'ensemble des intérêts qu'il doit prendre en compte.

Ces mesures sont destinées à améliorer la situation du transport fluvial dont la dégradation se poursuit. C'est ainsi que le nombre des artisans bateliers est passé de 20 000 en 1938 à 2 500 actuellement et que nombre d'entre eux mesurent avec gravité l'espérance de vie de leurs entreprises.

Cette situation alarmante tient tout d'abord à la baisse du trafic (— 10 % en 1981 et — 10 % en 1982) mais également à l'inadaptation des conditions commerciales d'exploitation. En outre, la réduction de l'effort budgétaire de l'État au cours de la dernière décennie en matière d'infrastructures, n'a pas permis à notre pays de se doter d'un réseau moderne de voies navigables.

Les dispositions du chapitre V ont pour objet de redonner une place importante à la voie d'eau dont les atouts sont connus de tous : il s'agit du procédé le moins onéreux, le plus économe en énergie et le moins polluant pour le transport de marchandises.

Art. 40

Schéma de développement du transport fluvial

L'article 40 prévoit l'établissement d'un schéma de développement des voies navigables qui comportera deux volets : un schéma directeur et des mesures économiques et sociales.

Votre commission se félicite que la promesse faite d'élaborer un schéma directeur des voies navigables — qu'elle réclamait depuis longtemps — se traduise par son inscription dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs. Ce schéma directeur sera établi dans les conditions prévues à l'article 14 et fixera les propriétés en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau. Il sera élaboré en fonction des conclusions de la Commission Grégoire, chargée de déterminer les principales actions à engager au cours du IX Plan.

En ce qui concerne les mesures économiques et sociales prévues au présent article, votre commission souhaite que les propositions de la Commission Grégoire permettent une véritable réorganisation de la profession d'artisan batelier, une amélioration des conditions commerciales d'exploitation et une révision des conditions d'attribution des indemnisations d'attente en période de carence. Elle insiste sur l'urgence qu'il y a à prendre des mesures adaptées à l'ampleur de la crise que traverse le transport fluvial et espère que la Commission Grégoire déposera ses conclusions avant la fin de l'année 1982.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose d'adopter l'article 40 sans modification.

Art. 41

Création d'une Chambre nationale de la batellerie artisanale

L'article 41 institue une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public. 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 et délivre les attestations nécessaires à l'exercice de leur profession.

Elle est administrée par un conseil élu par les patrons et artisans bateliers inscrits au registre.

Les modalités d'application de cet article sont renvoyées à un décret en Conseil d'État.

Votre commission approuve la création d'une chambre nationale de la batellerie, mais considère que cette disposition ne suffira pas à dynamiser la profession et à redonner une place importante au transport fluvial. Cette mesure est d'ailleurs accueillie avec satisfaction par les bateliers car elle implique pour eux, à terme, l'obtention d'un statut d'artisan.

Or, bien que l'exposé des motifs indique que cette chambre nationale de la batellerie artisanale jouera le rôle d'une chambre de métiers, la rédaction de l'article 41 ne précise pas que l'inscription à la chambre nationale de la batellerie artisanale entraîne les mêmes effets que l'inscription aux chambres de métiers, alors que cette mention figure dans l'article 173 actuel du Code du domaine public fluvial et de la Navigation intérieure, et qu'il s'agit d'une revendication constante des bateliers. Votre commission vous propose un amendement en ce sens.

En revanche, la rédaction — qui stipule que « la chambre délivre les attestations nécessaires à l'exercice de leur profession » — paraît contestable, car cette formulation pourrait englober notamment les certificats de capacité et les attestations de navigabilité qui sont manifestement des prérogatives de la puissance publique.

Même si les attestations sont celles visées au paragraphe I de l'article 8, votre commission estime que donner cette prérogative à la chambre de la batellerie serait faire preuve de corporatisme, puisque les organismes professionnels équivalents ne disposent pas de telles compétences.

Votre commission vous propose donc de limiter la compétence de cette chambre de la batellerie à la tenue du registre des patrons et compagnons bateliers.

Sous réserve des amendements exposés ci-dessus, votre commission vous propose d'adopter l'article 41.

Art. 42

Attributions de l'Office national de la navigation

L'article 42 propose une nouvelle définition de l'office national de la navigation (O.N.N.).

Cet office est un établissement public à caractère industriel et commercial, créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 modifié et

complété par la loi du 11 novembre 1940, codifié aux articles 176 à 180 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Cet article 42 est rédigé en termes très généraux car le rôle et les missions de l'O.N.N. doivent faire l'objet de réflexions et de travaux au cours des prochains mois, dans le cadre de l'établissement du schéma de développement prévu à l'article 40.

Il ne semble pas que le texte proposé soit en contradiction ou en retrait par rapport aux dispositions réglementaires actuelles fixant les attributions de l'office. Il dispose, en effet, que « l'O.N.N. 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. »

Votre commission approuve ces dispositions générales mais s'étonne qu'il ne soit pas fait mention de l'ouverture à la profession du conseil d'administration, alors que telle est bien l'intention du Ministre des Transports qui a confirmé, lors du débat à l'Assemblée nationale, la démocratisation de l'office annoncée dans l'exposé des motifs du projet de loi en précisant « qu'elle lui permettra de mieux représenter l'ensemble des intérêts qu'il doit prendre en compte ». Elle insiste sur la nécessité de faire participer les professionnels de la batellerie aux travaux de l'office et vous propose un amendement en ce sens.

Elle considère en outre qu'il n'appartient pas à l'office de la navigation d'organiser l'affrètement mais seulement de gérer éventuellement les bourses de frêt et vous propose d'amender cet article sur ce point.

Sous réserve des observations qui précèdent, votre commission vous propose d'adopter l'article 42 ainsi amendé.

CHAPITRE VI

DU TRANSPORT AÉRIEN

Art. 43

Modifications de la réglementation relative au transport aérien

Cet article traite, comme le suivant, du cas particulier du transport aérien.

Les modifications apportées, dans ce cadre, au Code de l'aviation civile, ont principalement pour objet de modifier la qualification de ce transport, de définir les opérations de location et d'affrètement d'appareils et d'instituer de nouvelles conditions d'homologation administrative.

Le rapport présenté par M. Chenard fournit sur ces différents points une comparaison détaillée des dispositions législatives actuelles et de celles proposées par le présent projet de loi.

Votre commission n'a pas d'observations particulières à formuler quant à la définition nouvelle du transport aérien, celle-ci présentant l'intérêt de ne pas exclure les vols effectués au départ et à destination du même aéroport, cas fréquent pour les usagers d'aéroclubs.

Le nouveau régime proposé pour les opérations de location et d'affrètement d'aéronefs n'appelle également aucune remarque particulière de notre part. Il a incontestablement le mérite de régler, notamment, le problème de la responsabilité de l'utilisateur en cas de location-vente, procédure qui s'est considérablement développée depuis la dernière guerre.

En revanche, votre commission s'interroge sur le sens qu'il faut donner au second alinéa de la rédaction nouvelle proposée pour l'article L.330-1 du Code de l'aviation civile, concernant le cas des aéronefs immatriculés en France.

