

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1981-1982

COMPTE RENDU INTEGRAL — 8^e SEANCE

Séance du Mercredi 21 Juillet 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 3712).

2. — Participation des employeurs au financement des transports publics urbains. — Rejet d'un projet de loi (p. 3712).

Discussion générale: MM. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports; Michel Chauty, président et rapporteur de la commission des affaires économiques; Jean-Pierre Fourcade, Philippe Machefer, Michel Giraud, Robert Laucournet, Raymond Dumont, Fernand Lefort, Mme Brigitte Gros, MM. Jean Colin, Henri Duffaut, André Labarrère, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er} (p. 3724).

Amendement n° 1 de la commission. — MM. le rapporteur, Michel Darras, Robert Laucournet, Mme Brigitte Gros, MM. Raymond Dumont, Louis Perrein. — Adoption au scrutin public.

Suppression de l'article.

Art. 2 (p. 3726).

Amendement n° 2 de la commission. — MM. le rapporteur, Michel Darras, Raymond Dumont. — Adoption au scrutin public.

Suppression de l'article.

Art. 3 (p. 3727).

Amendement n° 3 de la commission. — MM. le rapporteur, Raymond Dumont, André Méric. — Adoption au scrutin public.

Suppression de l'article.

Art. 4 (p. 3727).

Amendement n° 4 de la commission. — MM. le rapporteur, Michel Darras, Raymond Dumont. — Adoption au scrutin public.

Suppression de l'article.

Art. 5 (p. 3728).

Amendement n° 5 de la commission. — MM. le rapporteur, Fernand Lefort, Louis Perrein. — Adoption au scrutin public.

Art. 7 (p. 3729).

Amendement n° 6 de la commission. — MM. le rapporteur, Michel Darras, André Méric, Fernand Lefort, Raymond Dumont, Stéphane Bonduel. — Adoption au scrutin public.

Suppression de l'article.

Le projet de loi est rejeté.

3. — Communication du Gouvernement (p. 3730).

4. — Fonds spécial de grands travaux. — Adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 3731).

M. le président.

Discussion générale: MM. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances; Josy Moinet, rapporteur de la commission des finances; Auguste Chupin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Robert Laucournet, Stéphane Bonduel, Paul Jargot, Yves Le Cozannet.

PRÉSIDENTICE DE M. ROBERT LAUCOURNET

MM. Jacques Descours Desacres, Paul Girod, Edmond Hervé, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, chargé de l'énergie.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er} (p. 3742).

Amendement n° 1 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 2 de la commission et sous-amendement n° 7 rectifié de M. Auguste Chupin, rapporteur pour avis. — MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre, Stéphane Bonduel, Louis Jung, Jacques Descours Desacres. — Adoption, au scrutin public, du sous-amendement n° 7 rectifié ; adoption de l'amendement n° 2.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel (p. 3744).

Amendement n° 3 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption de l'article.

Art. 2. — Adoption (p. 3744).

Art. 3 (p. 3744).

Amendement n° 8 de M. Auguste Chupin, rapporteur pour avis. — MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. — Rejet. Adoption de l'article.

Art. 4 (p. 3745).

Amendement n° 4 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre. — Retrait.

MM. Jacques Descours Desacres, Paul Girod. Adoption de l'article.

Art. 5 (p. 3746).

Amendement n° 5 de la commission et sous-amendements n° 9 et 10 de M. Raymond Poirier. — MM. le rapporteur, Louis Jung, le ministre. — Retrait du sous-amendement n° 9 ; adoption du sous-amendement n° 10 et de l'amendement n° 5 constituant l'article.

Article additionnel (p. 3747).

Amendement n° 6 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption de l'article.

Art. 6. — Adoption (p. 3747).

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

5. — Nominations de membres d'une commission mixte paritaire (p. 3748).
6. — Saisine du Conseil constitutionnel (p. 3748).
7. — Dépôt d'un rapport (p. 3748).
8. — Ordre du jour (p. 3748).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

PARTICIPATION DES EMPLOYEURS AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Rejet d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains [N° 431 et 460 (1981-1982)].

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, rarement, j'en suis convaincu, un ministre aura eu tant de plaisir et de tranquillité d'esprit à présenter un projet de loi que j'en ai aujourd'hui. Le texte que j'ai la charge de défendre devant vous est, en effet, aussi honnête, raisonnable et convaincant dans son objet que dans ses modalités.

L'objet — qui pourrait le contester ? — est, tout simplement, de favoriser l'amélioration, le développement des transports publics urbains. Il y a urgence à cet égard.

Dans les dernières décennies, l'augmentation des déplacements due à la croissance démographique, au développement et à la diversification des activités ainsi qu'à l'extension, trop souvent anarchique, des villes, s'est essentiellement effectuée, y compris dans les agglomérations, au moyen de l'automobile.

Chacun comprend bien ici qu'il ne s'agit pas de remettre en cause les avantages de ce mode de locomotion. Mais il faut bien constater que, dans de nombreux centres urbains et s'agissant plus précisément des déplacements quotidiens, on approche de l'asphyxie.

Les nuisances — bruit et pollutions — les pertes de temps, les fatigues inutiles et d'autant plus insupportables qu'elles viennent souvent s'ajouter à celles de la journée de travail, atteignent un seuil critique. Les accidents de la circulation se maintiennent à un niveau dramatique.

A ces gâchis d'espace, de temps et aussi, malheureusement, de vies, viennent s'ajouter des gâchis d'énergie. Il faut, en effet, savoir que la consommation par voyageur est environ cinq fois plus élevée pour l'automobile que pour les transports en commun.

Par ailleurs, il faut ne pas perdre de vue les problèmes des exclus de l'automobile que sont bien souvent les personnes âgées, les handicapés et aussi les jeunes.

Disant cela, je ne perds pas de vue ce qui a pu être fait en faveur des transports collectifs dans la période écoulée, notamment à la fin des années 1960 et dans la première partie des années 1970.

Mais on peut justement constater, dans les dernières années, un certain essoufflement des réalisations lié à l'insuffisance des moyens dont disposent les collectivités et organismes gestionnaires, et cela dans le temps même où les besoins ont continué de croître. On ne peut pas non plus passer sous silence les effets négatifs de certaines mises en cause de la notion et des moyens du service public.

Cette situation a conduit de nombreux élus, tout particulièrement de nombreux maires, à demander que de nouvelles mesures soient prises afin qu'ils puissent poursuivre et parfois tout simplement maintenir l'effort consenti par les collectivités qu'ils administrent au service des usagers.

Le Gouvernement a voulu répondre, sans plus tarder, à cette attente. Il a décidé de relancer une action prioritaire pour l'amélioration et le développement des transports urbains.

Cette action comporte de nombreux aspects. Elle s'est exprimée, dès l'an passé, dans la décision d'accroissement du budget des transports urbains. Elle s'est traduite, tout récemment, dans la création du « fonds spécial grands travaux », texte discuté en ce moment par le Parlement. Elle s'inscrit dans une politique d'aménagement plus rationnel des centres urbains, de mise au point avec les autorités concernées de plans cohérents de stationnement et de circulation, ainsi que de prise en compte complémentaire de tous les modes possibles de déplacement.

Pour que cette action ne se limite pas à l'intervention de l'Etat et débouche rapidement sur des possibilités concrètes offertes aux responsables locaux, il fallait qu'avec le développement et la modernisation des dessertes soit abordée la question des modalités de financement. C'est ce que fait le projet de loi qui vous est soumis, de manière à la fois précise et limitée.

Avant d'évoquer les propositions qu'il contient, je voudrais souligner que celles-ci se fondent sur l'idée, déjà traduite dans les faits mais qui peut l'être de façon améliorée, que le financement des transports urbains doit être assuré par les usagers, par l'Etat et les collectivités publiques concernées, ainsi que par les autres bénéficiaires directs ou indirects de l'existence d'un système de transport, parmi lesquels les entreprises, centres commerciaux et autres.

La volonté du Gouvernement est de faire en sorte que les différents intervenants dans ce financement y contribuent à un niveau raisonnable, fondé, adapté à l'objectif de développement des transports publics ainsi qu'à leur situation et que leur participation évolue dans une proportion relativement stable.

Cela implique que la contribution des usagers soit suffisante, tout en prenant en compte les situations sociales et, dans le même temps, ne soit pas excessive au risque de devenir dissua-

sive par rapport à l'objectif recherché, c'est-à-dire l'utilisation des transports publics. On peut d'ailleurs observer que vouloir alourdir à l'excès cette contribution se retourne aussi contre les intérêts d'une saine gestion car la fréquentation des réseaux plafonne ou régresse.

S'agissant de la contribution de l'Etat, il n'est pas question de la restreindre, de désengager celui-ci, comme cela a été tenté à une époque récente — faut-il le rappeler ? Mais je ne pense pas qu'il soit souhaitable, à l'inverse, d'alourdir à l'excès sa charge relative non plus que celle des collectivités territoriales.

S'agissant, enfin, des entreprises, le Gouvernement a, je l'ai dit, l'objectif de stabiliser leur contribution et de la faire évoluer dans ce cadre. Pour cela, il convenait de supprimer certaines disparités, de rechercher des modalités de participation mieux adaptées et plus efficaces. C'est ce que nous proposons.

La première des propositions concerne l'abaissement du seuil de population au-delà duquel peut être instauré le versement-transport. Ce seuil est fixé jusqu'ici, comme l'on sait, à 100 000 habitants.

Vous savez que le Gouvernement avait initialement proposé qu'il soit abaissé à 50 000 habitants. L'Assemblée nationale a pensé que le ramener à 30 000 permettrait de mieux tenir compte des besoins qui sont aujourd'hui ceux de nombreuses villes de moyenne importance.

De ce fait, un effort sera sans doute demandé aux entreprises se situant dans les périmètres concernés. Mais le Gouvernement a eu le souci de maintenir cet effort à un niveau très modeste, puisqu'il propose de plafonner le taux à 0,5 p. 100 de la masse salariale. Il n'est pas possible de dire que ces entreprises se verront placées en situation défavorable, puisqu'elles se voient appliquer une disposition existant déjà dans les autres villes, et, qui plus est, le plus souvent à un taux plus important, sans problème particulier d'ailleurs.

En vérité, l'existence d'un bon système de transport public répond, non seulement à l'intérêt des salariés, mais aussi à un besoin réel et important des entreprises elles-mêmes. Il contribue, notamment, à l'amélioration de leur productivité et de leur compétitivité. C'est donc un atout pour l'implantation d'activités nouvelles.

Les chefs d'entreprise savent bien que lorsqu'ils organisent eux-mêmes le « ramassage » de leurs employés — tel est le terme couramment utilisé — pour répondre au besoin que je viens d'évoquer, cela coûte sensiblement plus cher que la contribution qui est aujourd'hui demandée à certains d'entre eux.

Les sommes qui seront ainsi dégagées seront donc bien employées. Elles se traduiront, en outre, par la création d'un nombre significatif d'emplois dans les transports urbains et les secteurs qui leur sont liés.

Je veux préciser, enfin, que, conformément à l'engagement pris par le Gouvernement de ne pas alourdir les charges des entreprises jusqu'au 1^{er} juillet 1983, l'extension du versement-transport ne prendra effet qu'à compter de cette date, mais les organismes gestionnaires sachant sur quelles ressources ils peuvent compter, seront en mesure, dès lors que la loi sera entrée en application, de prendre les initiatives qu'ils jugent souhaitables.

En faisant cette proposition, le Gouvernement a souhaité donner aux agglomérations d'une certaine importance et à ceux qui les administrent des moyens nouveaux pour mieux répondre aux besoins de l'économie et de la vie locale.

Cette voie, celle de la décentralisation, de responsabilités accrues des collectivités locales me paraît être inséparable de toute action réelle en faveur de l'emploi.

Ce même souci conduit le Gouvernement à proposer ce que l'on appelle la « banalisation » de l'usage du versement-transport, c'est-à-dire la libération des collectivités locales de toute tutelle quant à l'affectation du produit de ce versement.

Cette libéralisation — je pense qu'elle devrait être appréciée dans cette Assemblée — donnera à ces collectivités quelques moyens supplémentaires pour une gestion plus efficace, sans charges accrues pour quiconque, car il est bien évident que cette disposition ne peut entraîner aucun appel à une contribution plus large des usagers ou des entreprises.

La seconde proposition importante concerne les transports parisiens.

Elle consiste en la prise en charge directe par les employeurs, au niveau de 40 p. 100, de la carte orange ou de la carte hebdomadaire de travail de leurs salariés. Cette contribution serait portée à 50 p. 100 à compter du 1^{er} octobre 1983.

Pour la période à venir, cette opération ne se traduira pas par une charge accrue pour les entreprises, puisque, dans le

même temps et pour respecter ses engagements, le Gouvernement propose de supprimer l'obligation de versement de la prime de transports de vingt-trois francs.

Ce qui vous est aujourd'hui proposé, c'est non pas d'engager les entreprises dans je ne sais trop quel engrenage, mais d'utiliser de manière plus juste et plus rationnelle la contribution des employeurs.

Plus juste, parce que la compensation reçue par les salariés au titre du trajet domicile-travail serait désormais proportionnelle à l'éloignement.

Plus rationnelle, parce que, d'une part, la contribution des employeurs aidera ainsi directement au développement et à l'amélioration des transports publics et que, d'autre part, une telle mesure ne peut qu'inciter, à terme, à une action conjointe des autorités publiques et des employeurs pour le rapprochement du domicile et du lieu de travail et donc pour la réduction des migrations alternantes.

On le voit, les propositions contenues dans le projet de loi visent tout simplement à contribuer à une gestion plus efficace des systèmes de transports, pour leur développement et un meilleur aménagement de nos villes et de leurs banlieues.

Elles sont tout à fait d'actualité et pleinement inscrites dans la volonté du Gouvernement de conduire avec rigueur et respect des équilibres économiques et financiers son action au service du pays.

Je pense que seules, peut-être, des considérations politiques, étrangères à l'objet même de ce projet, pourraient conduire à le refuser tant il est incontestable. Je ne doute pas, mesdames et messieurs les sénateurs, que si vous laissez strictement parler votre expérience et votre cœur de gestionnaire et d'élu — souvent d'élu local — vous ne l'adoptiez avec satisfaction. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Michel Chauty, président et rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, en préambule à l'étude du projet de loi soumis à notre examen, il est apparu nécessaire à votre commission de souligner le rôle indispensable des transports collectifs en milieu urbain et, pour répondre à certaines déclarations, de rappeler l'effort considérable effectué en France, notamment depuis 1960, pour développer et moderniser cette technique, tant à Paris qu'en province.

Le problème des déplacements de personnes en zone urbaine n'est pas nouveau, mais la question a pris une acuité particulière en raison du développement de la dimension et de la population des villes où habitent aujourd'hui près de trois Français sur quatre. De plus, le renchérissement du coût des logements au centre des cités a contraint un grand nombre de salariés à habiter dans des banlieues de plus en plus lointaines, c'est-à-dire à des distances croissantes de leur entreprise. Une telle situation se traduit par le flux et le reflux journaliers d'importants courants de personnes, non seulement entre le centre et l'extérieur, mais — phénomène plus récent — dans la zone périphérique.