Selon les renseignements qu'elle a pu recueillir, la rédaction proposée vise les transporteurs exerçant leurs activités hors du territoire national en utilisant des appareils immatriculés dans notre pays, comme ce peut être le cas pour des avions en location-vente. En effet la Convention de Chicago de 1945 (qui a créé l'O.A.C.I.) (1) impose des responsabilités particulière aux États à l'égard des avions immatriculés chez eux, quelle que soit leur zone d'activité.

Estimant, en tout état de cause, que la rédaction du deuxième alinéa de l'article L. 330-1 qui nous est soumise ne rend pas clairement compte de l'objectif recherché, votre commission vous propose de rédiger comme suit cet alinéa :

« 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.

Enfin, pour des raisons de cohérence avec les dispositions de l'article L. 330-1, votre commission vous propose concernant la définition du transport aérien intérieur d'indiquer dans la rédaction nouvelle de l'article L. 330-3 que le transport de personnes concerné s'effectue « entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national. »

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

Art. 44

Dispositions transitoires

Cet article soulève la question des entreprises de transport aérien bénéficiant actuellement d'autorisations (ou agréments) précisant notamment la consistance de leur réseau.

A titre d'exemple, la Compagnie Air Inter vit actuellement sous le régime d'une autorisation prenant effet au 1^{er} janvier 1981, et couvrant une période de 20 ans.

La rédaction initiale de cet article a été sensiblement modifiée par l'Assemblée nationale, à l'initiative de sa commission de la production et des échanges.

(1) O.A.C.I. : Organisation internationale de l'aviation civile.

Le rapporteur a justifié son amendement en indiquant, à juste titre, qu'il ne convenait pas de faire référence à l'article 12 mais à l'article 43 de la présente loi. Toutefois, la commission, sans donner d'autres explications, n'a pas limité ses modifications à ce seul problème de numération d'article. Elle a, en outre, fait adopter par l'Assemblée nationale une disposition nouvelle aux termes de laquelle les autorisations ou agréments délivrés (aux transporteurs) valent autorisation jusqu'à la conclusion de (nouvelles) conventions alors que le projet de loi indiquant que ces conventions restaient valables « jusqu'à leur date d'expiration ».

Il s'agit là, on le voit, d'une modification importante, la rédaction initiale du gouvernement ayant le mérite de préserver les droits acquis sans exclure, bien entendu, une renégociation entre l'État et le transporteur.

Votre commission vous propose donc d'en revenir pour cet article au texte initial du projet de loi, sous réserve de la seule modification de référence à l'article 43 de la présente loi, au lieu de l'article 12.

Elle vous propose d'adopter l'article 44 ainsi amendé.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 45

Définition des transports intérieurs

Cet article, dont l'objet est de définir les transports intérieurs, a donné lieu, à l'Assemblée nationale, à un débat approfondi à l'occasion de l'examen d'un amendement tendant à considérer comme « intérieur », dans le cadre d'un transport dit « international », l'acheminement de personnes ou de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, l'un et l'autre situés sur le territoire national.

Après avoir précisé qu'une telle opération constituait bien évidemment un transport intérieur, le ministre a estimé que la qualification « internationale » du transport réalisé devait être cependant conservée en raison du régime juridique particulier s'appliquant dans ce cas.

Votre commission estime que cet argument justifie la rédaction proposée et vous demande en conséquence d'adopter cet article sans modification.

Art. 46

Dispositions particulières aux D.O.M.

Cet article prévoit l'application de la présente loi aux départements d'Outre-Mer, à l'exception du chapitre V du Titre II relatif au transport fluvial. Cette exception n'a qu'une faible portée, car il n'y a de transport fluvial dans les départements d'Outre-Mer qu'en Guyane, où il est réalisé dans des conditions ne permettant guère d'appliquer les mêmes règles relatives aux conditions sociales de travail ou aux horaires qu'en métropole.

Le texte du projet prévoit cette application sous réserve des dispositions de la loi portant adaptation de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

Texte dont le devenir nous est inconnu compte tenu de la décision d'annulation prise par le Conseil constitutionnel.

Votre Commission vous propose donc d'adopter cet article sans modification.

Art. 47

Dispositions particulières à la région d'Ile-de-France

Votre commission vous propose d'adopter sans modification cet article qui résulte de la décision prise par le Parlement de proroger, une nouvelle fois, jusqu'au 31 décembre 1983, la mise en œuvre de l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile de France. Nous nous permettons cependant de rappeler, à ce propos, que la réforme en question, maintes fois reportée, devait intervenir dès 1977 en application de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976 portant création de cette région.

Article additionnel après l'article 47

Conditions d'application aux remontées mécaniques

Cet article, résultant d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale, vise à rendre les dispositions du présent projet de loi applicables, sous réserve d'adaptations particulières, aux remontées mécaniques.

Votre commission est d'accord sur le principe d'une telle disposition, et vous propose, en conséquence, d'adopter sans modification cet article.

Art. 48

Textes abrogés

Le présent article détermine la liste des dispositions législatives à abroger, parce que contraires à la présente loi.

Bon nombre de dispositions de la loi d'orientation ne pouvant entrer en application qu'à partir de la publication des décrets qui en

préciseront les modalités et qui n'entreront pas nécessairement en vigueur à la même date, le dernier alinéa dispose que les abrogations des lois énumérées dans les alinéas 2 à 9 ne prendront effet « qu'à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées ».

Après s'être interrogée sur la portée de l'adverbe « notamment » figurant au premier alinéa et précédant l'énumération des textes à abroger, votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

* * *

Si certains amendements présentés n'ont recueilli l'assentiment que d'une majorité de la Commission, celle-ci a par contre **voté à l'unanimité** l'ensemble du projet de loi ainsi amendé, qu'elle vous propose **d'adopter**.

* * *

III. — TABLEAU COMPARATIF

Texte proposé initialement par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée nationale	Texte proposé par votre commission.
TITRE PREMIER	TITRE PREMIER	TITRE PREMIER
DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT	DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT	DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT
CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER
Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs	<i>Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs</i>	Des principes généraux applicables aux transports intérieurs destinés à satisfaire les besoins des citoyens.
Article premier	Article premier	Article premier
Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux.	Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la <i>défense du pays, au développement économique et social</i> , à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, <i>notamment européens.</i>	<i>Les divers modes de transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions...</i>
Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue de confier le transport de ses biens à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.	Ces besoins... ...lui est reconnue <i>d'exécuter lui-même</i> le transport de ses biens <i>ou de le confier</i> à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.	...pour la collectivité. Il concourt...
Art. 2	Art. 2	Art. 2
La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions rai-	Alinéa sans modification.	<i>Les conditions d'accès, de qualité et de prix des transports doivent être déterminées de telle sorte que tout</i>

**Texte
du projet de loi**

sonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

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

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

Art. 3.

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

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

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

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

Alinéa sans modification.

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 et 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.*

**Propositions
de la commission**

citoyen puisse exercer les libertés énoncées à l'article premier, 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.

Alinéa supprimé.

Art. 3.

La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement *et la complémentarité* des divers modes de transport en tenant compte...

...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 ;

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

- *des conséquences pour l'environnement.*

**Texte
du projet de loi**

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

Art. 4.

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

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

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

Art. 5.

Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

a) la réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

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.

Art. 4.

La mise en œuvre de la politique globale...

...Elle 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.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Art. 5.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

a) Alinéa sans modification.