Concernant l'agglomération parisienne, des enquêtes très complètes, effectuées voilà quatre ans mais toujours valables en ordre de grandeur, rendent compte de cette situation et de cette évolution.

Ces études donnent, notamment, des renseignements significatifs portant sur la répartition et la motivation des déplacements effectués ainsi que sur les moyens utilisés.

On note, tout d'abord, que, pour l'ensemble de l'Île-de-France, sur 18,3 millions de déplacements quotidiens « motorisés », 3 100 000 s'effectuent de Paris à Paris, 3 500 000 entre Paris et sa banlieue et 11 700 000 de banlieue à banlieue. Par ailleurs, ces derniers apparaissent seuls en progression, si bien que la part de ceux-ci — qui n'excluent pas la traversée du centre de la capitale — est passée de 55 p. cent à 63 p. cent au cours de la dernière décennie.

Au plan de la motivation, ces migrations quotidiennes se décomposent comme suit :

Sur 17 200 000 migrations identifiées, on note : domicile-travail : 5 400 000, soit 31,3 p. 100 ; affaires professionnelles : 2 300 000, soit 13,3 p. 100 ; motifs personnels : 6 700 000, soit 38,9 p. 100 ; école : 1 600 000 et autres : 1 200 000.

Quant aux modes de transport utilisés, la part des uns et des autres varie très sensiblement suivant les zones.

C'est ainsi qu'à l'intérieur de Paris et entre Paris et la banlieue près de 60 p. 100 de migrants utilisent les transports en commun tandis que cette proportion tombe à 15 p. 100 et moins pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Au total, et pour l'ensemble de la région, la place de la voiture restait donc prépondérante, en 1979, avec 56 p. 100, tandis que la place cumulée des « deux roues », du ramassage scolaire et des transports « ouvriers » ne représentait que 14 p. 100, ce qui situait les transports en commun au voisinage de 29 p. 100 — 33,5 p. 100 aux heures de pointe.

Quant aux taxis, dont l'effectif est de 14 300, leur trafic annuel était estimé à 120 millions de voyageurs — essentiellement dans le centre — soit 1,2 p. 100.

Nous ne disposons malheureusement pas d'indications du même ordre pour les agglomérations de province, mais il apparaît certain que les transports en commun y occupent une place nettement plus faible qu'à Paris.

Comme nous l'avons précédemment indiqué, les pouvoirs publics se sont préoccupés depuis longtemps du problème des transports en zone urbaine. L'œuvre accomplie au cours des quinze dernières années est particulièrement spectaculaire concernant le métro parisien pour lequel l'effort d'investissement a conduit à une véritable mutation de la R. A. T. P., hier archaïque et enfermée pour l'essentiel dans les limites de Paris, en un réseau moderne qui pousse ses antennes bien au-delà des boulevards des maréchaux.

En 1965, en effet, le métro comportait cent soixante-neuf kilomètres de lignes desservant trois cent trente-six stations et une seule ligne régionale, la desserte de Sceaux - Saint-Rémy-lès-Chevreuse — héritée de la S. N. C. F. — qui avait une longueur de trente-six kilomètres.

L'effort a porté, tout d'abord, sur l'infrastructure. Le métro proprement dit dispose, en effet, aujourd'hui de vingt-deux kilomètres de voies nouvelles desservant vingt-deux stations supplémentaires, toutes situées en banlieue, et les gares ont été prolongées à Paris et à l'extérieur, pour donner accès à des rames de six voitures. Quant au R. E. R., soixante-quatre kilomètres ont été ouverts à la circulation et une première interconnexion Ouest-Est, Nord-Sud a été réalisée à travers Paris.

Autre aspect de la modernisation des installations fixes, la multiplication des escaliers mécaniques, passés de quatre-vingt-sept à six cent trente, et des appareils de ventilation en ligne et en station, dont le nombre atteint trois cent quatre-vingt-quinze voilà seize ans.

Toujours au titre des infrastructures, il convient de noter, cette fois sur le réseau de surface, la multiplication par cinq des abris au point d'arrêt des autobus.

Mais le matériel roulant n'a pas non plus été négligé. Alors que, en 1965, 85 p. 100 des voitures du métro dataient encore d'avant-guerre, toutes, aujourd'hui, ont au plus quinze à vingt ans — avec une moyenne de onze ans — et nombreux sont même les matériels de seconde génération en service.

De même, pour les autobus, l'âge moyen est actuellement de six ans — au lieu de quinze — et une commande annuelle de trois cents voitures permet de maintenir ce seuil. Cela représente environ 300 millions de francs par an ; c'est un marché considérable.

Ainsi, en dehors du confort nettement amélioré de l'ensemble du réseau, la R. A. T. P. offre-t-elle aujourd'hui à ses 7,5 millions d'usagers journaliers une capacité accrue de 20 p. 100 pour le métro, de 35 p. 100 pour les autobus et de 50 p. 100 si l'on inclut le R. E. R.

Telle quelle, la Régie supporte avantagement la comparaison avec tous les transports en commun des grandes agglomérations étrangères et les succès remportés à l'exportation par sa filiale commerciale, Sofretu, ne sont pas étrangers à son excellente image de marque.

L'effort entrepris en province n'est pas moins important, qu'il s'agisse des métros de Lyon et de Marseille, mis en service en 1978, ou des transports en site propre, en construction ou programmés, notamment à Lille, Saint-Etienne, Strasbourg, Clermont-Ferrand et Nantes, ou encore des subventions contractuellement accordées à de nombreuses villes pour moderniser leurs réseaux.

Si donc, beaucoup reste encore à faire pour moderniser et développer les transports urbains et améliorer ainsi les conditions de vie de beaucoup de nos compatriotes, il serait inéquitable d'ignorer l'importance des travaux entrepris et menés à bien par les gouvernements précédents au plan des infrastructures et du matériel.

Mais l'objet même du présent projet de loi nous conduit également à faire le point des aides financières actuellement accordées aux réseaux parisiens et provinciaux, tant pour l'exploitation que pour l'équipement.

En région parisienne, la nécessité est apparue d'un soutien financier de l'Etat et des collectivités de la région parisienne

à l'exploitation de la R. A. T. P., contrepartie — il faut bien le reconnaître — d'une limitation systématique des tarifs, ceux-ci intervenant dans l'évaluation des indices du coût de la vie.

En dehors des participations de l'Etat aux investissements, cette prise en charge du déficit fut ainsi assumée à 70 p. 100 par l'Etat — donc par les impôts de la nation, y compris par ceux qui ont été acquittés par les contribuables de province — et à 30 p. 100 par Paris et les collectivités locales de la région des transports parisiens.

Dès 1948, il apparut cependant nécessaire et équitable de faire participer les employeurs — Etat et entreprises — à cet effort financier. Tel fut l'objet de l'arrêté du 28 septembre 1948 qui contraignait tous les employeurs à verser à leurs salariés une prime uniforme mensuelle, censée les dédommager de leurs dépenses de transport. Le montant de cette prime, plusieurs fois majoré depuis sa création, est resté depuis 1970 — c'est-à-dire douze ans maintenant — fixé à 23 francs.

Mais cette mesure laissait entier le problème du déficit des transports parisiens, ce qui conduisit le Gouvernement à faire adopter par le Parlement une loi du 12 juillet 1971 assujettissant les entreprises implantées en région parisienne, et employant plus de neuf salariés, à un versement destiné aux transports en commun de cette région.

Le taux maximal autorisé de ce versement, exprimé en pourcentage des salaires, est aujourd'hui, après modification de la loi initiale, en 1975 et 1977, de 2 p. 100 à Paris et dans la « petite couronne » et de 1,5 p. 100 dans les départements de la « grande couronne ».

Sa destination est triple : compensation intégrale des réductions tarifaires à caractère social ; investissements spécifiques aux transports collectifs ; couverture des dépenses d'amélioration, de réorganisation, d'extensions ou de créations de services conventionnellement admises.

L'incidence de ces dispositions financières est loin d'être négligeable puisque la contribution totale directe des employeurs au titre des transports a ainsi atteint en région parisienne, pour l'exercice 1971, au titre cumulé de la prime et du versement transport, 4 152 millions de francs, somme qui représente environ 70 p. 100 des dépenses imputables aux déplacements domicile-travail et 31 p. 100 des dépenses totales d'exploitation S. N. C. F. banlieue et R. A. T. P.

Par ailleurs, les employeurs font ressortir, à juste titre, qu'à travers les subventions versées par les collectivités — 30 p. 100 — et l'Etat — 70 p. 100 — alimentées en partie par leurs impôts, leur apport indirect est également substantiel. A titre d'exemple, on peut, en effet, estimer que de 53 à 54 p. 100 des impôts locaux sont payés par les entreprises sous la forme de taxe professionnelle dans les agglomérations.

Une deuxième approche de la question prenant en compte cette fois l'ensemble des dépenses d'exploitation — S. N. C. F. plus R. A. T. P. — prévues pour 1982 fait apparaître que le montant de celles-ci, soit 15 696 millions de francs pour 1982, sera couvert à raison de 34,6 p. 100 seulement par les usagers, contre 46,8 p. 100 en 1971, de 22,9 p. 100 par les employeurs, de 36,5 p. 100 par l'Etat et les collectivités et de 6,1 p. 100 par des ressources diverses.

De tels chiffres donnent la mesure de l'aide consentie aux transports en commun de la région parisienne dont il serait vain de nier l'importance.

Quelle est la situation en province ?

Le versement-transport institué à Paris en 1971 a été étendu une première fois aux villes de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973 à un taux maximum de 1 p. 100 ou même de 1,5 p. 100 en cas de réalisation d'infrastructures « lourdes » de transport collectif. Le seuil de population des agglomérations concernées a été ramené, par décret du 7 novembre 1974, à 100 000 habitants. Il est actuellement perçu dans cinquante-trois villes ou agglomérations.

Pour les cinquante villes qui étaient concernées en 1981, on estime à 2 217 millions de francs les sommes collectées auprès des entreprises soumises au versement. Cette participation des employeurs le plus souvent égale au minimum autorisé par la loi — soit 1 p. 100 de la charge salariale, exceptionnellement 1,5 p. 100 — varie, bien entendu, sensiblement suivant le caractère résidentiel, commercial ou industriel des villes en cause, mais elle est, dans tous les cas, largement supérieure aux dépenses afférentes à la compensation des réductions tarifaires consenties aux seuls salariés, ce qui permet, en outre, de couvrir de façon substantielle les dépenses d'investissement ainsi que les frais promotionnels et le déficit éventuel des lignes nouvelles.

Ainsi, la charge financière d'exploitation supportée par les villes de province au titre de leurs transports urbains se trouve-t-elle très sensiblement réduite, de même d'ailleurs que les tarifs pratiqués bien que la part des dépenses prises en charge par les voyageurs soit en province notablement supérieure à celle incombant aux usagers parisiens.

La répartition, pour l'exercice 1970, des sources de financement des dépenses d'exploitation pour les cinquante agglomérations bénéficiant du versement-transport rend compte de cette situation. Vous la trouverez très détaillée dans mon rapport écrit.

Je n'analyserai pas les articles puisque j'aurai l'occasion de le faire au cours du débat.

Toutes les mesures proposées vont dans le sens du transfert direct des charges de transport vers les entreprises dont elles alourdisent aveuglément les charges générales en cette période difficile. Nous avons donc décidé de refuser ces dispositions nouvelles dans la période actuelle.

Par ailleurs, les mesures proposées accroissent l'irresponsabilité des usagers par rapport aux charges provenant de leurs besoins puisqu'on tend à leur faire croire que d'autres peuvent les prendre en charge à leur place et sans difficulté, la réalité étant tout autre.

En conclusion, la commission des affaires économiques et du Plan estime que la pratique de tarifs de transport en commun sans rapport avec leur prix de revient doit connaître certaines limites sous peine de réduire l'environnement rural des grandes agglomérations à l'état de simple réservoir de main-d'œuvre, d'y condamner toute activité propre et d'allonger encore les trajets domicile-travail que l'on souhaiterait réduire.

Elle considère, par ailleurs, comme particulièrement inopportun d'aggraver les charges des entreprises, et tout particulièrement de celles qui emploient une main-d'œuvre importante, au moment où elles doivent affronter, à l'intérieur et à l'extérieur, une concurrence de plus en plus âpre dans un climat monétaire et économique dégradé.

Une certaine incohérence apparaît ainsi entre les propositions qui nous ont été faites de blocage des prix et des revenus et l'accroissement des charges auxquelles nous allons être conduits par ces mesures et d'autres encore.

Aussi, pour répondre au souci même du Gouvernement de stabiliser les prix et les salaires et compte tenu des amendements qu'elle soumet à votre examen visant au rejet de l'ensemble des articles, la commission vous demande-t-elle de ne pas adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je suis un fervent adepte de la carte orange. Je l'ai démontré puisque je faisais partie du Gouvernement qui a adopté cette réforme essentielle au fonctionnement des transports de la région d'Ile-de-France. Cependant, monsieur le ministre d'Etat, j'ai cru devoir monter à la tribune pour vous exposer les trois raisons pour lesquelles je ne voterai pas votre projet de loi.

La première raison est d'ordre social : dans un tissu aussi complexe que celui de la région d'Ile-de-France ou celui des grandes agglomérations urbaines, votre projet est à la fois inégalitaire et dangereux.

Deuxième raison : compte tenu de la politique que vous menez et de l'environnement économique actuel, il me paraît tout à fait inopportun de surcharger les entreprises.

La troisième raison, qui est pour moi fondamentale, c'est que la prise en charge par les entreprises d'une partie de la carte orange hypothèque gravement les perspectives de réforme des régimes de transport de l'ensemble des grandes agglomérations de ce pays.

Je ne voterai pas ce texte pour des raisons sociales. Malgré tous les efforts faits par l'Etat, par l'établissement public régional, par les sociétés nationales ou par les entreprises, tout le monde ne peut pas encore emprunter les transports en commun. Dans l'ouest parisien et dans les banlieues d'un certain nombre de villes, des salariés sont obligés d'utiliser leur voiture personnelle et certaines entreprises sont obligées de mettre à la disposition de leur personnel des transports collectifs financés directement par elles-mêmes. Un mécanisme de prise en charge partielle de la carte orange par les entreprises est un système inégalitaire qui accroîtra les distinctions et les distorsions entre les différentes qualités d'usagers.

En outre, on pratique dans ce pays, heureusement, une politique contractuelle et des négociations ont lieu entre les organisations syndicales et les entreprises. Dans beaucoup de

secteurs et d'entreprises, des accords de prise en charge ont été passés, ici d'une partie de la carte orange, là d'une partie du surcoût du trajet domicile-travail, là encore des frais de transport par automobile ou par autobus pour certains salariés. Si vous voulez continuer votre politique de réglementation absolue de l'économie dans laquelle tout est prévu, écrit, fixé, et dans laquelle chacun sait exactement le matin, à son réveil, ce qui sera transféré, ce qui sera payé et ce qui ne le sera pas, vous arriverez très rapidement à un système « à l'italienne » où une grande partie du jeu de l'économie se déroule en dehors de toutes règles, avec tous les problèmes de travail noir et de fraude que l'on constate, hélas, chez nos voisins.

Ainsi, à l'heure actuelle, dans la région d'Ile-de-France, un peu plus de 20 p. 100 des salariés, grâce aux accords d'entreprise, bénéficient d'une prise en charge partielle ou totale de la carte orange. Il eût donc été plus conforme à vos théories habituelles de développer cette politique contractuelle plutôt que d'imposer à l'ensemble des entreprises la prise en charge à 40 p. 100 puis à 50 p. 100 de cette carte orange.

La deuxième raison est d'ordre économique. M. Chauty vient de l'évoquer longuement. Par conséquent, je serai très bref à ce sujet.

Il faut savoir qu'en région d'Ile-de-France, en 1981, la contribution des entreprises au financement du régime de transport s'est élevée à peu près à 4,5 milliards de francs : 3,5 milliards de francs au titre du versement transport et un peu moins de un milliard de francs au titre de la prime de transport, sommes auxquelles il faut ajouter le coût des transports autonomes propres à certaines entreprises, ainsi que le coût particulier des accords d'entreprise.

On peut décider aujourd'hui que l'imposition, pour la totalité des entreprises, de la prise en charge à 40 p. 100 équilibrera mathématiquement la prime de transport actuelle, mais, comme dans beaucoup d'entreprises, du fait des accords individuels, la prime de 23 francs subsistera, il y aura addition de la prime de 23 francs et du remboursement partiel de la carte orange. Cela aboutira à une aggravation des charges des entreprises. Elle sera encore plus évidente dès lors qu'on passera à une contribution de 50 p. 100 l'année prochaine.

Cette aggravation sera encore plus sensible avec la deuxième partie de votre texte initial qui prévoit d'appliquer à partir de 50 000 habitants, dans les communes et communautés urbaines, l'exigibilité du versement transport. Mais un amendement voté par l'Assemblée nationale a abaissé ce seuil à 30 000 habitants, ce qui entraînera, pour de très nombreuses entreprises, dans maintes régions, une charge nouvelle dans une période où la politique économique brillante poursuivie depuis un an a abouti au blocage des prix et des rémunérations. (*Rires et exclamations sur les travées socialistes.*)

M. André Méric. Ah ! Ah !

M. Jean-Pierre Fourcade. Je dis « brillante » !

C'est la première fois qu'on bloque les salaires depuis très longtemps, monsieur Méric ! (*Protestations sur les travées socialistes.*)

Vous pouvez le contester, c'est un fait. C'est la première fois depuis bien longtemps qu'on organise le recul du pouvoir d'achat. Vous constaterez d'ailleurs que beaucoup de citoyens s'en souviendront au cours des mois qui viennent.

M. André Méric. Vous, vous ne l'avez pas fait !

M. Jean-Pierre Fourcade. Non, monsieur Méric, jamais nous ne nous sommes permis de faire régresser le pouvoir d'achat des Français et, dans quelque temps, nous aurons l'occasion d'en reparler. (*Nouvelles protestations sur les travées socialistes.*)

M. André Méric. Reprenez vos statistiques !

M. le président. Poursuivez votre discours, monsieur Fourcade !

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le président, M. Méric est un de mes interlocuteurs habituels et nous avons toujours des échanges de propos aimables dans cet hémicycle ! (*Sourires.*)

M. le président. Ne le provoquez pas !

M. Jean-Pierre Fourcade. Pas du tout.

M. André Méric. Ce n'était pas tellement aimable !

M. Jean-Pierre Fourcade. Je suis toujours aimable.

J'en viens à ma troisième raison de ne pas voter votre projet de loi, monsieur le ministre d'Etat.

Cette prise en charge partielle et cette extension du versement transport à des seuils plus bas que dans le système actuel — bien que vous ayez pris la précaution, je vous en donne acte, de fixer le taux à 0,5 p. 100, plus faible que celui appli-

cable dans la région d'Ile-de-France — se traduiront par une modification des clefs de répartition des charges de transports dans l'ensemble des agglomérations.

Cette modification des clefs de répartition entre les contribuables, les usagers, l'Etat et les collectivités me paraît tout à fait dangereuse. Il eût fallu, au préalable, discuter des principes de base des réformes à intervenir, réformes dont l'esprit figure déjà dans un certain nombre de textes et dont vous-même, monsieur le ministre d'Etat, préparez les dispositions fondamentales dans le projet de loi-cadre dont il est question de temps à autre.

Le plus grand reproche qu'on puisse faire à ce texte, c'est d'être partiel. J'en comprends l'inspiration : il est toujours agréable d'organiser des transferts et de faire payer aux uns ce que précédemment payaient les autres ; c'est une philosophie...

En outre, ce projet de loi hypothèque gravement l'avenir. Sur ce point, monsieur le ministre d'Etat, mon ami, M. Michel Giraud, vous dira combien nous regrettons, pour la région d'Ile-de-France, qu'on ait pris une mesure partielle avant de s'attaquer au problème de fond qu'est la modification des contributions de l'ensemble des parties prenantes dans une région aussi importante.

Monsieur le ministre d'Etat, c'est pour ces trois raisons — une raison d'équité, une raison économique et une raison d'hypothèque des réformes de structures — que je me séparerai de vous et ne voterai pas ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Philippe Machefer. Comme M. le ministre d'Etat l'a indiqué lui-même, l'objectif du Gouvernement est double : assurer la promotion des transports collectifs, opérer la réforme globale de leur financement.

En attendant la parution du texte concernant la réforme des transports parisiens, il est apparu nécessaire d'engager, le plus vite possible, une politique tarifaire afin de drainer vers les transports publics un nombre important d'utilisateurs de véhicules automobiles individuels. Tel est l'objet du projet de loi qui est soumis aujourd'hui à notre débat.

Il modifie les conditions de perception et d'utilisation du versement-transport acquitté par les employeurs dans les villes de province. Il pose un principe, celui de la prise en charge par les employeurs des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail des salariés qui utilisent les transports publics en région parisienne.

Or, ces déplacements — qui le nierait ? — concourent à la production des biens et des services et doivent, à ce titre, être pris en compte dans les coûts de production. Il apparaît donc logique que les frais de déplacement relèvent pour une part de la responsabilité des entreprises.

De même, en élargissant le raisonnement, on pourrait estimer que les coûts liés aux transports collectifs devraient être également assurés par tous les bénéficiaires réels de ces transports, notamment les grands centres commerciaux, dont l'implantation modifie dans un rayon important les conditions de transport et de circulation et les grandes opérations de promotion immobilière. Ces observations portent sur le principe.

Comment appliquer un tel principe si nous avons le souci — et telle est effectivement notre préoccupation — de préserver l'équilibre financier des entreprises et de tenir compte de leurs possibilités de paiement, qui ne sont pas indéfiniment extensibles.

M. Jean-Pierre Fourcade. Dont acte !

M. Philippe Machefer. La prospérité des entreprises, j'en suis persuadé, est une des conditions essentielles de la prospérité de l'ensemble national, et je ne vois pas comment on pourrait opposer ces deux éléments. Mais votre projet de loi, monsieur le ministre, risque-t-il d'affecter autant qu'on le dit, autant que le disait M. Fourcade il y a un instant, les entreprises ?

Tout esprit objectif se rendra compte que le souci primordial du Gouvernement a été d'assurer, par une mise en place progressive, l'application du principe énoncé plus haut et de ne pas alourdir les charges des entreprises. C'est une démarche qui écarte toute démagogie, aussi bien celle qui consisterait à déclarer que les patrons paieront, parce qu'ils peuvent tout payer, que celle qui consiste à présenter cette mesure comme la ruine des entreprises, car tout esprit objectif considérant votre projet ne peut pas y voir un facteur de ruine des entreprises.

La bonne marche de notre industrie est indispensable à la relance de l'activité économique, mais celle-ci doit profiter à toutes les catégories sociales parce que toutes font des sacrifices pour l'assurer.

La suppression de la prime de transport de 23 francs compensera effectivement dans les mois qui viennent la prise en charge par les entreprises d'une part des frais de transport des travailleurs ; le supplément de charges sera ensuite de 0,5 p. 100 de la masse salariale.

Pour ne pas trop encombrer mon intervention de statistiques, je ferai simplement remarquer que la contribution des entreprises au coût des transports, qui avait été de 41,3 p. 100 en 1972, n'est que de 31,2 p. 100 en 1982.

Bien sûr — et j'attire votre attention sur ce point — une condition impérative est que le prix des transports publics demeure fixé à son niveau actuel.

Les communes et les autorités organisatrices de transports urbains en province vont être autorisées, lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants, à instituer un versement destiné aux transports en commun, dont le taux, déterminé par le conseil municipal, ne pourra excéder 1 p. 100 des salaires, dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations sociales.

Un amendement voté par l'Assemblée nationale a abaissé à 30 000 habitants le seuil d'instauration du versement-transport, mais il en a fixé le taux à 0,5 p. 100 dans les agglomérations de 30 000 à 100 000 habitants, et cette mesure ne prendra effet qu'à compter du 1^{er} juillet 1983.

Nous retrouvons là le souci du Gouvernement d'éviter toute précipitation et de préserver les possibilités de financement des entreprises. Par un taux réduit et un décalage dans le temps, sont préservés les intérêts des petites et moyennes entreprises dans les communes de moyenne importance, tandis qu'une centaine de communes à peu près, libérées de toute tutelle sur l'affectation du produit de ce versement, pourront l'utiliser comme elles le jugeront utile et sans doute d'abord à l'amélioration si nécessaire des transports interurbains.

Permettez cependant à l'élu d'une banlieue parisienne d'attirer votre attention sur un point et de formuler une critique.

Les partenaires sociaux demeureront libres de négocier l'attribution d'une indemnité accordée non plus en vertu de dispositions législatives, comme c'était le cas pour la prime de transport, mais en vertu de dispositions conventionnelles. Or l'intérêt pratique de cette prime, fixée par voie législative, était, dans certains cas d'espèce, évident, bien que le montant de 23 francs, demeuré inchangé depuis 1970, ait été parfaitement ridicule. Je vise très précisément le cas des travailleurs qui ne peuvent utiliser les transports en commun, soit pour des raisons professionnelles, soit parce qu'il n'existe pas de transports en commun dans la région où ils habitent ; dans l'ouest des Yvelines, par exemple, certaines personnes sont contraintes d'utiliser leur véhicule individuel pour se rendre à leur travail ; elles ne peuvent tout de même pas se rendre à pied à Paris.

Ces travailleurs vont être pénalisés par la suppression de la prime de transport. Pourquoi sanctionner l'automobiliste qui ne peut faire autrement que d'utiliser son véhicule ? Je ne vous cacherai pas que j'étais partisan de conserver, pour ces cas très précis, une prime modulée en fonction de divers critères tels que la distance du plus proche moyen de transport collectif, le type de véhicule utilisé, la composition de la famille, etc.

Monsieur le ministre, le groupe socialiste votera votre projet de loi. L'amélioration des réseaux de transports publics qui résultera de sa mise en application profitera à tous ceux, jeunes et personnes âgées notamment, qui ne disposent pas d'une automobile. Ainsi se trouvera progressivement assuré pour eux un droit souvent impossible à exercer : le droit au transport, le droit, comme le déclarait M. le ministre d'Etat, pour toute personne de disposer d'un moyen de transport public dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de coût et de prix pour la collectivité.

Le développement des transports collectifs permettra de réaliser des économies de produits pétroliers et de réduire les difficultés nées de l'intensité de la circulation automobile ; il facilitera l'emploi raisonné du mode de transport individuel. En effet, il ne s'agit pas d'opposer le transport individuel et le transport collectif, et je suis persuadé que, par ce texte, le Gouvernement entend créer les conditions d'une nouvelle politique des transports, qui assurera la promotion de l'un et de l'autre.

Il s'agit de porter remède aux problèmes de plus en plus graves qui résultent de l'obligation où l'on est bien souvent placé d'utiliser sa voiture en raison de l'insuffisance, de la

vétusté et de la cherté des transports collectifs. L'utilisation du versement-transport permettra de lutter contre la dégradation des réseaux de transports publics et de créer des services nouveaux, cohérents, répondant réellement aux besoins de la population. C'est un élément d'une nouvelle politique d'aménagement de l'espace, susceptible de favoriser à terme le rapprochement du lieu du domicile et du lieu du travail.

Quelle a été l'évolution au cours de ces dernières années ? Elle a conduit à repousser vers la périphérie des agglomérations les travailleurs et les personnes âgées ; elle a créé une véritable ségrégation sociale dans l'espace.

La durée du déplacement « domicile-travail » est un phénomène négatif, tant du point de vue social que du point de vue économique. Lorsque l'on veut juger de la valeur du projet de loi qui nous est présenté, ce sont ces deux facteurs qu'il faut avoir présents à l'esprit : le social et l'économique ; on ne peut pas les séparer.

Or, on ne peut pas nier les conséquences économiques positives de l'amélioration qui résultera de l'application de votre projet de loi.

C'est donc bien dans le sens d'une meilleure organisation de l'espace bénéfique à l'économie nationale que va le projet de loi qui nous est présenté. C'est pourquoi nous le voterons. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

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

M. Michel Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si M. le ministre d'Etat avait pu distraire quelques instants supplémentaires de son temps, je lui aurais dit d'entrée de jeu que j'approuve pleinement le principe énoncé dans les premières lignes de l'exposé des motifs du projet de loi et qu'il a confirmé au début de son propos.

« Accorder une réelle priorité aux transports publics urbains constitue, dit le ministre, un des axes majeurs de la politique nationale des transports. »

Je me félicite qu'au moins au plan des déclarations d'intention votre Gouvernement, monsieur le ministre, se propose de poursuivre la politique menée par les gouvernements précédents, dont le ministre d'Etat a bien voulu reconnaître lui-même le bilan globalement positif en matière de transports et de circulation.

En Ile-de-France, les investissements réalisés depuis quinze ans pour améliorer les moyens de transport publics, préalablement figés pendant un demi-siècle, constituent un effort dont tous les habitants de la région reconnaissent l'ampleur, ainsi qu'en témoignent les résultats de consultations ou de sondages effectués à dates régulières.

La construction du R. E. R., l'extension en banlieue des lignes de métro, l'interconnexion S. N. C. F. - R. A. T. P., la modernisation et l'amélioration du confort ont permis l'organisation d'un réseau de transports en commun que, désormais, les grandes métropoles du monde entier nous envient.

La création, en 1975, de la carte orange fut un tournant décisif — M. Jean-Pierre Fourcade l'a rappelé tout à l'heure et nous sommes là pour attester de l'effet que celle-ci a produit. Elle a permis de simplifier les tarifications et la perception des titres de transport ; elle a surtout encouragé fortement les habitants de la région d'Ile-de-France à utiliser les transports en commun.

Tout cela, c'est l'acquis.

Aujourd'hui, au-delà de l'introduction de l'exposé des motifs du projet de loi, vous nous proposez une mesure ponctuelle, qui tendrait à faire prendre en charge par les employeurs une partie du coût de la carte orange de leurs salariés : 40 p. 100 aujourd'hui, 50 p. 100 demain ; on ne va pas plus loin pour le moment.