**Propositions
de la commission**

Elle établit, dans le cadre des règles définies par la Communauté économique européenne, les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.

Art. 4.

L'État et les collectivités territoriales contribuent conjointement à l'élaboration de 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 locales d'aménagement.

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

Alinéa sans modification.

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) Alinéa sans modification.

**Texte
du projet de loi**

disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité,

b) la réglementation des activités de transport et le contrôle de son application

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

d) l'organisation du transport public.

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

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

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

Art. 6.

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

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

b bis) (nouveau) le développement de l'information sur le système de transports ;

c) Alinéa sans modification.

d) Alinéa sans modification.

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 public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités *selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. 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 publics, tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées, agissant individuellement ou dans le cadre d'un groupement.

Art. 6.

Les conditions...

...la formation *des prix et tarifs*

**Propositions
de la commission**

b) Alinéa sans modification.

b bis) Alinéa supprimé.

c) le développement...

...assignés
aux divers modes de transport,

d) l'organisation du transport pour compte d'autrui.

Alinéa sans modification.

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.

Alinéa sans modification.

Art. 6.

Les clauses et tarifs applicables aux contrats de transport permettent une juste rémunération des transporteurs

**Texte
du projet de loi**

tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité.

Art. 7.

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

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

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

applicables...

...de productivité.

Art. 7.

1. — 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.

II. — L'Etat...

...à durée déterminée.

La convention...

...le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

**Propositions
de la commission**

concernés, tenant compte du coût du service rendu et de l'ensemble des charges financières qu'ils supportent dans des conditions...

...productivité.

Art. 7.

I. — Supprimé.

II. — L'Etat...

...organisent les transports collectifs réguliers de personnes. L'exécution 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.

**Texte
du projet de loi**

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

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

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

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

Art. 8.

I. — L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport est subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Alinéa supprimé.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

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.

Art. 8.

I. — L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport *peut être* subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant,

**Propositions
de la commission**

Suppression maintenue.

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 *locales* et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires *des services considérés*.

La politique tarifaire est définie, par l'autorité *organisatrice* de manière...

...de transports.

Sous réserve...

...l'autorité *organisatrice*...

... tarifs.

Alinéa sans modification.

Art. 8.

I. *Supprimé.*

**Texte
du projet de loi**

des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

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

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

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

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

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

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Alinéa sans modification.

II. — Sans modification.

III. — Sans modification.

**Propositions
de la commission**

II. — Tout contrat de transport pour compte d'autrui doit...

...du commissionnaire, du destinataire et du transporteur et le prix...

... prévues.

III. — Alinéa sans modification...

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...

...international.

Texte du projet de loi	Texte voté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
IV. — La rémunération des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services <i>effectivement</i> rendus. <i>Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.</i>	IV. — Sans modification.	IV. — La rémunération des <i>commissionnaires</i> de transport assure la couverture réelle des services rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité.
CHAPITRE II	CHAPITRE II	CHAPITRE II
Des conditions sociales et de la sécurité.	Des conditions sociales et de la sécurité.	Des conditions sociales et de la sécurité.
Art. 9.	Art. 9.	Art. 9.
Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, doivent en toutes circonstances être conduites dans des conditions conformes à la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.	<i>L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il assure et veille à la mise en œuvre de cette réglementation.</i>	L'Etat... ...transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application.
Est nulle de droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail autorisée.	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 <i>en aucun cas</i> être conduites dans des conditions <i>incompatibles avec la réglementation</i> des conditions de travail et de sécurité. <i>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.</i>	Les opérations de transport, <i>exécutées pour le compte d'autrui</i> , ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions de travail et de sécurité.
Art. 10.	Art. 10.	Alinéa sans modification.
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.	Alinéa sans modification.	Alinéa supprimé.

**Texte
du projet de loi**

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

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

Art. 11.

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

Art. 12.

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite et du pilotage.

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

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

La réglementation relative à la durée du travail, à la durée de conduite et aux clauses de rémunération 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.

Art. 11.

Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite...

...à la disposition de l'employeur.

Art. 12.

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude.

En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en

**Propositions
de la commission**

La réglementation des conditions et de la durée du travail des salariés chargés de la conduite ou du pilotage, et des personnels qui leur sont assimilés, tient compte du progrès...

...tiers.

Alinéa sans modification.

Art. 11.

Conforme.

Art. 12.

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

prises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Art. 13.

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

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

Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions de la commission et les modalités de son fonctionnement.

CHAPITRE III

**Des infrastructures, équipements,
matériels et technologies.**

Art. 14.

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération compte tenu des besoins des usagers,

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent.

Art. 13.

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

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

Alinéa sans modification.

CHAPITRE III

**Des infrastructures, équipements,
matériels et technologies.**

Art. 14.

Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. *Ils tiennent compte des besoins des usa-*

**Propositions
de la commission**

Art. 13.

Il est créé... ..une commission *consultative chargée*...

...département.

Elle est composée *paritairement* de...

...travail.

Alinéa sans modification.

CHAPITRE III

**Des infrastructures, équipements,
matériels et technologies**

Art. 14.

Les choix...

**Texte
du projet de loi**

des objectifs du plan de la nation et de la politique d'aménagement du territoire, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier.

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

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

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

Des décrets en Conseil d'État précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'appli-

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

gers, *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 dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de 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'État, *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'État et les collectivités locales intéressées.

Alinéa sans modification.

**Propositions
de la commission**

...internationaux, et du coût économique réel.

Alinéa sans modification.

Lorsque...

...est établi *au plus tard cinq ans* après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Dans le cadre...

...sont établis *éventuellement* par l'État, en concertation avec les régions et *peuvent l'être* par les collectivités territoriales...

...réseaux.

Alinéa supprimé.

Alinéa supprimé.

**Texte
du projet de loi**

cation et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables.

Art. 15.

L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. *Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.*

L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

CHAPITRE IV

Des institutions.

Art. 16.

Un Conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Sans modification.

Art. 15.

CHAPITRE IV

Des institutions.

Art. 16.

Un Conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs

**Propositions
de la commission**

L'autorité *organisatrice*.

concours.

L'autorité *organisatrice* fixe...

... fonctionnement.

L'usage...

ou de prix *permettant d'en assurer le financement, l'entretien et le fonctionnement.*

CHAPITRE IV

Des institutions.

Art. 16.

Le Conseil national des transports est associé à l'élaboration...

**Texte
du projet de loi**

dans le domaine de compétence de l'État. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'État sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent.

Art. 17.

Le Conseil national des transports est composé de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, *de leurs salariés* et des différentes catégories d'usagers *ainsi que des représentants de l'État et des personnalités désignées en raison de leur compétence.*

Les comités régionaux et départementaux ont une composition analogue à celle du Conseil national. En outre, la région, les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional, dès lors qu'ils en font la demande ; le département et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés dans les mêmes conditions aux travaux du comité départemental. Dans ces deux cas, ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

dans le domaine de compétence de l'État. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'État 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.*

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 syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;*

— des différentes catégories d'usagers ;

— *de l'État ;*

et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

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'État 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.

**Propositions
de la commission**

... l'État. *Il est consulté...*

... au fonctionnement des divers modes *de transport et, notamment, sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi.*

Art. 17.

Alinéa sans modification.

— Alinéa sans modification.