Votre projet, monsieur le ministre, a connu bien des avatars et a provoqué bien des réticences au sein même du Gouvernement, notamment de la part du ministre du budget et de la part du Premier ministre, si l'on se réfère à certaines déclarations de Maignon en février dernier, dont nous avons tous pu prendre connaissance.

Mais il fallait bien s'acquitter d'une promesse électorale, séduisante, j'en conviens, au premier abord, hélas dangereuse par les conséquences qu'elle implique.

A votre projet de loi, je reproche, en effet, d'être partiel, partiel et économiquement aléatoire.

Il est d'abord partiel dans la mesure où il anticipe sur la nécessaire réforme d'ensemble des transports collectifs en Ile-de-France ; de ce fait, vous mettez la charrue devant les bœufs.

Comment la mesure que vous proposez aujourd'hui pourrait-elle s'intégrer dans la nouvelle répartition des participations qu'il faudra bien mettre en place, si vous voulez vraiment réformer ?

Comment se répartira demain la charge globale d'un déficit, qui s'aggrave chaque année, entre les usagers, les entreprises et les contribuables ?

Or, c'est la question essentielle, puisqu'en matière de transports en commun en Ile-de-France toute réforme sera financière, avant d'être institutionnelle.

Je lui reproche, ensuite, d'être partial, car il instaure une discrimination injustifiable entre les salariés et de multiples catégories sociales.

En sont exclus les étudiants qui doivent faire de nombreux déplacements pour leurs études, leurs recherches, ou leurs loisirs, alors qu'ils disposent de bien peu de moyens.

Les chômeurs n'en tireront aucun avantage, alors qu'ils sont nombreux, qu'ils risquent fort d'être de plus en plus nombreux et qu'ils doivent accomplir de multiples démarches pour retrouver un emploi. Les touristes qui viennent visiter notre région paieront les transports au prix fort. De surcroît, est-il juste que les femmes non salariées soient, elles aussi, exclues du bénéfice d'une telle mesure ?

A ces interrogations, point de réponse ; à ces lacunes, point de solution.

Je lui reproche également d'être économiquement dangereux : n'aggrave-t-il pas les contraintes des entreprises au moment même où le Gouvernement promet de ne pas les accabler davantage ?

Faudra-t-il faire payer cette charge nouvelle par l'ensemble des consommateurs, lorsque les producteurs intégreront, dès qu'ils le pourront, son coût dans leur prix, au risque de voir le consommateur subventionner indûment le voyageur ?

Ou bien alors ne craignez-vous pas qu'à force de surcharger la barque des entreprises vous ne la fassiez couler pour le plus grand dommage de toutes celles et tous ceux qu'elles emploient, c'est-à-dire des salariés ?

A ces grandes inquiétudes, votre projet n'apporte aucun apaisement.

Et puis, monsieur le ministre, votre projet laisse en suspens tous les autres problèmes posés par la carte orange.

Voilà plusieurs années que le conseil régional — je parle sous le contrôle d'un certain nombre de ses membres — au nom des élus et des habitants de la grande couronne, demande son extension à l'ensemble des transports publics d'Ile-de-France, à condition, bien entendu, que l'Etat n'en tire point prétexte pour se dérober à ses obligations financières.

La création du titre unique de transport, en avril 1981, a permis d'effectuer un pas, puisqu'il s'appliquait aux habitants de la région d'Ile-de-France, situés en dehors des cinq zones de la carte orange. Mais le titre unique ne concerne malheureusement pas les habitants des secteurs d'Ile-de-France situés juste en dehors du périmètre de 75 kilomètres. Pour eux aussi, la solidarité doit s'exercer.

Or le projet de loi que vous nous présentez ne répond pas à la revendication fondamentale du conseil régional. Il n'évoque ni l'extension de la carte orange ni le remodelage nécessaire des zones où elle s'applique.

Mais, surtout, tout projet, pour être cohérent, devrait s'inscrire dans la perspective plus large d'une réforme générale de l'organisation des transports parisiens.

Le bureau du conseil régional d'Ile-de-France a formulé un certain nombre de principes et de propositions pour concilier les exigences de la décentralisation avec les caractéristiques particulières des transports collectifs dans la région-capitale. M. le ministre d'Etat paraissait lui-même désireux de trouver rapidement une solution à proposer, si j'en juge par les rencontres que j'ai personnellement eues avec lui.

Or, il apparaît aujourd'hui que, pour le Gouvernement, il est urgent d'attendre.

Alors, pourquoi tant de hâte à vouloir faire voter et appliquer la mesure que vous préconisez aujourd'hui ?

Les usagers, les entrepreneurs, les contribuables et les élus de la région d'Ile-de-France ont le droit d'obtenir, préalablement, des réponses claires et complètes aux questions qu'ils se posent sur l'avenir des transports dans leur région.

Ils veulent — nous voulons — en particulier savoir quelles seront les obligations et charges de chaque partenaire ? Comment sera conçue l'autorité organisatrice ? Quelles seront ses relations avec les entreprises gestionnaires ? Comment s'exercera son contrôle sur les coûts ?

Bref, ce projet, monsieur le ministre, ne peut en rien satisfaire ceux qui attendent une réforme globale institutionnelle et financière, qui permettra de poursuivre avec succès la politique menée depuis quinze ans en faveur des transports en commun, dans les meilleures conditions de clarté, de responsabilité et d'efficacité.

La poursuite d'une telle politique est essentielle pour assurer la qualité de vie des habitants, favoriser l'épanouissement économique de la région et permettre la distribution rationnelle de l'espace urbain. Pour en débattre, vous nous trouverez toujours disponibles et ouverts et — je répons là à M. le ministre d'Etat — nullement motivés par je ne sais quelles considérations politiques ou partisans étrangères au sujet.

En revanche, s'il s'agit de « saucissonner » une réforme globale en réformettes successives, dont l'effet le plus clair est d'aggraver la charge de tel ou tel des payeurs et, comme celle que vous nous proposez aujourd'hui, de compromettre un peu plus le fragile équilibre des entreprises sur lesquelles repose l'avenir économique de la région capitale, c'est-à-dire, pour une part, l'avenir économique de la France et le sort de ses travailleurs, pardonnez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que vous ne bénéficierez pas de notre caution. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*)

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon ami Philippe Machefer a exposé les préoccupations des habitants de Paris et de l'Île-de-France en face de ce projet de loi. Je voudrais, à mon tour, au nom du groupe socialiste, indiquer les sentiments des provinciaux eu égard à la nouvelle législation qui nous est proposée.

Le plan intérimaire prévoyait déjà expressément qu'il devait appartenir à la région, au département et aux collectivités locales d'organiser les services de transports collectifs.

Le projet dont nous discutons aujourd'hui s'inscrit donc parfaitement dans ce schéma et met en place le premier volet d'une série de mesures ébauchant la politique globale des transports, qui sera affirmée par la présentation, à l'automne prochain, de la loi d'orientation sur les transports intérieurs.

Au nom du groupe socialiste, je m'attacherai spécialement à évoquer ici la proposition de modification des conditions de perception et d'utilisation du versement-transport et l'abaissement du seuil pour le versement de 100 000 à 30 000 habitants, qui permettra ainsi à de nombreuses villes moyennes de soutenir et de développer dans des conditions plus favorables leurs efforts en faveur des transports en commun.

Le Gouvernement propose que, dans ces villes, le taux soit limité à 0,50 p. 100 de la masse salariale plafonnée.

Nous nous réjouissons que la fixation de ce taux ne soit que le franchissement d'une première étape. Il est également très positif de savoir que la question du financement des transports en commun sera examinée de manière plus approfondie dans quelques mois dans une loi d'orientation élaborée à la lumière des textes relatifs à la décentralisation.

Il est, en effet, indispensable d'améliorer la fréquentation des transports en commun pour des nécessités tant sociales qu'économiques.

Il importe également de confier aux collectivités locales, par des droits et des moyens accrus, la responsabilité de mettre en œuvre une politique de transports urbains cohérente répondant de manière plus efficace aux besoins exprimés. D'ailleurs, dans ce domaine, n'est-ce pas aux élus de décider en faveur des intérêts de leurs concitoyens ?

Des nécessités sociales et économiques justifient aisément le développement des transports en commun.

Compte tenu de raisons sociales, de nombreuses catégories de citoyens — familles, personnes âgées aux revenus modestes — n'ont pas d'autres possibilités de déplacement aussi commodes et peu onéreuses dans une agglomération.

Les raisons économiques tiennent au coût de l'énergie. Près de 20 p. 100 de l'énergie consommée en France est absorbée par les transports sous toutes leurs formes ; mais 10 p. 100 environ est le fait des seules voitures particulières et 5 p. 100 le fait des poids lourds. Il faut donc, bien entendu parallèlement à la recherche d'une réduction de la consommation des véhicules individuels et à la construction de véhicules plus sobres, développer des transports faiblement utilisateurs d'énergie et surtout favoriser les transports collectifs en ville.

D'autres raisons militent également en faveur de l'adoption de ce projet de loi ; elles tiennent au développement d'un processus d'urbanisation d'un type nouveau qui favorise le plus souvent l'usage de la voiture particulière.

Ce phénomène est devenu l'objet de critiques largement fondées, qui portent sur la durée et le coût du transport, l'inconfort aux heures de pointe tant dans les transports collectifs que dans les voitures individuelles, les difficultés de stationnement, la faible desserte des périphéries par les transports collectifs et la multiplication des nuisances, bruit et insécurité routière.

Les responsabilités politiques aux différents niveaux s'enchevêtrent : la commune gère la voirie, l'agglomération les transports collectifs, aidée parfois par le département et la région, et l'Etat subventionne le tout selon des modalités très variées.

La tarification des transports collectifs ne couvrant qu'une partie du coût, leur financement devient de plus en plus lourd pour les collectivités locales, malgré la participation des employeurs permise depuis 1971 à Paris et depuis 1973 dans les villes de plus de 100 000 habitants.

L'extension de cette contribution aux villes dont la population est supérieure à 30 000 habitants apparaît alors comme une initiative particulièrement heureuse, qui répond à une très ancienne revendication d'intérêt général.

C'est, dans le souci de décentralisation, la confiance accordée aux collectivités locales, qui détermineront, compte tenu de leurs projets de développement et d'urbanisation, leurs besoins et l'ampleur des efforts que seront amenées à consentir les entreprises implantées sur leur territoire.

C'est enfin, en ce qui concerne l'extension des responsabilités des élus locaux, un projet généreux qui répond à la fois à des exigences sociales et économiques, mais également à la nécessité de l'aménagement et de l'équilibre interne des villes.

Les élus locaux que nous sommes disposeront enfin des droits et des moyens qui leur permettront de mener une politique cohérente et plus harmonieuse, plaçant les transports au service de l'amélioration de la vie quotidienne des Français.

Je citerai l'exemple d'une expérience réussie, qui est tentée depuis deux ans par le syndicat des transports de l'agglomération de Limoges. Grâce à une cotisation de 0,75 p. 100 sur les salaires, le chef-lieu, capitale de la région, et les communes avoisinantes ont pu procéder à des équipements en véhicules de transports collectifs, à des aménagements de carrefour et de stationnement, au développement de lignes nouvelles, à l'aménagement de la circulation : tous ces équipements n'auraient pu être faits sans cette participation intéressante des entreprises et facilement supportée par elles, par les employeurs, au financement des transports publics urbains.

C'est pour ces raisons, aussi générales que particulières et confirmées par l'expérience que le groupe socialiste du Sénat votera cet important projet de loi. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, en réexaminant la participation des usagers, des employeurs et des contribuables au financement des transports publics, le projet de loi qui nous est soumis constitue une première étape significative dans l'élaboration d'une politique globale et nouvelle des transports.

Celle-ci fera l'objet d'une discussion, probablement à l'automne prochain. Nous nous en réjouissons, car tout doit être mis en œuvre pour que le droit au transport soit respecté et assuré au même titre que le droit au travail, au logement, à la santé ou à l'éducation. Pour ce faire, la priorité du développement des transports collectifs doit être affirmée.

Des besoins nouveaux sont apparus. Force est de constater qu'ils ont été satisfaits, pour l'essentiel, par les transports individuels. En effet, la croissance urbaine et le départ des travailleurs et de leur famille, rejetés des centres-villes vers la périphérie des agglomérations, ont entraîné un accroissement des déplacements qui n'a pas été accompagné d'un développement suffisant et adapté des transports collectifs, ce qui ne veut pas dire pour autant que rien n'a été fait. Les trajets allant du domicile au lieu de travail ont été allongés : perte de temps, fatigue accrue, dépenses supplémentaires sont le lot quotidien de nombreux Français qui travaillent.

La nécessité d'utiliser l'automobile, faute de pouvoir recourir à un autre mode de locomotion qui soit pratique et économique, a des conséquences fâcheuses. Nous les connaissons bien ; elles ont pour nom pollution, bruit, fatigue nerveuse, insécurité, gâchis de vies, d'énergie et de temps. Dans un nombre croissant d'agglomérations, la densité du trafic automobile aux heures de pointe est telle qu'elle met en cause la possibilité même de circuler dans des conditions convenables.

Certes, mon intention n'est pas de dénigrer un moyen de transport qui a son utilité propre, mais d'empêcher qu'il ne supplée aux carences des autres moyens de transport. Il est significatif qu'en région parisienne, pour les déplacements de banlieue à banlieue — M. le rapporteur le rappelait tout à l'heure — 15 p. 100 seulement des migrants utilisent les transports en commun.

L'automobile ne peut d'ailleurs jouer complètement ce rôle de substitution aux transports en commun. Ainsi, combien de personnes âgées, de handicapés, de jeunes, de ménagères restent bloqués dans leur quartier faute de pouvoir utiliser une voiture ? Combien de familles hésitent à acheter une voiture ou à s'en servir régulièrement eu égard aux dépenses que cela entraîne ?

Le service public des transports doit être développé et rénové en fonction des besoins de notre temps et de la collectivité tout entière, en tenant compte également de la nécessité d'économiser l'énergie.

Certes, les mesures que contient le projet de loi ne régleront pas tout, mais elles contribueront à la création ou à l'extension des transports collectifs, en province comme en région parisienne, et permettront d'assurer des tarifs raisonnables. Elles participeront, à ce titre, au développement des régions ; elles donneront aux collectivités locales plus de droits et de moyens pour mieux assurer la politique des transports collectifs urbains. En ce sens, elles permettront aux collectivités locales de prendre toute leur place dans la satisfaction des besoins populaires.

Je voudrais traiter plus particulièrement des dispositions qui concernent les villes de province, laissant à mon ami et collègue Fernand Lefort le soin d'intervenir sur les questions relatives à la région parisienne.

En abaissant le seuil de population à partir duquel il sera possible d'instituer le versement-transport, le Gouvernement donne satisfaction à une ancienne revendication que les élus communistes, aux côtés des usagers et des salariés, ont toujours défendue. Le projet de loi, amendé par l'Assemblée nationale, tend à abaisser ce seuil de 100 000 à 30 000 habitants.

Nous apprécions à sa juste valeur le pas qui est ainsi franchi : 90 000 villes supplémentaires seront concernées ; d'autres pourront prétendre au bénéfice du versement-transport, pour peu qu'elles se regroupent au sein de Sivom, par exemple.

Un grand nombre de communes de moins de 100 000 habitants — et, parmi elles, de communes de moins de 50 000 habitants — ont réalisé des efforts considérables pour s'équiper en transports collectifs, sans pouvoir bénéficier, jusqu'ici, de la possibilité de percevoir le versement-transport.

Faute de disposer des ressources financières indispensables, nombre d'autres communes n'ont pu mettre en place un réseau suffisant de transports collectifs, bien que leurs élus soient parfaitement conscients du fait qu'une telle réalisation correspond à un besoin réel de la population et qu'elle favoriserait l'activité industrielle, commerciale, financière, culturelle, sociale et administrative de ces agglomérations.

Permettez-moi, pour illustrer mes affirmations, de prendre l'exemple du département du Pas-de-Calais que je représente dans cette assemblée.

Ce département compte un peu plus de 1,4 million d'habitants. Actuellement, trois réseaux importants de transports urbains fonctionnent : le premier est celui du Sivom de l'agglomération boulonnaise, lequel regroupe neuf communes totalisant tout juste plus de 100 000 habitants, et qui est actuellement le seul habilité à percevoir le versement-transport.

Le deuxième réseau est celui de la ville de Calais dont le périmètre est réduit à cette seule ville, les efforts de la municipalité pour étendre ce périmètre en regroupant les communes voisines — ce qui constituerait une agglomération de plus de 100 000 habitants — n'ayant pas, pour l'instant, abouti.

Le troisième réseau est celui du district de la région d'Arras qui regroupe treize communes, lesquelles totalisent un peu plus de 80 000 habitants.

Le district de la région de Saint-Omer, qui regroupe dix-huit communes totalisant près de 50 000 habitants, a mené une étude concernant l'opportunité de se doter de la compétence « transports » pour organiser un réseau urbain sur son territoire. Nul doute, monsieur le ministre, que l'adoption du présent projet de loi ne favorise le passage du stade de l'étude à celui de la réalisation pour ce qui concerne l'agglomération audomaroise, l'amélioration du réseau arrageois et de sa gestion financière. En outre, cette loi contribuera certainement à débloquer la situation dans le Calais.

J'ajouterai que 600 000 habitants, c'est-à-dire 44 p. 100 de la population du Pas-de-Calais, vivent dans le bassin minier sur 10 p. 100 de la superficie départementale. La structure urbaine

y est caractérisée par l'absence de grandes villes au bénéfice d'une multitude de villes de 5 000 à 30 000 habitants qui se succèdent proches les unes des autres, formant un tissu urbain poussé sauvagement au gré des besoins de l'exploitation de la houille, dessinant ces villes tentaculaires que chantait Emile Verhaeren.

Avec une densité moyenne de population de 914 habitants au kilomètre carré, les besoins de transport y sont, vous l'imaginez, considérables. De nombreuses lignes d'autobus existent, mais aucune commune n'est habilitée à percevoir le versement-transport. L'abaissement du seuil de population à partir duquel il sera désormais possible de le percevoir permettra de restructurer, d'améliorer et de développer les transports en commun dans toute cette région. C'est ainsi qu'il accélérera, à n'en pas douter, la réalisation du réseau urbain qui est à l'étude dans le district de l'Artois, lequel regroupe vingt-neuf communes autour de Béthune, Bruay et Nœux-les-Mines.

Bref, les conséquences de la loi que vous nous proposez aujourd'hui, monsieur le ministre, se traduiront par une amélioration sensible des conditions de transport et donc de vie, pour des centaines de milliers d'habitants du département du Pas-de-Calais. L'adoption de ce projet contribuera à soutenir l'activité dans un département qui en a grand besoin.

Abandonnant l'exemple de mon département, j'en reviens au texte qui nous est soumis pour noter que la notion de seuil demeure. Sans faire de surenchère, je propose que l'on envisage, à terme, qu'il n'y ait plus de seuil du tout à partir du moment où une agglomération justifie d'un système de transport en commun et qu'elle l'organise.

Près de quarante agglomérations de moins de 30 000 habitants ont déjà créé des services publics de transports urbains, mais ceux-ci ne peuvent guère être développés, faute de moyens financiers suffisants.

En ce qui concerne le taux proposé du versement transport pour les villes de moins de 100 000 habitants, fixé à 0,5 p. 100, M. le ministre d'Etat nous a assuré qu'il s'agissait de franchir une étape dans l'amélioration des conditions de transport, sans alourdir de façon brutale et déraisonnable les charges des entreprises, ajoutant que cette situation serait réexaminée compte tenu des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs ainsi que des dispositions nouvelles résultant des lois de décentralisation.

Nous pensons qu'il faudra parvenir à un alignement du taux de versement-transport sur celui des grandes villes — à terme, bien entendu.

La discrimination à l'égard des villes moyennes qui résulte de l'instauration d'un taux différencié est d'autant plus injustifiée, à notre avis, que ces villes ont accompli ces dernières années des efforts souvent considérables pour s'équiper en transports collectifs.

Aussi notons-nous avec satisfaction qu'il s'agit là d'une mesure temporaire et espérons-nous qu'une solution sera rapidement trouvée pour que disparaisse toute discrimination en matière de taux de versement.

Cette solution s'impose d'autant plus qu'au moment où le processus de décentralisation engagé va donner une plus grande autonomie aux collectivités locales et des responsabilités plus larges aux élus locaux, il convient de faire confiance aux élus des communes ou groupements de communes de moins de 100 000 habitants pour instituer le versement-transport à un taux correspondant à la fois à un besoin réel de financement de leurs services publics de transport urbain et aux possibilités contributives des entreprises.

Par ailleurs, le projet de loi libéralise les règles d'utilisation du versement-transport en province. Nous nous en réjouissons. Ce sont désormais les autorités organisatrices de transports urbains qui pourront apprécier, en fonction des besoins, la meilleure affectation du versement. J'aurai probablement l'occasion de revenir sur l'intérêt de cette disposition lorsque nous examinerons l'article 4 du projet de loi.

Enfin, nous souhaitons que le principe de la prise en charge directe par les employeurs des frais de déplacement de leurs salariés entre leur domicile et leur lieu de travail puisse être étendu aux grandes villes de province. Nous savons que des études sont en cours avec les responsables de ces agglomérations. Nous espérons qu'elles aboutiront à une solution.

Le projet de loi s'appuie notamment sur le principe suivant : les déplacements entre le domicile et le lieu de travail concourent à la production et, à ce titre, doivent être pris en compte dans les coûts de production. Ce principe vaut, en fait, aussi bien pour la région parisienne que pour la province.

Ces propositions, que je tenais à présenter parce qu'elles méritent pour le moins réflexion, n'enlèvent rien, évidemment,

à la portée du présent texte qui recueille l'entière approbation du groupe communiste. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes et sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. Fernand Lefort. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les dispositions relatives aux transports collectifs urbains qui nous sont soumises marquent la volonté du Gouvernement de développer les transports collectifs, donc d'améliorer les conditions de vie des Français.

La deuxième disposition du projet — et en tant que représentant d'une collectivité de la région parisienne, c'est sur cette partie que j'apporte l'opinion du groupe communiste — est très cohérente, comme l'ensemble du texte, ainsi que vient de le démontrer mon collègue Raymond Dumont.

Elle est cohérente pour plusieurs raisons : d'abord, parce que les dispositions de prise en charge par l'employeur des déplacements entre le domicile et le lieu de travail figuraient en bonne place dans le programme du Président de la République et que notre groupe est intervenu plusieurs fois sur ce principe en réponse à une demande des salariés ; ensuite, parce que cette prise en charge constitue l'un des éléments d'une réforme financière plus profonde visant à répartir sur des bases nouvelles la charge financière des transports parisiens entre les différents partenaires intéressés : l'Etat, les collectivités, les entreprises et les usagers eux-mêmes.

Cohérente, aussi, parce qu'elle répond à un souci de justice sociale — contribuer à alléger la charge supportée par les salariés qui utilisent les transports en commun — et qu'elle tient compte de l'éloignement de l'usager par rapport à son lieu de travail. Cohérente, surtout, parce qu'elle doit permettre de favoriser la promotion des transports en commun, donc de contribuer à une politique d'aménagement de l'espace, si nécessaire en Ile-de-France. Cohérente, enfin, parce qu'elle respecte les engagements du Gouvernement : ce n'est qu'en juillet 1983 que pourra augmenter la charge globale des entreprises.

Le projet constitue une novation importante : sur le plan économique, l'obligation nouvelle faite aux entreprises se justifie par la forte unité que confère au marché du travail l'existence d'un réseau de transports développé et dont elles sont les premiers bénéficiaires. C'est l'efficacité des transports collectifs parisiens qui permet le fonctionnement normal des multiples entreprises de la région.

D'ailleurs, lorsque les transports collectifs sont absents ou insuffisants, nombre d'entreprises doivent assurer elles-mêmes des services de ramassage de leur personnel : 12 p. 100 sont dans ce cas dans l'Ile-de-France.

Enfin, certaines entreprises ont déjà concédé à leur personnel le remboursement partiel de la carte orange.

Tout cela indique que le projet de loi vient bien à son heure.

L'aménagement prévu répond tout d'abord à une double préoccupation : maintenir les ressources des entreprises de transport, ne pas alourdir les charges des entreprises.

Actuellement, 300 000 entreprises de la région d'Ile-de-France contribuent, pour un peu plus de quatre milliards de francs, au financement des déplacements des salariés au double titre du versement de transport et de la prime de transport, indemnité figurant sur les bulletins de paye pour un montant de 23 francs par mois, inchangé depuis quelque dix ans. Cette contribution représente 1,5 p. 100 de la masse salariale totale des entreprises de la région.

Seules les 55 000 entreprises de plus de neuf salariés, employant au total 3 700 000 salariés, sur un total de 4 400 000, sont assujetties à la fois au versement et à la prime de transport.

Le projet maintient les ressources des entreprises de transport sans alourdir globalement les charges des entreprises industrielles et commerciales et opère en définitive un transfert en faveur des salariés utilisant les transports en commun. Il est honnête et raisonnable.

La limitation du remboursement des abonnements à 40 p. 100 à partir d'octobre prochain et à 50 p. 100 l'année suivante constitue une avancée sociale significative.

Cette mesure devrait permettre de gagner 250 000 personnes à l'utilisation régulière des transports en commun.

Mesure de justice sociale, cette nouvelle mesure l'est particulièrement en région parisienne, où le développement urbain, lié aux spéculations foncières et immobilières, s'est caractérisé par un éloignement de plus en plus marqué des lieux de résidence et de travail, accentuant la ségrégation sociale et spatiale, entraînant des heures de fatigue à la limite du supportable.

Le coût du transport s'est aussi considérablement élevé ; l'inégalité du droit au transport entre les habitants du centre et ceux de la banlieue s'est développée.

Bien sûr, la mesure proposée n'amènera pas à elle seule les salariés au transport public. Il faut, pour y parvenir, qu'un plus grand nombre d'entre eux disposent d'une réelle possibilité de choix entre un transport individuel et le transport public.

Sans doute, au vu des résultats enregistrés, sera-t-il nécessaire dans l'avenir de procéder à un examen de la prime de transport. Cela dit — M. le ministre l'a justement souligné — rien n'interdit aux employeurs de continuer à verser une prime à leurs salariés.

Comblant les insuffisances actuelles du système des transports, particulièrement dans les liaisons de banlieue à banlieue, nécessite les efforts soutenus du Gouvernement et des services de transports, en particulier la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

Oh ! Nous savons que déjà des résultats non négligeables ont été obtenus grâce à certaines mesures d'humanisation et de sécurité. Le président de la R. A. T. P. a pu préciser dernièrement que, sur les six premiers mois de 1982, par rapport à 1981, le nombre de voyageurs sur le R. E. R. avait augmenté de 9,5 p. 100 et sur le métro de 2,7 p. 100. Il est évident que c'est le résultat de nouvelles réflexions et de mesures appliquées sur le réseau parisien telles que la transformation de la première classe du métro, la présence d'agents sur les quais avec des postes d'information, la présence d'agents d'accueil, très appréciée des voyageurs, les animations socio-culturelles qui soulignent la volonté de recherche de l'agréable et du dialogue.

Le domaine sécurisant est une des recherches constantes des responsables des transports en commun dans la région parisienne. Chacun sait que, dans cette région, le ministère a l'intention de lancer des programmes intéressants.

Il a été annoncé qu'une nouvelle opération importante serait poursuivie en 1982 pour assurer une liaison transversale entre la partie nord du réseau de banlieue S. N. C. F. et la ligne C du R. E. R. Il s'agit de la liaison vallée de Montmorency—Ermont—Invalides, dont M. le ministre a déclaré la réalisation d'utilité publique par décret du 25 septembre 1981.

Au sujet de la ligne Ermont—Invalides, des études ont été, sans nul doute, réalisées, pour que la traversée d'une ville comme Saint-Ouen, qui jouxte Paris, soit opérée en souterrain afin de ne pas séparer une partie de cette ville de l'autre partie, un aménagement d'espaces libres, d'activités et d'habitat pouvant être examiné sur la partie en surface au-dessus du souterrain.

C'est avec satisfaction que nous avons vu approuver par le ministère, le 26 octobre dernier, le projet de prolongement de la ligne de Cergy jusqu'à Puteux afin d'améliorer la desserte de l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Je ne ferai qu'évoquer le projet de liaison tramway Bobigny—Saint-Denis. Sa zone d'influence permettrait la desserte directe de 80 000 personnes et de 35 000 emplois.

Il est un fait que les services des transports parisiens examinent et recherchent la meilleure façon d'améliorer les transports en commun dans la région parisienne, notamment de banlieue à banlieue, pour accroître la part des transports collectifs dans le marché des déplacements, pour la recherche de matériels nouveaux au rendement plus économique.

Le ministère veut donner les moyens pour rechercher l'efficacité. Nous l'approuvons. C'est pourquoi nous nous prononçons contre les propositions de suppression de M. le rapporteur, notre désir étant d'approuver le projet tel qu'il a été présenté et cela dans le seul dessein de bien servir la population si importante de la région parisienne et de lui accorder un véritable droit au transport. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Gros.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, beaucoup de choses, et de très bonnes, ont été dites sur ce projet de réforme du financement des transports. Ce qui apparaît clairement au cours de ce débat, c'est que ce projet présente quatre défauts majeurs : il est incohérent, il est antisocial, il est antidémocratique et antiéconomique. (*Rires sur les travées communistes.*)

M. Josy Moinet. C'est affreux !

Mme Brigitte Gros. Il est incohérent, d'abord, dans sa finalité, car il avoue que le but qu'il poursuit est d'accroître le nombre des usagers des transports, alors que ce qu'il faut, au contraire, c'est limiter ce nombre d'usagers en rapprochant le lieu de travail du lieu de résidence.

C'était cela, monsieur le ministre, la priorité des priorités, et je regrette qu'on se soit attaché aux conséquences du temps de transport et non pas à la cause.

Quatre heures de transport par jour, c'est en effet l'enfer, qui atteint la santé, le moral, la vie de famille, la qualité du travail et le temps de vivre.