— Alinéa sans modification.

— *des salariés de ces entreprises ;*

— Alinéa sans modification ;

— Alinéa sans modification ;

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.

**Texte
du projet de loi**

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

Un décret en Conseil d'État 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.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.

Un décret en Conseil d'État 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.

Art. additionnel (nouveau) après l'art. 17.

Le Conseil supérieur des transports demeure en fonction jusqu'à la mise en place du Conseil national des transports institué par l'art.17 de la présente loi.

TITRE II

TITRE II

TITRE II

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
AUX DIFFÉRENTS MODES DE
TRANSPORT**

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
AUX DIFFÉRENTS MODES DE
TRANSPORT**

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
AUX DIFFÉRENTS MODES DE
TRANSPORT**

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

Du transport ferroviaire.

Du transport ferroviaire.

Du transport ferroviaire.

Art. 18.

Art. 18.

Art. 18.

Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom

Sans modification.

Alinéa sans modification.

**Texte
du projet de loi**

de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire.

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

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'État peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'État, 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 à l'établissement public.

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

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Sans modification.

Art. 19.

**Propositions
de la commission**

Cet établissement...

... complémentaire.
La gestion de ces filiales est autonome au plan financier ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier des concours financiers de l'État prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

Alinéa sans modification.

Art. 19.

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

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.

Art. 20.

Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

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'État.

Les biens immobiliers nécessaires à l'établissement public sont *acquis par celui-ci* au nom de l'État. S'ils appartiennent déjà à l'État, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'État d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les biens immobiliers nécessaires à l'établissement peuvent être repris par l'État 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 utilisés par l'établissement qui cessent d'être

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Art. 20.

Sans modification.

**Propositions
de la commission**

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...

... produits divers.

Alinéa sans modification.

Les biens immobiliers *acquis par l'établissement public* le sont au nom de l'État...

... leur valeur vénale.

Les biens immobiliers *utilisés par l'établissement*...

... reconstitution.

Les biens immobiliers *détenus par l'établissement, qui cessent d'être*

**Texte
du projet de loi**

nécessaires à la poursuite de ses missions peuvent recevoir une autre utilisation domaniale ou, à défaut, après déclassement être aliénés par l'établissement public et à son profit ; dans le premier cas, l'État 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'État.

Art. 21.

Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'État,
- cinq membres choisis en raison de leur compétence et nommés par décret,
- six membres, dont un cadre, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

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

Un décret en Conseil d'État fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Art. 22.

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'État ;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence *dont au moins un représentant des usagers* et nommés par décret ;
- six membres, dont un cadre, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Art. 22.

I. — L'organisation des liaisons ferroviaires inscrits au plan régional des transports, établi et tenu à jour

**Propositions
de la commission**

affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre *affectation* domaniale...

...valeur vénale.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Art. 21.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

— cinq...
...compétence,
dont *deux représentants* des usagers,
nommés par décret ;

— six membres, dont *au moins un représentant des cadres*, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

Alinéa sans modification.

Après avis du Conseil national des transports, un décret...

... d'administration.

Art. 22.

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. *Présidée par un représentant de l'établissement public, elle est composée de représentants des assemblées régionales et de représentants de la direction régionale et des salariés de l'établissement public.* Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région.

Art. 23.

La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail font l'objet,

par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la société nationale des chemins de fer français.

La région est consultée sur les modifications de la consistance générale des services assurés, dans son ressort, par la société nationale des chemins de fer français.

Toute ouverture ou fermeture de lignes, toute création ou suppression de points d'arrêts sont soumises pour avis à la région, aux départements et aux communes concernées.

II. — A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. *Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cette commission et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement.* Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région *et peut faire toutes suggestions sur l'exercice et le développement de ces activités.*

Art. 23.

Alinéa sans modification.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail *sont applica-*

Art. 23.

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

en tant que de besoin, par décret en Conseil d'État, d'une adaptation aux structures de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

bles de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'État peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Art. 24.

Art. 24.

Art. 24.

I. — La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'État et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

I. — La société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, *les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3*, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'État et la société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

I. — Sans modification.

II. — L'État 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.

II. — Alinéa sans modification.

II. — L'État apporte son concours financier à la Société nationale des chemins de fer français *pour participer aux charges particulières d'infrastructures, 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.

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.

Ce concours tient compte *des objectifs d'assainissement progressif de la situation financière de la Société.* Il l'incite...

Ses modalités sont définies par le cahier des charges notamment, *de manière à permettre le redressement de la situation financière de l'établissement et à l'inciter à développer son activité ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers.*

... cahier des charges.

**Texte
du projet de loi**

Art. 25.

La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État dans les conditions déterminées par décrets en Conseil d'État.

Art. 26.

Le conseil d'administration de la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 demeure en fonction jusqu'à la réunion du nouveau conseil d'administration ; pendant cette période, les pouvoirs des autres organes dirigeants de la société anonyme d'économie mixte lui sont transférés.

Les règles de gestion et les modalités de contrôle applicables à la société anonyme d'économie mixte restent en vigueur jusqu'à l'intervention des mesures d'application prévues par le présent chapitre.

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes.

Art. 27.

Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un éta-

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Art. 25.

La Société nationale des Chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. *Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'État et par les collectivités territoriales.* Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Alinéa sans modification.

Art. 26.

Sans modification.

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes.

Art. 27.

Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un éta-

**Propositions
de la commission**

Art. 25.

Conforme.

Art. 26.

Conforme.

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes

Art. 27.

Le périmètre...

**Texte
du projet de loi**

blissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'État constate la création du périmètre après avis du comité départemental des transports.

Dans les départements d'outre-mer, le représentant de l'État, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public, peut définir un périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune.

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes. La création de la délimitation de ce périmètre sont fixées par le représentant de l'État sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

L'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Art. 28.

Un plan de déplacements urbains peut être élaboré sur tout ou partie du territoire des communes comprises à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports et de la circulation dans l'agglomération. Il

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

blissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'État constate la création du périmètre, après avis du conseil général dans le cas où le plan départemental est concerné. Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Art. 28.

Alinéa sans modification.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans

**Propositions
de la commission**

... transports *collectifs* de personnes...

... par décret.

Alinéa sans modification.

Le périmètre...

... transports *collectifs* de personnes...

...

... conseil général.

A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports *collectifs* routiers non urbains de personnes ne peuvent être créées ou modifiées sans l'accord de l'autorité organisatrice des transports *collectifs* urbains et du conseil général.

Art. 28.

Un plan...

du territoire *compris* à l'intérieur...

... après avis *du ou* des conseils municipaux concernés.

Le plan...

...stationnement dans le périmètre de transports urbains, en tenant compte des conditions générales de

Texte du projet de loi	Texte voté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>est soumis à enquête publique.</p>	<p><i>l'agglomération. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.</i> Il est soumis à enquête publique.</p>	<p><i>trafic.</i> Il a comme ... et assure <i>notamment</i> la bonne insertion des piétons, des usagers, des véhicules à deux roues et des transports en commun. <i>Il fait l'objet d'une étude de financement et de coût d'exploitation.</i> Il est soumis à enquête publique.</p>
<p>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.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
<p>Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la police de la circulation dans l'agglomération.</p>	<p>Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans l'agglomération.</p>	<p>Les prescriptions... l'autorité <i>organisatrice</i>... ...circulation dans le périmètre de transports urbains.</p>
<p>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'État.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>
<p>CHAPITRE III</p>	<p>CHAPITRE III</p>	<p>CHAPITRE III</p>
<p>Du transport routier non urbain de personnes.</p>	<p>Du transport routier non urbain de personnes.</p>	<p>Du transport routier non urbain de personnes.</p>
<p>Art. 29.</p>	<p>Art. 29.</p>	<p>Art. 29.</p>
<p>Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">— services réguliers publics, <i>y compris les services de transports scolaires et les autres services réguliers spécialisés</i> ;— services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;	<p>Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">— services réguliers publics ; <p>Alinéa sans modification.</p>	<p><i>Les dispositions du présent article concernent</i> les catégories suivantes :</p> <p>Alinéa sans modification.</p> <p>Alinéa sans modification.</p>

Texte du projet de loi	Texte voté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
— services privés ; — services occasionnels publics.	Alinéa sans modification. Alinéa sans modification. Alinéa sans modification.	<i>Alinéa supprimé.</i> Alinéa sans modification. Les services réguliers...
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 inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.	Alinéa sans modification.	... concernées. Les périmètres de transports urbains sont mentionnés en annexe à ce plan. Alinéa sans modification.
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.	Alinéa sans modification.	Alinéa sans modification.
Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'État et le transporteur après avis des régions et départements concernés.	Alinéa sans modification.	<i>Alinéa supprimé.</i>
Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'État dans le département concerné.	Alinéa sans modification.	Les services... ...délivrée par le <i>Président du conseil général</i> conseil d'État.
Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'État dans le département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.	<i>Art. additionnel (nouveau) après l'article 29</i>	<i>Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transports collectifs de personnes tenu par les autorisés</i>

**Texte
du projet de loi**

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

Art. 30.

Dans un délai de quatre ans à compter de la publication de la présente loi, tous les transports publics 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 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, *dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.*

Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas interve-

Art. 30.

Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics 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 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.

Alinéa sans modification.

Art. 30.

Dans un délai...
... tous les
transports collectifs...

... convention.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé.

de l'État. 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'État. 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.

Cette sanction ne peut être prononcée qu'après avis d'une commission départementale des sanctions administratives présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette juridiction revêt un caractère contradictoire.

Les entreprises inscrites au registre des transports à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

**Texte
du projet de loi**

nue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

CHAPITRE IV

**Du transport routier de
marchandises.**

Art. 31.

Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelle, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité.

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Des contrats de développement peuvent être passés entre l'État et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports publics non urbains de personnes.

CHAPITRE IV

**Du transport routier de
marchandises.**

Art. 31.

Alinéa sans modification.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

**Propositions
de la commission**

Des contrats...

...transports collectifs non urbains de personnes.

CHAPITRE IV

**Du transport routier de
marchandises.**

Art. 31.

Le développement du transport routier de marchandises découle des avantages propres de ce mode. L'accroissement de sa capacité est réglementé en fonction des besoins de l'économie. L'augmentation des moyens mis en œuvre par ce mode doit s'accompagner d'un accroissement de sa productivité, notamment en faisant appel à des technologies modernes, d'une amélioration de la formation et de la qualification professionnelles de ses personnels et de progrès des conditions de travail et de sécurité.

Alinéa sans modification.

Art. additionnel (nouveau) après l'article 31

L'exercice des professions de transporteur routier de marchandises pour compte d'autrui et de loueur de véhi-

Texte du projet de loi	Texte voté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
Art. 32.	Art. 32.	Art. 32.
Les transporteurs publics routiers et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport sont inscrits à un registre tenu par les autorités de l'État. 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.	Les transporteurs publics routiers et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport <i>peuvent être</i> inscrits...	<i>cules 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'État.</i>
	...de cette inscription.	... de cette inscription.
Art. 33.	Art. 33.	Art. 33.
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 commissaire ou du destinataire, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.	Les contrats de transport routier...	<i>Supprimé.</i>
	... du destinataire <i>ou de tout autre donneur d'ordre de fait</i> , d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.	
Art. 34.	Art. 34.	Art. 34.
Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu soit de l'exécuter lui-même <i>avec ses propres moyens</i> à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs.	Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même <i>ou</i> à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs.	Le transporteur... ...entreprise de transport <i>pour compte d'autrui</i> conducteurs.

**Texte
du projet de loi**

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

**Propositions
de la commission**

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissaires 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 public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date. *Des dispositions réglementaires pourront prévoir des dérogations aux prescriptions concernant la capacité professionnelle et la durée d'exercice de la profession.*

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.

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.

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, par conséquent, titulaire d'une attestation de capacité appropriée ;*

— *que dans des cas exceptionnels.*

Alinéa sans modification.

La situation des entreprises...

cette date.

... compter de

Art. 35.

Sans modification.

Alinéa sans modification.

Le contrat...
conditions applicables au transport de marchandises pour compte d'autrui...

... de transport.

La situation...

...
opérations de transport pour compte d'autrui...
... cette date.

Art. 35.

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

Art. 36.

Le transport public routier de marchandises 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.

Art. 37.

Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public 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'entre-

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Art. 36.

Le transport *public* routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes *ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs* 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.

Alinéa sans modification.

Art. 37.

Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public 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, *leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi.*

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

**Propositions
de la commission**

Art. 36.

Le transport routier de marchandises *pour compte d'autrui* et les opérations...

...concernées.

Alinéa sans modification.

Art. 37.

Dans le cadre...
routier *pour compte d'autrui*...

...leur capacité de transport.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

**Texte
du projet de loi**

prise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

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 ou répétés à la réglementation des transports, *du travail ou de la sécurité*.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

Art. 39.

Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat.

CHAPITRE V

Du transport fluvial.

Art. 40

Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend d'une part, un schéma directeur

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Art. 38.

Sans modification.

Art. 39.

Les groupements professionnels...

...Conseil d'Etat *après avis du conseil national des transports*.

CHAPITRE V

Du transport fluvial.

Art. 40

Sans modification.

**Propositions
de la commission**

Art. 38.

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.

Les inscriptions...

...graves *et* répétées à la réglementation des transports.

Alinéa sans modification.

Art. 39.

Conforme.

CHAPITRE V

Du transport fluvial.

Art. 40

Conforme.

**Texte
du projet de loi**

des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs.

Art. 41.

Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public. 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 *et délivre les attestations nécessaires à l'exercice de leur profession.*

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.

Art. 42.

L'Office national de la navigation contribue à la promotion du transport

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Art. 41.

Sans modification.

Art. 42.

Sans modification.

**Propositions
de la commission**

Art. 41.

Il est institué...

...d'un établissement public *et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers.* Elle a pour mission...

...transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

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...

**Texte
du projet de loi**

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.

CHAPITRE VI

Du transport aérien.

Art. 43.

I. — Au titre premier du Livre III du Code de l'aviation civile, l'article L. 310-1 est remplacé par les dispositions suivantes : « Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. »

II. — Le chapitre III du titre II du Code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Chapitre III. — *Location et affrètement d'aéronefs.*

« Art. L. 323-1. — La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

« L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur.

« Art. L. 323-2. — Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

CHAPITRE VI

Du transport aérien.

Art. 43.