Dans mon livre *Quatre heures de transports par jour*, dans le film *Elle court, elle court la banlieue*, les solutions préconisées pour porter remède aux dramatiques problèmes des déplacements de la capitale à la banlieue étaient d'assouplir les autorisations et les régimes qui sont rigides pour pouvoir créer en banlieue des activités nouvelles de bureau et des activités industrielles.

En réalité, si l'on n'assouplit pas ces régimes, si l'on ne favorise pas la création d'emplois en banlieue, le problème de la distance entre l'emploi et le logement restera le même.

M. Michel Giraud, tout à l'heure, a dit qu'on avait mis la charue devant les bœufs, et c'est bien vrai.

Je regrette que M. Fiterman ne soit plus là, mais je dirai que l'arbre des transports en commun a caché, dans son esprit, la forêt de la réalité douloureuse de la vie en banlieue.

La deuxième critique que nous adressons à ce projet, c'est qu'il est antisocial — mon collègue des Yvelines M. Machefer l'a souligné — car il va favoriser les usagers déjà favorisés et défavoriser les usagers déjà défavorisés. Les riches en transports — car il y en a — seront plus riches, les pauvres en transports seront plus pauvres. (*Exclamations sur les travées communistes.*)

Je vais illustrer mon propos par deux exemples significatifs.

Premier exemple de ce que j'appelle les « riches en transports », c'est le cadre qui habite Paris, travaille à Paris, dispose d'une ligne de métro directe, passe dix minutes dans le trajet domicile-bureau ; ce cadre-là, riche en transports, se verra rembourser sa carte orange à partir du 1^{er} octobre 1982 à 40 p. 100 et, à partir du 1^{er} octobre 1983, à 50 p. 100.

Deuxième exemple, celui des pauvres en transports : une sténodactylo qui habite dans notre banlieue ouest et qui travaille dans la banlieue sud. Comme il n'existe pas pour elle de transports en commun, elle est obligée de prendre sa voiture.

M. Philippe Machefer. C'est vrai !

Mme Brigitte Gros. Eh oui, monsieur le ministre, c'est vrai que l'on n'a pas rouvert la ligne de grande ceinture aux voyageurs et qu'il n'y a pas de transports en commun valables de banlieue à banlieue.

Cette femme, obligée de se rendre en voiture à son travail, donc défavorisée sur le plan des transports, le sera doublement, car on va lui supprimer les 23 francs de l'indemnité de transport. Cette prime existe depuis trente-cinq ans. Elle était devenue pour les plus modestes un supplément de salaire non négligeable ; voilà qu'on la supprime ! C'est s'engager dans la voie de l'injustice, c'est contribuer à appauvrir les plus pauvres, c'est défavoriser les plus défavorisés, c'est oublier les habitants de banlieue qui disposent de revenus modestes et qui sont privés de transports en commun, c'est traiter par le mépris des Français qui méritent vraiment notre solidarité.

Monsieur le ministre, je reproche au Gouvernement de vouloir supprimer d'un trait de plume cette prime de transport à deux millions de salariés sans faire de différence entre les « grands » et les « petits » salariés, sans savoir quel type de conséquences cette mesure aura sur les ménages qui sont au Smic.

J'ai rencontré la semaine dernière une femme qui mettait de côté son indemnité de transport ainsi que celle de son mari, soit 430 francs par an, pour acheter les chaussures de ses enfants. Elle m'a dit : « Comment vais-je faire maintenant ? »

Troisième reproche : votre projet est antidémocratique et ce pour trois raisons : il porte atteinte à la liberté de choix des travailleurs, à la liberté de choix des entrepreneurs et, comme l'a dit M. Jean-Pierre Fourcade, à la politique contractuelle.

Les travailleurs pouvaient dépenser la prime de transport à leur convenance, c'est-à-dire qu'ils pouvaient utiliser le mode de transport qu'ils souhaitaient ou qui était à leur disposition, soit l'auto, soit le métro, soit le vélo. Mais ce système instaure un carcan : c'est l'abonnement qui sera remboursé ou rien.

Quant aux entrepreneurs, comment vont-ils poursuivre une politique contractuelle avec leurs salariés ? Ils ne pourront plus négocier avec leurs salariés l'affectation des recettes qu'ils gardent pour pouvoir rembourser les transports. Ainsi vous préférez la contrainte au libre choix des travailleurs.

Enfin, quatrième et dernier défaut de votre projet : il est antiéconomique. Il va aggraver la croissance du chômage, notamment dans les petites et moyennes agglomérations, car ce sont les petites entreprises dans les petites villes qui seront touchées. C'est un projet qui favorise les grandes entreprises dans les

grandes villes, les entreprises riches dans les villes riches, et qui va défavoriser les entreprises pauvres, c'est-à-dire les petites et moyennes entreprises, dans les communes pauvres.

Ainsi, monsieur le ministre, vous voyez bien que ce projet ne correspond pas vraiment à ce que souhaitent les Français qui habitent la banlieue — je ne sais pas s'il y en a beaucoup à Pau, sans doute — mais ce projet est essentiellement destiné à la région parisienne ; il ne correspond pas aux vrais besoins des usagers des transports et il ne satisfait pas les salariés modestes de la région parisienne.

Les usagers des transports sauront le juger car, finalement, c'est un projet rétrograde et nuisible pour eux. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique et sur les travées du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains ne peut que surprendre dans le contexte économique et social que nous traversons actuellement.

Il comporte certes — et il faut le noter — un aspect social. J'en mesure personnellement l'importance mais, avant moi, Mme Brigitte Gros, qui vient de me précéder à cette tribune, et d'autres orateurs aussi, ont fait bonne justice des prétendus avantages du texte qui nous est proposé.

Représentant, moi aussi, un département de la région parisienne, c'est plus particulièrement en fonction des charges et des difficultés que connaissent presque toutes les entreprises d'Ile-de-France que je voudrais formuler quelques observations.

Il est demandé aux employeurs de prendre en charge, directement, d'abord 40 p. 100, ensuite 50 p. 100 du prix de la carte orange ou de la carte hebdomadaire utilisée par leurs salariés. En 1981, c'est une charge de 4,5 milliards de francs, dont 3,5 milliards de francs au titre du versement-transport, qui a été mise à la charge des employeurs, la progression en francs constants étant de 67 p. 100 au cours des dix dernières années.

Nous ne pouvons que regretter que le coût de cette réforme — qui a été décidée, me semble-t-il, sans hésitation, par un réflexe spontané, une inspiration immédiate, un geste quasi automatique — soit mis à la charge des entreprises et cela essentiellement dans une période qui se caractérise par un accroissement de l'ensemble des charges sociales et fiscales et par un climat général de stagnation économique.

Une semblable attitude me paraît totalement démunie de réalisme. Actuellement, toute mesure qui accroît les charges des entreprises est mauvaise. Elle rapproche dangereusement les entreprises du point de rupture, qui ne pourra plus être dépassé.

Nous sommes donc dans un système totalement contradictoire. La lutte pour l'emploi, proclamée hautement, suppose la limitation des charges des entreprises et pourtant, ici encore, par un geste que je qualifiais tout à l'heure d'automatique, vous faites exactement le contraire, monsieur le ministre.

Bien entendu, il est allégué que la suppression de la prime de 23 francs doit soulager les charges patronales. Cependant, la prise en charge par les employeurs de 40 p. 100 du coût des déplacements de 1 350 000 utilisateurs de la carte orange ou de la carte hebdomadaire ainsi que le coût lié à l'augmentation des nouveaux utilisateurs de transports en commun pour un chiffre prévu de 250 000 utilisateurs supplémentaires aboutiront à compenser — compte tenu d'une nouvelle charge de 950 millions — l'allègement prévu.

Première remarque à ce sujet, et elle a été formulée par plusieurs orateurs de la gauche : rien n'interdira à quiconque — et si rien n'interdit, il est bien évident que les pressions viendront de toute part de la part des organisations professionnelles, comme c'est leur droit — rien n'interdira à quiconque de maintenir aussi la prime de 23 francs. Encore une fois, je vois par avance les pressions qui s'exerceront en ce domaine.

Par ailleurs, l'analyse précédente ne paraît pas justifiée ni justifiable car elle se place dans un délai déterminé — le jour qui est celui du vote de la loi — mais elle ne tient pas compte des coûts indirects de ce financement, elle ne tient pas compte non plus de ce qui se passera par la suite. Incontestablement, elle implique l'alourdissement ultérieur des charges des entreprises. Il faut se placer, non pas dans la perspective d'un examen immédiat et annuel, mais dans l'examen d'une perspective pluri-annuelle, et c'est dans ce sens que s'inscriront dans les faits les conséquences de la réforme.

Certes, nous prenons acte, et nous nous en félicitons, du rejet par la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale d'un amendement qui proposait de porter — déjà ! — le taux à 80 p. 100 dès le 1^{er} octobre 1984. Mais on sait

bien que de telles propositions peuvent être prises facilement et elles sont toujours le fait de la facilité. Je ne suis pas du tout certain qu'un tel danger puisse être définitivement écarté.

Ce que nous contestons, c'est qu'une charge supportée essentiellement par les entreprises — encore une fois, il n'y a guère besoin d'en ajouter actuellement — soit à la merci d'une manipulation, disons plus modestement, d'une augmentation des tarifs décidée par la R. A. T. P. et par le Gouvernement :

Il faut s'interroger dès maintenant sur les conséquences d'une mesure qui vient d'intervenir et qui aura des répercussions en ce domaine, le blocage des tarifs. Ne peut-on pas penser que cette disposition va entraîner comme conséquence une moindre participation de la part de l'utilisateur dans le financement des transports en commun parisiens ? Cela paraît dans la logique de votre système, monsieur le ministre. Qui comblera la différence ? Il serait bien utile de le savoir. Pour ma part, je crains fort, déjà, que l'on ne se retourne, le moment venu — et le moment viendra sûrement — vers les entreprises car, dans les modalités d'application, ne peut-on redouter très rapidement une nouvelle escalade ?

Serait-il acceptable, par exemple, que l'entreprise achète les cartes de transport pour les revendre à ses salariés à une valeur moindre ? Une telle disposition aboutirait à assécher un peu plus les trésoreries des entreprises qui n'en peuvent déjà plus. Tout demeure pourtant en ce domaine, faute de précisions et, faute de déclarations très claires, à la discrétion du Gouvernement.

C'est pourquoi, parce que ce projet n'offre pas de garanties, surtout à moyen terme, pour un allègement des charges des entreprises, parce que ce projet de loi ne comporte pas même la garantie que la prise en charge d'une partie de ce type de transport pourrait être exclue de l'assiette des cotisations de sécurité sociale, mes amis et moi-même ne pourrions accepter un texte dont la finalité sociale peut sans doute être admise, mais dont les modalités sur le plan économique ne peuvent qu'être désastreuses car elles mettent en péril les entreprises.

Or, les entreprises sont notre chance de survie au rang de grande nation pour un avenir proche. Accepter par des mesures successives, en apparence anodines, de courir un tel danger ne nous semble pas admissible. C'est véritablement jouer avec le feu et c'est pourquoi nous rejetterons ce texte. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Henri Duffaut. J'ai écouté toutes les interventions qui se sont produites au cours de ce débat avec le plus grand intérêt et j'ai été sensible aux arguments qui ont pu être exposés, en ce qui concerne l'alourdissement des charges des entreprises, notamment des petites et des moyennes.

Je ne parlerai pas de la région parisienne, que je connais mal, mais je parlerai de la province. Je suis moi-même maire d'une ville de province. J'ai un service de transport et je l'avais d'ailleurs avant l'institution du versement-transport. Forcément, un service transport est déficitaire. Par qui était couvert ce déficit ? Par les finances communales. Dans ces finances communales, les recettes sont assurées, en ce qui concerne les impôts directs, à concurrence de 60 p. 100 par la taxe professionnelle.

J'ai alors substitué à ce déficit, à ce paiement par les entreprises, le versement de 1 p. 100, mais ce versement de 1 p. 100 touche les entreprises, mais également toutes les collectivités publiques : Etat, ma commune même, tous les établissements parapublics et cela représente à peu près 50 p. 100 du total ; cela veut dire qu'en substituant le versement-transport à la couverture par l'impôt direct, j'ai en réalité allégé la charge des entreprises.

Si je fais une analyse des sommes payées par ces entreprises, j'ai constaté que pour ces petites et moyennes entreprises, sur lesquelles on s'est appuyé très justement d'ailleurs, la taxe professionnelle était supportée à plein, alors que le versement-transport a concerné essentiellement les entreprises à personnel nombreux ; je pense par exemple aux établissements bancaires dont la situation financière n'est pas très compromise actuellement, qui réalisent de très larges bénéfices et qui peuvent supporter très bien cette surcharge, je pense aux grandes entreprises de distribution commerciale dont nous savons également qu'elles sont prospères et qui n'ont pas de problème de compétitivité avec les pays étrangers.

Ainsi, je constate dans ma ville — je parle par expérience de ma ville, mais je présume que c'est probablement vrai pour beaucoup d'autres villes de province — que la substitution du versement d'entreprise se traduit finalement par un allègement des charges des entreprises et par une meilleure répartition du déficit du coût des transports. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. André Méric. Très bien !

M. André Labarrère, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Je demande la parole.

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

M. André Labarrère, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord excuser M. le ministre d'Etat qui était absolument tenu de se rendre à un conseil interministériel.

Je voudrais remercier M. Duffaut de son intervention. J'ai vécu exactement la même expérience que lui en tant que maire de Pau. Combien de critiques avons-nous entendues quand nous avons osé instituer le versement transport puisque nous dépassons les 100 000 habitants. On nous a dit que c'était la ruine, que c'était l'incohérence, bref on nous a opposé tous les arguments antiéconomiques.

Je répondrai maintenant rapidement aux deux critiques importantes qui ont été présentées par les différents intervenants : la première, c'est une mesure antiéconomique ; la seconde c'est l'incohérence. Je m'arrêterai un instant sur les observations très musclées de Mme Gros, sur l'aspect antisocial, antidémocratique du projet, observations qui rejoignent pour l'essentiel ces deux grandes critiques.

Première critique : c'est une mesure antiéconomique. Il est vrai qu'à l'heure actuelle il est important de ne pas surcharger la barque des entreprises, mais il est vrai également qu'il faut regarder exactement quelle est la portée de ce projet de loi sur le plan économique.

Tout d'abord, les entreprises concernées paieront au maximum pour le « versement-transport » 0,5 p. 100, je dis bien au maximum et cela donnera sur le plan des ressources quelques chiffres intéressants.

Pour le moment, le versement-transport donne, en région parisienne, 3 950 millions de francs ; dans les villes de plus de 100 000 habitants, 1 800 millions de francs et avec le seuil à 30 000 habitants, 315 millions de francs. Autrement dit, par rapport au total actuel du versement-transport qui est de 5 750 millions de francs, cela représentera 0,54 p. 100. Il est vrai que des petites et moyennes entreprises seront touchées, mais il est vrai également que si l'on regarde les chiffres, pour une entreprise de dix salariés, la charge se montera au maximum à 3 000 francs sur l'année. Je n'ironiserai pas sur cette somme, car toute somme supplémentaire est importante. Mais je crois tout de même qu'il faut ramener les choses à leur juste valeur.