I. — Sans modification.

II. — Le chapitre III du titre II *du livre III* du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Chapitre III. — *Location et affrètement d'aéronefs.*

« Art. L. 323-1. — Sans modification.

« Art. L. 323-2. — Sans modification.

**Propositions
de la commission**

...la cale.
Il peut être chargé de gérer les bourses de frêt et de...

...fluvial.

CHAPITRE VI

Du transport aérien.

Art. 43.

I. — Sans modification.

II. — Sans modification.

**Texte
du projet de loi**

transport aerien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'afreteur de cet aeronef. »

III. — Au titre III du Livre III du Code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplaces par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 330-1.* — Le transport aerien public consiste à acheminer par aeronef, 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 sur le territoire national ou au moyen d'aeronefs 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.

« *Art. L. 330-3.* — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou les collectivités territoriales ou chambres de commerce et d'industrie intéressées.

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

III. — Alinea sans modification.

« *Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus 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 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.

**Propositions
de la commission**

III. — Alinea sans modification.

« *Art. L. 330-1.* — Alinea sans modification.

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.

Alinea sans modification.

Alinea sans modification.

Alinea sans modification.

« *Art. L. 330-3.* — La consistance...

...transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur...

...intéressées.

**Texte
du projet de loi**

« 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. — Dans le titre III du Livre III du Code de l'aviation civile, il est créé un article L. 330-8 rédigé :

« Les programmes d'exploitation, les conditions de transport et les tarifs des entreprises de transport aérien peuvent être soumis à homologation administrative, pour les transports effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

Art. 44.

Les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de l'article 12 de la présente loi valent autorisation *jusqu'à leur date d'expiration*, au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du Code de l'aviation civile tel qu'il résulte du III de l'article 43 ci-dessus.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 45.

Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

IV. — Dans le titre III du Livre III du Code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 330-8 ainsi rédigé :

«*Art. L. 330-8.* — Les programmes d'exploitation, *les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants*, les conditions de transport et les tarifs des entreprises de transport aérien peuvent être soumis à homologation administrative, pour les transports effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

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 la conclusion des conventions prévues audit article 43 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile)*.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 45.

Sans modification.

**Propositions
de la commission**

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

IV. — Sans modification.

Art. 44.

Au regard...

...valent autorisation *jusqu'à leur date d'expiration*.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 45.

Conforme.

Texte du projet de loi	Texte voté par l'Assemblée nationale	Propositions de la commission
<p>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 les territoire national.</p>		
<p>Les dispositions des chapitres III et IV du titre premier de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation.</p>		
Art. 46.	Art. 46.	Art. 46.
<p>Sous réserve des dispositions de la loi portant adaptation de la loi du 2 mars 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.</p>	<p>Sans modification.</p>	<p>Conforme.</p>
Art. 47.	Art. 47.	Art. 47.
<p>L'adaptation des dispositions de l'article 7 du chapitre VI du titre premier et des chapitres II et III du titre II à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.</p>	<p>L'adaptation des dispositions de l'article 7 du chapitre IV du titre premier et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.</p>	<p>Conforme.</p>
	Art. 47 bis (nouveau).	Art. 47 bis
Art. 48.	Art. 48.	Art. 48.
<p>Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>Le premier alinéa de l'article L. 330-4 du Code de l'aviation civile</p>	<p>Alinéa sans modification.</p>	

**Texte
du projet de loi**

et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots « et, le cas échéant, agréée ».

Le titre premier 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 des crédits pour l'exercice 1946.

Les articles premier 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.

Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées.

**Texte voté
par l'Assemblée nationale**

Alinéa sans modification.

— l'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local.

Alinéa sans modification.

**Propositions
de la commission**

IV. — AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION

Intitulé du chapitre premier du Titre premier

Amendement : Rédiger comme suit l'intitulé du chapitre premier du titre premier :

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

Article premier

Amendement : Rédiger comme suit le début du premier alinéa :

Les divers modes transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions...

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa :

« 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. »

Art. 2

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa :

« 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 premier, à un coût acceptable pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au public. »

Amendement : Remplacer les deuxième et troisième alinéas par les dispositions suivantes :

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.

Amendement : Supprimer le dernier alinéa.

Art. 3

Amendement : Rédiger comme suit le début de la première phrase du premier alinéa :

« La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement et la complémentarité des divers modes de transport en tenant compte... » (le reste sans changement).

Amendement : Remplacer la dernière phrase du premier alinéa par les dispositions suivantes :

« 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 ;
— des avantages et inconvénients qui en résultent pour la collectivité, les usagers et les tiers ;
— des conséquences pour l'environnement. »

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa :

« Elle établit, dans le cadre des règles définies par la Communauté économique européenne, les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises. »

Amendement : Supprimer le dernier alinéa.

Art. 4

Amendement : Remplacer le premier alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'Etat et les collectivités territoriales contribuent conjointement à l'élaboration de 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 locales d'aménagement. »

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa :

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

Art. 5

Amendement : Remplacer le premier et le deuxième alinéas par les dispositions suivantes :

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

Amendement : Supprimer le cinquième alinéa (b *bis* nouveau).

Amendement : Dans le sixième alinéa, remplacer les mots :

« au système de transports ».

par les mots :

« aux divers modes de transport ».

Amendement : Dans le septième alinéa, remplacer le mot :

« public »

par le mot :

« pour compte d'autrui ».

Amendement : Dans l'avant-dernier alinéa, après le mot :

« transport »,

remplacer le mot :

« public »

par le mot :

« pour compte d'autrui ».

Amendement : Dans l'avant-dernier alinéa, après le mot :

« activité »,

supprimer les mots :

« selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. »

Art. 6

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

« 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. »

Art. 7

Amendement : Supprimer le paragraphe I.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa du paragraphe 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. »

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa du paragraphe II :

« 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 locales et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services considérés. »

Amendement : Au troisième alinéa du paragraphe II, remplacer les mots :

« l'autorité compétente :

par les mots :

« l'autorité organisatrice ».

Amendement : Au quatrième alinéa du paragraphe II, remplacer les mots :

« l'autorité compétente »

par les mots :

« l'autorité organisatrice ».

Art. 8

Amendement : Supprimer le paragraphe I.

Amendement : Au début du premier alinéa du paragraphe II, remplacer le mot :

« public »

par les mots :

« pour compte d'autrui ».

Amendement : A la septième ligne du premier alinéa du paragraphe II, remplacer les mots :

« du transporteur et du destinataire »

par les mots :

« du destinataire et du transporteur ».

Amendement : Au deuxième alinéa du paragraphe III, faire de la deuxième phrase un nouvel alinéa.

Amendement : Rédiger comme suit le paragraphe IV :

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

Art. 9

Amendement : Rédiger comme suit la deuxième phrase du premier alinéa de cet article :

« Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application. »

Amendement : Dans la première phrase du deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

« qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure »

par les mots :

« exécutées pour compte d'autrui .

Amendement : Supprimer la deuxième phrase du second alinéa de cet article.

Art. 10

Amendement : Supprimer le premier alinéa de cet article.

Amendement : Rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article :

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

Art. 13

Amendement : Dans le premier alinéa de cet article, après le mot :

« commission »

remplacer le mot :

« paritaire »

par le mot :

« consultative ».

Amendement : Dans le deuxième alinéa, après les mots :

« est composée »

insérer le mot :

« paritairement »

Art. 14

Amendement : A la fin du premier alinéa de cet article, après les mots :

« et internationaux »,

remplacer les mots :

« du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux »

par les mots :

« et du coût économique réel ».

Amendement : Dans la première phrase du troisième alinéa de cet article, après les mots :

« est établi »

remplacer les mots :

« dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de cinq ans après leur mise en service »

par les mots :

« au plus tard cinq ans après leur mise en service ».

Amendement : Dans le quatrième alinéa de cet article, après les mots :

« sont établis »

remplacer les mots :

« respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et »

par les mots :

« éventuellement par l'Etat, en concertation avec les régions, et peuvent l'être ».

Amendement : Supprimer le cinquième alinéa de cet article.

Amendement : Supprimer le sixième alinéa de cet article.

Art. 15

Amendement : Au début du premier alinéa, remplacer le mot :

« compétente »

par le mot :

« organisatrice ».

Amendement : Supprimer la dernière phrase du premier alinéa de cet article.

Amendement : Dans le deuxième alinéa, remplacer le mot :

« compétente »

par le mot :

« organisatrice ».

Amendement : Après le mot :

« prix »,

rédigé comme suit la fin du dernier alinéa de cet article :

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

Art. 16

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

« 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. »

Art. 17

Amendement : Dans le quatrième alinéa remplacer les mots :

« des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports »

par les mots :

« des salariés de ces entreprises »

Amendement : Supprimer le huitième alinéa.

Amendement : Supprimer le neuvième alinéa.

Amendement : Rédiger comme suit le début du dixième alinéa :

« 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. »

Art. additionnel après l'art. 17

Amendement : Insérer, après l'article 17, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le conseil supérieur des transports demeure en fonction jusqu'à la mise en place du Conseil national des transports, institué par l'article 17 de la présente loi ».

Art. 18

Amendement : Compléter comme suit le second alinéa :

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

Art. 20

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa :

« 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. »

Amendement : Rédiger comme suit le début du deuxième alinéa :

« Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce... (le reste sans changement).

Amendement : Rédiger comme suit la première phrase du quatrième alinéa :

« Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat. »

Amendement : Dans le cinquième alinéa, après les mots :

« biens immobiliers »,

remplacer les mots :

« nécessaires à »

par les mots :

« utilisés par ».

Amendement : Rédiger comme suit le début du sixième alinéa :

« Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale... »

Art. 21

Amendement : Rédiger comme suit le troisième alinéa :

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

Amendement : Rédiger comme suit le quatrième alinéa :

« Six membres, dont au moins un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales. »

Amendement : Au début du dernier alinéa, avant les mots :

« un décret »,

ajouter les mots :

« Après avis du Conseil national des transports,... »

Art. 24

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa du paragraphe II :

« 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. »

Amendement : Rédiger comme suit la première phrase du deuxième alinéa du paragraphe II :

« Ce concours tient compte des objectifs d'assainissement progressif de la situation financière de la Société. »

Art. 27

Amendement : A la fin de la première phrase du premier alinéa, remplacer les mots :

« transports publics »

par les mots :

« transports collectifs .

Amendement : A la fin de la première phrase du troisième alinéa, remplacer les mots :

« transports publics »

par les mots :

« transports collectifs ».

Amendement : Rédiger comme suit le dernier alinéa :

« A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports collectifs routiers non urbains de personnes ne peuvent être créées ou modifiées sans l'accord de l'autorité organisatrice des transports collectifs urbains et du conseil général. »

Art. 28

Amendement : Dans le premier alinéa, après les mots :

« du territoire »,

remplacer les mots :

« des communes comprises »

par le mot :

« compris ».

Amendement : A la fin du premier alinéa, après le mot :

« avis »,

remplacer le mot :

« des »

par les mots :

« du ou des ».

Amendement : Après les mots :

« du stationnement dans »,

rédigier comme suit la fin de la première phrase du deuxième alinéa :

« ...le périmètre de transports urbains, en tenant compte des conditions générales de trafic. »

Amendement : Rédiger comme suit la deuxième phrase du deuxième alinéa :

« 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. »

Amendement : Rédiger comme suit l'avant-dernière phrase du deuxième alinéa :

« Il fait l'objet d'une étude de financement et de coût d'exploitation. »

Amendement : Dans le quatrième alinéa, remplacer le mot :

« compétente »

par le mot :

« organisatrice ».

Amendement : Dans le quatrième alinéa, après les mots :

« circulation dans »,

remplacer les mots :

« l'agglomération »

par les mots :

« le périmètre de transports urbains ».

Art. 29

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa :

« Les dispositions du présent article concernent les catégories suivantes : »

Amendement : Supprimer le quatrième alinéa.

Amendement : Dans la dernière phrase du sixième alinéa après les mots :

« transports urbains »

supprimer les mots :

« et les services privés ».

Amendement : Supprimer l'avant-dernier alinéa.

Amendement : Dans le dernier alinéa, après le mot :

« délivrée »,

remplacer les mots :

« représentant de l'Etat »

par les mots :

« Président du conseil général ».

Art. additionnel après l'article 29

Amendement : Insérer, après l'article 29, un article additionnel ainsi rédigé :

« 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.

« Cette sanction ne peut être prononcée qu'après avis d'une commission départementale des sanctions administratives présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette juridiction revêt un caractère contradictoire.

« 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. »

Art. 30

Amendement : Au premier alinéa, remplacer les mots :

« transports publics »

par les mots :

« transports collectifs ».

Amendement : Supprimer le troisième alinéa.

Amendement : Dans le dernier alinéa, remplacer les mots :

« transports publics »

par les mots :

« transports collectifs ».

Art. 31

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa :

« Le développement du transport routier de marchandises découle des avantages propres de ce mode. L'accroissement de sa capacité est réglementé en fonction des besoins de l'économie. L'augmentation des moyens mis en œuvre par ce mode doit s'accompagner d'un accroissement de sa productivité, notamment en faisant appel à des technologies modernes, d'une amélioration de la formation et de la qualification professionnelles de ses personnels et de progrès des conditions de travail et de sécurité ».

Art. additionnel après l'article 31

Amendement : Insérer, après l'article 31, un article additionnel ainsi rédigé :

« 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 sur-

bordonné 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 ».

Art. 32

Amendement : Au début de cet article, remplacer les mots :

« transporteurs publics routiers »

par les mots :

« transporteurs de marchandises pour compte d'autrui ».

Art. 33

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 34

Amendement : Au premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

« transport public »

par les mots :

« transport pour compte d'autrui ».

Amendement : Au cinquième alinéa de cet article, après les mots :

« conditions applicables au »,

remplacer les mots :

« transport public de marchandises »

par les mots :

« transport de marchandises pour compte d'autrui ».

Amendement : Au sixième alinéa, remplacer les mots :

« transport public »

par les mots :

« transport pour compte d'autrui ».

Art. 36

Amendement : Au début du premier alinéa, remplacer les mots :

« le transport public routier de marchandises »

par les mots :

« le transport routier de marchandises pour compte d'autrui ».

Art. 37

Amendement : Au début du premier alinéa de cet article, remplacer le mot :

« public »

par les mots :

« pour compte d'autrui ».

Amendement : A la fin du premier alinéa de cet article, supprimer les mots :

« leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi ».