Quant à l'incohérence, je dirai qu'au contraire ce projet de loi s'attache aux problèmes de fond. M. Fourcade disait tout à l'heure que nous n'attaquons pas vraiment le problème. Or, je lui rappellerai que depuis 1972, si l'on regarde l'évolution des trois parts, celle des usagers évolue normalement, celle de l'Etat et des collectivités locales ne cesse d'augmenter, alors que la part des entreprises, elle, ne cesse de diminuer. Voici les chiffres officiels pour la région parisienne : en 1972, la participation des entreprises était de 41,3 p. 100 ; aujourd'hui, elle n'est plus que de 31,2 p. 100.

Il est donc important et nécessaire de stabiliser ce rapport de forces, si je puis dire, entre les trois parts de façon à pouvoir s'attaquer aux problèmes de fond.

M. Fourcade a rappelé les efforts faits par les gouvernements précédents. Des efforts importants ont été en effet accomplis — M. le ministre d'Etat l'a dit — dans les années 1970, mais dès le septennat de M. Giscard d'Estaing, l'on a assisté au contraire à une dégradation dont les causes, nombreuses, peuvent évidemment être discutées. Ainsi, entre 1976 et 1981, le budget, dans ce domaine, a été divisé par 2,5.

Je voudrais dire à M. Fourcade, dont la courtoisie est connue — c'est un Aquitain ! — que j'ai été étonné de l'attaque très dure qu'il a portée contre l'Italie. Je ne crois pas, monsieur le sénateur, que nous ayons ici à attaquer un pays ami en disant que se développent chez lui des exactions ou tout ce que l'on veut. Vos paroles ont dû dépasser votre pensée. Je regrette que vous alliez dans le sens de M. Raymond Barre, qui s'est permis, à Washington, de critiquer très violemment la politique de la France. Quand on est Français, il est normal que l'on attaque la politique de son pays, mais dans son propre pays ; on ne doit pas aller créer à l'étranger un climat désastreux. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes ainsi que sur les travées des radicaux de gauche.*)

M. Jean-Pierre Fourcade. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. André Labarrère, ministre délégué. Avec plaisir.

M. le président. La parole est à M. Fourcade, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le ministre, je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre.

Je voudrais lever deux équivoques dans votre esprit.

Première équivoque : je n'ai pas attaqué l'Italie.

M. Robert Laucournet. Qu'est-ce qu'il vous faut !

M. Jean-Pierre Fourcade. J'ai déclaré que les sociétés industrielles développées comme les nôtres risquent — c'est l'exemple de l'Italie qui m'incite à le dire — à avoir trop de réglementation, trop de rigidité dans l'ensemble des régimes juridiques, sociaux et autres, de voir se créer à l'extérieur de l'économie normale de biens et de services des secteurs de travail noir, d'économie en marge de tout système fiscal et de tout système social. J'ai dit que cela était extrêmement grave pour la paix sociale.

L'une des critiques que je faisais au projet que nous examinons était qu'à force de vouloir tout réglementer, tout décider, imposer à l'entreprise de prendre dorénavant en charge 50 p. 100 de la carte orange, parmi un certain nombre d'autres réglementations, on court le risque de voir une grande partie de l'activité économique sortir du domaine normal, légal, institutionnel et passer dans un système d'économie hors marché qui est extrêmement grave.

Deuxième équivoque : je n'accepte pas l'amalgame que vous essayez de faire avec tel autre de mes anciens collègues. Je parle au Sénat à des ministres du Gouvernement français. Je n'accepte donc pas n'importe quel amalgame ou n'importe quelle citation et je le dis avec la courtoisie habituelle qui caractérise nos relations. (*Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I., du R. P. R. et de l'U. C. D. P.*)

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre délégué.

M. André Labarrère, ministre délégué. Monsieur Fourcade, je vous dirai en toute courtoisie que vous ne m'avez pas du tout convaincu à propos de l'Italie. Vous reverrez ce que vous avez dit. Je vous ai bien écouté. Vous avez eu des mots très gênants pour nos amis italiens. Mais comme on peut toujours revoir son texte, je suis persuadé que vous aurez l'intelligence de gommer ces quelques mots qui, si je comprends bien, ont dépassé votre pensée. (*Sourires sur les travées socialistes.*)

Pour ce qui est de M. Raymond Barre, je maintiens ce que j'ai dit. Je ne fais jamais d'amalgame. D'ailleurs, quel est l'homme politique qui en fait ? (*Nouveaux sourires.*)

J'ai déjà répondu aux critiques formulées par M. Giraud. Vous avez, monsieur le sénateur, un souci tout à fait louable de concertation, mais vous auriez — c'est le cabinet du ministre d'Etat qui m'en a fait part et je le dis sous toute réserve — mis deux mois de plus pour répondre à ce qui vous avait été demandé par le ministère. Je sais bien, ayant été moi-même président de conseil régional, que ce n'est pas toujours très facile, mais ces deux mois de retard sont dommageables.

M. Michel Giraud. J'enregistre les réserves !

M. André Labarrère, ministre délégué. Pour la sixième zone, vous savez fort bien que M. le ministre d'Etat est prêt à examiner ce problème. Des propositions ont d'ailleurs été faites à votre collègue M. Fourcade dans ce sens. C'est donc une affaire qui doit être étudiée.

J'avoue avoir été quelque peu étonné, connaissant l'ambiance feutrée de cette assemblée et son intelligence, de vous avoir entendu parler, dans un propos d'ailleurs élégamment tourné, et au détour d'une phrase, de l'esprit partisan de M. Fiterman. Vous avez été vraiment un peu dur. Je pense que vos propos ont également dépassé votre pensée.

M. Michel Giraud. Monsieur le ministre délégué, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Labarrère, ministre délégué. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Giraud, avec l'autorisation de M. le ministre délégué.

M. Michel Giraud. J'ai textuellement repris — je renvoie au compte rendu officiel, que M. le ministre d'Etat n'aura pu corriger — j'ai repris, dis-je, le propos de M. le ministre d'Etat qui avait déclaré que toute opposition à ce texte ne pourrait être qu'inspirée par des considérations qui n'auraient rien à voir avec le sujet et qui seraient de nature politique ou partisane. J'ai simplement voulu dire que tel ne serait pas le cas si on était conviés à une réflexion de fond sur la réforme des transports parisiens.

M. le président. Poursuivez, monsieur le ministre délégué.

M. André Labarrère, ministre délégué. On peut donc espérer que vous voterez le texte ! (*Sourires.*)

Je remercie M. Machefer. Je dirai à M. Laucournet que l'on va clarifier la répartition des compétences, en particulier au plan régional, grâce à la future loi qui vous sera soumise. Je le remercie de ce qu'il a dit sur les bienfaits du versement-transport. Du point de vue économique — plusieurs d'entre vous l'ont dit — le versement-transport non seulement permet l'amélioration des réseaux, la création d'emplois, de nouveaux équipements, mais fait travailler nos industries, notamment celles qui fabriquent des autobus.

M. Dumont a donné des exemples très concrets en démontrant l'utilité du versement-transport. Il a dit qu'il faudra un jour uniformiser ce versement. C'est une question qu'il conviendra d'étudier. Je remercie également M. Lefort.

Madame Gros, j'avoue avoir beaucoup apprécié, pour son humour, votre fameux film *Elle court, elle court la banlieue*. Vous étiez arrivée, à partir de problèmes très difficiles, à faire sourire. S'il y avait du sourire, il y avait aussi des éléments plus dramatiques.

Mais je me demande — et je vous le dis très amicalement — si, parfois, votre argumentation n'était pas un peu trop poussée, perdant par là même de sa valeur.

Vous avez dit : « Quatre heures de transport par jour. » C'est vrai dans certains cas, mais je vous rappelle que, dans la région parisienne, la moyenne est de une heure vingt.

Il en est de même quand vous dites — et je comprends bien la philosophie qui sous-tend vos propos — : « Les riches en transport seront beaucoup plus riches. » Mais comme vous le savez fort bien, l'objet du projet de loi n'est pas de donner davantage à ceux que vous appelez « les riches en transport ». Au contraire, il tend à rembourser davantage à ceux qui habitent le plus loin de leur travail, qui passent le plus de temps dans les transports. Cela va exactement à l'inverse de ce que vous pensez.

Par ailleurs, vous avez présenté de très bonnes suggestions. Je puis vous dire, de la part de M. le ministre d'Etat, que la réouverture de la ligne de grande ceinture au trafic voyageurs est très sérieusement mise à l'étude.

Je ne parlerai pas du supplément de salaire non négligeable que représentent les 23 francs. Comme l'a dit fort astucieusement M. Colin, on ne supprime que l'obligation de le verser.

Quant à l'aspect antiéconomique des mesures proposées, j'ai déjà répondu. Je comprends un peu votre passion dans ce domaine. Je ferai part de vos observations à M. le ministre d'Etat ; je suis persuadé que certaines de vos propositions l'intéresseront beaucoup.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Labarrère, ministre délégué. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à Mme Gros, avec l'autorisation de M. le ministre.

Mme Brigitte Gros. Sur le problème de la réouverture au trafic voyageurs de la grande ceinture, M. Fiterman m'a répondu la semaine dernière. Il a d'ailleurs désigné un groupe de travail à ce sujet, mais aucun des maires et des parlementaires intéressés de l'opposition n'a été mis au courant. C'est la première observation.

Ma deuxième observation est relative à la prime de transport. Cette prime de 23 francs va être supprimée. Donc les entreprises ne seront plus obligées de la payer à leurs salariés. Seules les entreprises très riches pourront continuer à le faire. S'il existe des usagers riches en transport et des usagers pauvres en transport, il existe aussi des entreprises riches et des entreprises pauvres. Les entreprises pauvres sont celles qui ont beaucoup de salariés. Elles sont donc pénalisées.

Ce projet de loi est injuste pour les plus pauvres des banlieusards qui ne disposent pas de transports en commun et qui vont se voir supprimer la prime de 23 francs.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. André Labarrère, ministre délégué. Avec ce projet de loi, monsieur Colin, nous ne revenons même pas à la situation de 1972 ! Lorsque vous dites que ce projet de loi a été présenté sur un réflexe, sur un coup de tête, vous n'êtes pas suffisamment informé des longs mois d'études, des volumineux dossiers, des longs rapports, des discussions avec tous les intéressés auxquels il a donné lieu. Je crois, au contraire, que ce projet est un exemple de concertation.

Un mot m'a surpris venant de vous : vous avez parlé de « manipulation » à propos de dispositions législatives. Ces paroles ont dû dépasser votre pensée ! Une disposition législative n'est jamais une manipulation ; elle est le résultat d'un vote par les élus du peuple.

Quant au problème plus précis de la trésorerie, le décret prévoira que les entreprises auront la possibilité soit d'acheter les cartes et de les revendre à tarif réduit, soit au contraire de rembourser les cartes à la fin du mois. Cela sera précisé.

J'indique très clairement que ce versement-transport ne sera soumis en aucune façon à charges sociales, s'agissant d'une indemnité représentative de frais.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais vous remercier : vous êtes en effet nombreux ici à bien connaître, en tant qu'élus, les problèmes de transport.

Le versement-transport institué par ce projet de loi ne résoud pas tout, loin de là, mais il constitue une avancée importante dans un domaine très difficile, qui pose d'ailleurs un problème d'organisation non seulement urbaine mais également rurale. A une époque où la population des centres-villes a tendance à diminuer — les résultats du recensement viennent de le prouver — et où celle des communes environnantes et des campagnes augmente, avec l'accroissement considérable des difficultés que cela entraîne, nous avons intérêt à faire en sorte que ces problèmes de transport constituent vraiment la priorité des priorités. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur les travées des radicaux de gauche.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Le deuxième alinéa de l'article L. 233-58 du code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :

« — dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 30 000 habitants ; ».

Par amendement n° 1, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Monsieur le président, mes explications sur l'article 1^{er} vaudront également pour les articles 2 et 3. Je ne pense pas avoir à y revenir ensuite.

Les dispositions des articles 1^{er}, 2 et 3 forment un tout puisqu'elles visent à étendre la possibilité de soumettre les entreprises employant plus de neuf salariés à un versement-transport aux villes, agglomérations ou communautés urbaines peuplées de 30 000 à 100 000 habitants. Nos commentaires valent donc pour les amendements déposés par la commission à ces trois articles.

En dépit de la limitation, dont on peut craindre qu'elle ne soit provisoire — personnellement, j'en suis persuadé — à 0,5 p. 100 du prélèvement sur la masse salariale des entreprises des villes secondaires qui se trouveront concernées, la contribution globale à laquelle les sociétés seront soumises peut être estimée à 450 millions de francs par an, compte non tenu de l'accroissement prévisible du nombre des agglomérations de plus de 100 000 habitants où le prélèvement est de 1 p. 100 du fait de la démographie ou d'un regroupement de communes.

Ces dispositions vont donc entraîner un alourdissement des charges des entreprises installées ou susceptibles de s'implanter dans des villes secondaires où le Gouvernement prétend cependant favoriser le développement des industries nouvelles. On se souvient d'ailleurs que c'est précisément cette volonté de décentralisation industrielle qui avait incité autrefois les pouvoirs publics à limiter la portée de la mesure étendue en province, en 1973 et en 1974, aux villes de 300 000, puis de 100 000 habitants.

En raison de la crise aiguë que nous traversons, en particulier des mesures de blocage récemment adoptées, qui postulent impérativement la renonciation à toute charge nouvelle de l'appareil économique et dont rien n'indique qu'elles ne devront pas être prolongées bien au-delà de la date d'application de ces dispositions, c'est-à-dire en juillet 1983 — mais nous savons déjà, car M. le ministre de l'économie et des finances nous en a parlé, que ce sera à la fin de l'année 1983 — votre commission ne peut que vous demander de rejeter ces trois articles, car ils sont susceptibles de remettre en cause la survie d'entreprises généralement fragiles et de créer ainsi de nouvelles poches de chômage dans des régions où les possibilités de réemploi et de reconversion sont déjà particulièrement difficiles.

Précisons que ces entreprises seront d'autant plus touchées qu'elles emploient souvent de nombreux salariés se situant au bas de l'échelle, dont la rémunération échappe également aux mesures de blocage.

J'ai entendu dire tout à l'heure que ces mesures conduiraient à un allègement de la part des entreprises. Je trouve cette affirmation absolument extraordinaire et je vais vous citer des chiffres que je connais bien, parce que ce sont ceux de l'agglomération nantaise.

Le déficit du syndicat de transports pris en charge par la collectivité locale à trois postes différents : déficit, chômeurs, personnes âgées, est de l'ordre de 70 millions de francs.

Les ressources de l'agglomération nantaise sont assurées à plus de 50 p. 100 — c'est de l'ordre de ce qui nous a été annoncé tout à l'heure — par les entreprises. Dès lors, elles apportent régulièrement un peu plus de 39 millions de francs.

Quant au reversement de la taxe sur les transports, il atteint, cette année, 120 millions de francs. Si les entreprises le payaient par le canal général des taxes, cela ne ferait plus qu'environ 67 millions de francs. Moralité : elles en paient un peu plus de 53 millions de francs par ce canal.