Amendement : Ajouter un 4^e alinéa ainsi rédigé :

« 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 ».

Art. 38

Amendement : Au premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

« graves ou répétés »

par les mots :

« graves et répétés.

Amendement : Supprimer, à la fin du premier alinéa, les mots :

« du travail ou de la sécurité ».

Art. 41

Amendement : Dans le premier alinéa, après les mots :

« établissement public »,

insérer les mots :

« et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers ».

Amendement : Rédiger comme suit la dernière phrase du premier alinéa :

« Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers. »

Art. 42

Amendement : Au début de cet article, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« 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. »

Amendement : Dans la troisième phrase de cet article, remplacer les mots :

« d'organiser l'affrètement »

par les mots :

« de gérer les bourses de frêt ».

Art. 43

Amendement : Dans le paragraphe III, rédiger comme suit le deuxième alinéa de la rédaction nouvelle proposée pour l'article L. 330-1 du Code de l'aviation civile :

« 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. »

Amendement : Dans le paragraphe III, au premier alinéa de la rédaction proposée pour l'article L.330-3 du Code de l'aviation civile, après les mots :

« de transport de personnes »,

insérer les mots :

« entre un point d'origine et un point de destination situés... »

Art. 44

Amendement : Rédiger comme suit la fin de cet article :

« ...valent autorisation jusqu'à leur date d'expiration. »

ANNEXE 1

LEXIQUE

Transport public : Transport pour compte d'autrui.

Transport public de personnes : Transport collectif de personnes.

Transport privé de personnes : Transport effectué par un organisme public ou une entreprise privée pour transporter son personnel.

Transport public de marchandises : Transport de marchandises pour compte d'autrui.

Transport privé de marchandises : Transport de marchandises pour compte propre (Transport de ses biens propres effectué par une personne ou une entreprise).

Tractionnariat : Procédé qui consiste pour un transporteur à recourir, de façon systématique, à un transporteur sous traitant (loueur avec chauffeur).

ANNEXE 2

AUDITIONS EFFECTUÉES PAR LA COMMISSION

Dans le délai assez court qui lui a été imparti, la Commission n'a pas été en mesure d'entendre toutes les personnalités et organismes susceptibles de lui apporter des informations concernant le projet de loi soumis à son examen. C'est pourquoi elle a demandé à son rapporteur de prendre contact directement avec un certain nombre de responsables directement concernés par ce texte.

Sous cette réserve, votre Commission a procédé aux auditions suivantes :

Judi 21 octobre : M. Charles Fiterman, Ministre d'Etat, Ministre des Transports.

Mercredi 27 octobre

— Georges Pierre Rateau, Président de la Fédération nationale des transporteurs routiers (F.N.T.R.),
— M. André Chadeau, Président de la S.N.C.F.

Judi 28 octobre

— M. Jean de Chauveron, délégué général et M. Claude Cans, Président de la chambre nationale des loueurs de véhicules industriels,
— M. Décaillon, secrétaire de l'Union interfédérale des transports C.G.T.,
— M. Terrel, Président, et M. Landreville, secrétaire général, de la Confédération nationale des usagers des transports (C.N.V.T.).

Judi 4 novembre

— M. Pierre Caron, Directeur de l'Office national de la navigation.

Mercredi 24 novembre

— M. Jean Devay, Président de l'Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA),
— M. André Delsaux, Président du Conseil national des commissionnaires de transport,
— M. Jean-Paul Philippon, Délégué général du Comité national routier (C.N.R.),
— M. Achille Delesalle, Président de l'Association nationale des transporteurs indépendants de la batellerie,
— M. Jacques Trorial, Président du Comité des armateurs fluviaux (C.A.F.),
— M. Antoine Barbero, Secrétaire général de la fédération nationale des transports C.F.D.T.

Judi 25 novembre

— M. Daniel Jarovay, Secrétaire général de la Fédération syndicale Force ouvrière des Cheminots,
— M. Marceau Long, Président d'Air Inter.

De son côté, votre rapporteur a personnellement reçu :

— Une délégation de la Fédération nationale des cadres du chemin de fer,
— Une délégation de la Fédération C.G.C. des transports,
— M. Lagarde, Président du groupement des autorités responsables des transports (G.A.R.T.),
— M. Michel Robin, Président de l'Union des Transports publics (U.T.P.),
— M. Henri Plantier, Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (F.N.A.U.T.),
— M. Gosselin, Président de l'association syndicale des responsables des transports, de l'industrie, du commerce et de l'agriculture (A.S.I.T.).

ANNEXE 3

NATURE ET FONCTIONS DE CERTAINS ORGANISMES AUDITIONNÉS PAR LA COMMISSION ET LE RAPPORTEUR

— **Fédération nationale des transports routiers (F.N.T.R.) :**

Organisation professionnelle regroupant la grande majorité des transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises.

— **Union nationale des organisations syndicales de transporteurs automobiles (UNOSTRA) :**

Fédération de petits et moyens transporteurs regroupant environ 20 % des transporteurs routiers, en majorité artisans.

— **Groupement des autorités responsables de transport (G.A.R.T.) :**

Association fondée en 1980 regroupant les autorités organisatrices de transports collectifs. En dehors des cotisations de ses membres, cette association est subventionnée par l'Etat, les départements, les communes et certains établissements publics.

— **Comité national routier :**

Syndicat professionnel auquel la puissance publique a confié certaines missions. Il a, plus particulièrement, comme fonction de contrôler les tarifs pratiqués par les transporteurs et les commissionnaires.

— **Conseil national des commissionnaires de transport :**

Cet organisme, qui regroupe 16 associations professionnelles, a pour objet d'orienter, d'harmoniser et de contrôler l'activité des groupements de commissionnaires, d'établir et de tenir à jour leur tarification et de veiller à son application.

— **Chambre nationale syndicale des loueurs de véhicules industriels :**

Organisme professionnel regroupant les entreprises pratiquant la location de véhicules routiers de marchandises à des entreprises ou à des transporteurs.

— **Fédération nationale des associations d'usagers des transports (F.N.A.U.T.) :**

Cette fédération regroupe 120 associations d'usagers des transports concernés par le transport terrestre de personnes (ferroviaire ou routier, urbain et non urbain) et les problèmes connexes (*sécurité, pollution, énergie, etc.*).

— **Conférence nationale des usagers des transports :**

Organisme regroupant en priorité les grandes entreprises spécialisées dans les problèmes de transport de marchandises par voie terrestre, fluviale ou aérienne.

— **Association syndicale des responsables des transports de l'industrie, du commerce et de l'agriculture (A.S.I.T.) :**

Association sans but lucratif créée en 1976, gérée par des praticiens responsables des opérations de transport, d'entreprises industrielles, commerciales et agricoles mettant leur expérience à la disposition de leurs adhérents pour l'étude de toute formule de contrat concernant, principalement, l'acheminement du fret.

— **Union des transports publics (U.T.P.) :**

Cette union regroupe les entreprises effectuant des transports collectifs urbains (dans 110 villes ou agglomérations) en régie ou conventionné, dont la R.A.T.P.

— **Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie :**

Organisme professionnel regroupant essentiellement les artisans et compagnons bateliers.

— **Comité des armateurs fluviaux :**

Organisation professionnelle regroupant, principalement, les compagnies d'armement fluvial.