J'entends bien que parmi les entreprises, il en est qui sont publiques, mais tout le monde paie quand même.

Alors je ne vois pas du tout comment cette taxe pourrait alléger la part des entreprises. Sans cela, il fallait l'augmenter. C'était d'ailleurs le but de la manœuvre, sinon on ne l'aurait pas votée.

M. le président. La parole est à M. Darras, contre l'amendement.

M. Michel Darras. J'avais bien noté la précaution prise par M. Chauty, dans son rapport écrit, lorsqu'il motive ainsi la proposition de rejet des articles 1^{er} à 3 du projet de loi : « En raison de la crise aiguë que nous traversons et en particulier des mesures de blocage récemment adoptées qui postulent impérativement la renonciation à toute charge nouvelle de l'appareil économique et dont rien n'indique qu'elles ne devront pas être prolongées bien au-delà de la date d'application de ces dispositions, votre commission ne peut donc que vous demander de rejeter ces trois articles. »

Le rapporteur a bien senti, en effet, qu'il était difficile de justifier par les mesures de blocage le rejet des articles 1^{er} et 2 alors que l'article 3 propose que les dispositions des deux premiers articles prennent effet le 1^{er} juillet 1983. C'est pourquoi il prend la précaution d'écrire, à propos des mesures de blocage : « Rien n'indique qu'elles ne devront pas être prolongées bien au-delà de la date d'application de ces dispositions. »

Ainsi, monsieur le rapporteur, vous n'hésitez pas à jouer les Cassandra, vous prêtez même à M. le ministre de l'économie et des finances des propos — fort heureusement, j'ai apporté le procès-verbal des débats de l'Assemblée nationale — qu'il n'a pas tenus. Il a dit non pas que les mesures de blocage seraient prolongées pendant dix-huit mois, mais qu'elles s'inscriraient dans un plan d'ensemble de dix-huit mois — j'en donnerai d'ailleurs lecture dans un instant.

Par conséquent, vous n'hésitez pas à jouer les Cassandra pour tenter de masquer la faille de votre raisonnement.

En fait, les dispositions proposées pour les articles 1^{er} et 2 n'entreront en vigueur que le 1^{er} juillet 1983 — sauf si votre amendement de suppression de l'article 3 est adopté et si l'Assemblée nationale vous suit, soit dit en passant — conformément à la promesse qu'avait faite le Premier ministre, bien avant les mesures de blocage, de ne pas augmenter jusqu'au 1^{er} juillet 1983 les charges des entreprises.

Quant aux mesures de blocage — thérapeutique nécessaire, mais provisoire — elles sont limitées au 31 octobre 1982 et, d'ici là, ne vous déplaît, elles auront atteint les objectifs assignés.

Au lieu de la déclaration que vous prêtez à M. Delors, voici exactement ce qu'il a dit dans la séance du 24 juin 1982 de l'Assemblée nationale : « Ce blocage des prix et des revenus s'inscrit dans une stratégie économique de dix-huit mois. Cette stratégie prend en compte l'inquiétant environnement international, veut assurer la maîtrise de nos grands équilibres, lutter aussi contre les causes structurelles de l'inflation et donner un dynamisme aux investissements et à l'emploi. »

Vous faites dire à M. Delors que le blocage durera dix-huit mois alors qu'en réalité il indique que ce blocage s'inscrit dans une stratégie qui, elle, s'étalera sur dix-huit mois.

J'insiste, par ailleurs, sur le fait que l'article L. 233-58 du code des communes comporte actuellement les mots : « Ce seuil peut être abaissé par décret », mots que l'article 1^{er} du texte en discussion propose de supprimer en même temps que le seuil serait abaissé à 30 000 habitants.

Je rappelle à cet égard, monsieur Chauty, et vous le savez bien, que la loi n° 76-270 du 21 juillet 1976, portant approba-

tion du VII^e Plan de développement économique et social, stipulait « l'extension du versement de transport à des agglomérations de moins de 100 000 habitants ».

Président du district urbain d'Arras, qui compte environ 90 000 habitants et qui a parmi ses compétences les transports en commun, je n'ai cessé, ici même, de m'insurger contre la non-application de cette disposition et j'avais réussi à faire voter par le Sénat, le 19 décembre 1980, un amendement en ce sens lors de la discussion — interrompue par les événements du printemps de 1981 — d'un projet de loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

C'est donc dans la fidélité à un combat obstiné, mené pendant plusieurs années, qu'avec le groupe socialiste je voterai contre les amendements de suppression proposés par la commission des affaires économiques et du Plan.

Il convient, du reste, de souligner le caractère tout relatif de l'augmentation des charges des entreprises en la circonstance.

Vous avez tenté, à l'instant, monsieur le rapporteur, de répondre à notre ami Henri Duffaut. Il me permettra de revenir sur ce qu'il avait dit, ici même, le 23 novembre 1971, et qu'il a de nouveau exposé tout à l'heure à la tribune.

Défendant ce jour-là un amendement portant abaissement du seuil du versement-transport à 75 000 habitants, amendement qui faisait l'objet d'un avis favorable de la commission des finances, mais auquel le gouvernement de l'époque allait opposer l'article 40 de la Constitution, Henri Duffaut déclarait :

« Nous savons que les transports en commun sont tous déficitaires. Il y a deux façons de couvrir ce déficit, soit par les contributions directes, soit par les contributions spéciales actuellement appliquées dans les communes de plus de 100 000 habitants. » Il ajoutait : « La formule que je propose est plus favorable dans une large mesure aux entreprises que ne l'est le système actuel de financement par les finances publiques. En effet, dans le montant des contributions, par exemple dans ma cité, la taxe professionnelle représente 60 p. 100, ce qui veut dire que ce déficit est couvert essentiellement par la taxe professionnelle, tandis que si l'on applique ce 1 p. 100 — je signale que les entreprises qui ont moins de dix salariés ne la règlent pas — il sera payé par toutes les autres entreprises et par toutes les administrations publiques ou parapubliques, dont la part, bien souvent, représente 50 ou 60 p. 100, de telle sorte que, si cette procédure était instituée, cela se traduirait par une amélioration de la gestion des finances publiques et en définitive, dans un certain nombre de cas, par un allègement de la charge des entreprises. »

Je souhaiterais reprendre cet argument de notre ami Henri Duffaut car il est très important.

Je précise que la commission des affaires économiques et du plan — monsieur Chauty, je crois que vous en étiez déjà membre à l'époque — défendait le même jour, le 23 novembre 1979, un amendement adopté par elle à l'unanimité — le procès-verbal en fait foi — qui tendait à abaisser le seuil du versement-transport à 60 000 habitants.

J'ajoute enfin — *in cauda venenum*, monsieur Chauty — que j'ai dans mon dossier une lettre du 8 décembre 1976, émanant de l'association des maires de France, lettre dont j'ai déjà cité, devant le Sénat le 17 décembre 1979, le court extrait que voici :

« Le 16 novembre dernier, une délégation de notre association, conduite par M. Michel Chauty, sénateur maire de Saint-Herblain, a été reçue en audience par M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. » Ecoutez bien la suite :

« Il s'agissait de lui demander l'extension du bénéfice de la taxe de versement-transport à toutes les agglomérations disposant d'un service régulier de transports urbains collectifs. » (*Rires et applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

Je me permets alors de poser une toute simple question à M. le rapporteur : comment en un plomb vil l'or pur s'est-il changé ? (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées.*)

M. Michel Chauty, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, rapporteur. Vous savez tous que je n'ai pas l'habitude de me dédire, ni de tenir deux langages. Je me conduis en fonction des circonstances.

Ainsi, lorsque j'ai accompli cette mission au nom de l'association des maires de France, nous étions dans une situation économique déterminée ; celle de 1976 et pas du tout celle de 1982. Entre les deux, il y a eu le 10 mai et, depuis, il s'est produit une catastrophe dont les effets s'accroissent.

Il y a des mesures qu'il ne faut pas rajouter. Voilà l'affaire ! (*Applaudissements sur plusieurs travées de l'U.C.D.P., du R.P.R. et de l'U. R. E. I. — Exclamations sur les autres travées.*)

M. André Méric. L'apocalypse ! C'est ridicule !

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laucournet, pour explication de vote.

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, mes chers collègues, cette explication de vote vaudra pour les six amendements.

Dans cette maison, nous avons un règlement suffisamment souple pour offrir des solutions et des réponses à tout.

Quand on veut repousser un texte, on peut créer une commission spéciale — nous l'avons vu en matière de problèmes sociaux — ou alors opposer la question préalable. Aujourd'hui, la méthode est plus subtile : le projet de loi comporte six articles affectés chacun d'un amendement proposant sa suppression.

Alors, je suis perplexe. M. Duffaut vient d'expliquer à nouveau à M. le rapporteur ce qu'il avait dit précédemment. Les choses n'ont pas changé en matière de transport et de déplacements démentiels dans les villes. Depuis le 10 mai, comme avant, on se rend toujours dans le centre des villes, et, pour cela, on prend sa voiture ou l'autobus. Le problème est resté le même et il faut lui trouver une solution.

Comment se peut-il que vous n'ayez pas compris, mesdames, messieurs de la majorité, ce que vous ont expliqué plusieurs de vos collègues maires de villes importantes comme MM. Duffaut, Darras, Machefer, Dumont et moi-même ?

En fait, dans cette affaire, vous prenez une position politique. Je dirai même que vous adoptez une position partisane.

M. André Méric. Très bien !

M. Robert Laucournet. Si, à la fin de cette discussion, il subsiste quelque chose du projet de loi, je demanderai, au nom de mon groupe, un scrutin public, car il faut que les usagers des transports publics sachent où sont leurs défenseurs. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes, communistes et des radicaux de gauche.*)

M. le président. Monsieur Laucournet, votre demande de scrutin public porte-t-elle sur l'ensemble du texte ou sur l'amendement n° 1 ?

M. Robert Laucournet. Sur l'amendement n° 1, monsieur le président, parce que je crains qu'à l'issue de notre discussion il ne reste plus rien du texte !

M. le président. Je vous signale que je suis déjà saisi de deux demandes de scrutin public sur cet amendement, l'une émanant de la commission et l'autre du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.

Mme Brigitte Gros. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Gros.

Mme Brigitte Gros. Je voudrais exprimer mon étonnement après avoir entendu les paroles que vient de prononcer notre collègue M. Laucournet. Je crois qu'aucun d'entre nous dans cette assemblée, à quel que groupe qu'il appartienne, ne mêle la politique à la défense des usagers des transports. (*Exclamations sur les travées socialistes et communistes.*)

C'est notre droit le plus strict d'avoir, sur ce sujet, des points de vue différents !

Monsieur Laucournet, moi je vis parmi les usagers des transports. Je sais ce qu'ils pensent de ce projet. Ce n'est pas une démarche politique qui a guidé mon propos, mais l'envie de dire la vérité.

En réalité, il s'agit d'un projet anti-social, sachez-le ; finalement, ce sont les usagers qui en feront les frais. Vingt-trois francs par mois — quarante-six francs pour un couple — cela compte pour les usagers modestes. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.C.D.P. et de l'U.R.E.I.*)

M. Michel Darras. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Michel Darras. Qui donc mêle la politique au problème du financement des transports urbains ?

« C'est la faute à Rousseau, c'est la faute à Voltaire », chantait Gavroche. A entendre M. le rapporteur tout à l'heure, nous avons tous compris que « c'est la faute au 10 mai » !

Voyons, monsieur le rapporteur, le blocage des prix n'est pas une invention de l'actuel Gouvernement ! J'ai eu la curiosité

de relire le débat qui s'est déroulé à l'Assemblée nationale lors du vote de la loi ayant institué le versement-transport en 1973. Nous n'étions pas au pouvoir !

Je ne résiste pas au plaisir de citer la déclaration faite par un membre de la majorité de l'époque — je ne citerai pas son nom, car cela ne se fait pas — et qui figure à la page 2390 du procès-verbal de la séance du 21 juin 1973 : « Je rappelle au passage que les prix pratiqués par ces petites entreprises de l'industrie, des services et des commerces sont toujours bloqués. Ce n'est pas le moment d'augmenter les charges. »

M. Michel Crucis. C'est toujours vrai !

M. Raymond Dumont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dumont, pour explication de vote.

M. Raymond Dumont. La participation des employeurs au financement des transports en commun a débuté dans la région parisienne. Elle a, ensuite, été étendue aux agglomérations de plus de 300 000 habitants, puis le seuil a été abaissé à 100 000 habitants. Tout cela s'est passé sous l'ancien régime.

L'article 1^{er} du présent projet de loi propose de ramener ce seuil à 30 000 habitants. Nous considérons qu'il devrait s'agir d'un premier pas vers la suppression de tout seuil qui fera disparaître l'inégalité existant entre Français suivant le lieu où ils travaillent et habitent.

La majorité — il fallait s'y attendre — nous oppose la charge qui en résultera pour les entreprises. Notons, d'abord, que cette charge sera limitée et que, dans certains cas — notre collègue M. Duffaut l'a démontré en prenant un exemple précis et irréfutable — cette mesure pourra même se traduire par un certain allègement.

Par ailleurs, nous ferons remarquer que les salaires dans les villes que certains ont qualifié, je ne sais trop pourquoi, de « secondaires » — j'aimerais mieux qu'on emploie l'adjectif « moyennes » ou « petites » — sont, sauf exception rarissime, inférieurs à ceux qui sont payés en région parisienne ou dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus.

Malgré ces salaires moindres, le taux de chômage n'y est pas inférieur. Au contraire, bas salaires et fort taux de chômage vont généralement de pair.

Les entreprises qui paient les salaires les plus bas sont parmi les plus fragiles économiquement. Ce sont elles, précisément, qui supportent le moins bien la concurrence.

A l'inverse, les entreprises qui paient les meilleurs salaires et qui emploient une main-d'œuvre plus qualifiée sont, dans la plupart des cas, celles qui supportent le mieux la concurrence, qui gagnent des parts de marché, tant à l'intérieur qu'à l'exportation.

Réduire la compétitivité des entreprises au seul problème des coûts salariaux relève d'une analyse économique tronquée et, par là même, erronée. Bien d'autres éléments — monsieur le rapporteur, vous avez suffisamment d'expérience en la matière pour le savoir — concourent à la compétitivité d'une entreprise. Citons-en quelques-uns : la qualité des produits fabriqués, leur caractère novateur, la satisfaction des goûts de la clientèle, les délais de fabrication, le service commercial, le service après-vente.

Dans le monde où nous vivons, les entreprises qui prétendent asseoir leur existence uniquement sur les bas salaires sont irrémédiablement condamnées. Encourager les entrepreneurs dans cette voie, c'est finalement — pensons-nous — leur rendre un mauvais service, c'est les détourner de l'effort créateur, de la nécessaire modernisation de leur appareil de production. Voilà une raison supplémentaire pour que le groupe communiste ne vote pas l'amendement de suppression de l'article 1^{er} qui nous est proposé. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes*)

M. Louis Perrein. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Perrein, pour explication de vote.

M. Louis Perrein. Monsieur le président, mes chers collègues, je ne peux pas laisser Mme Gros dire qu'elle est la seule à prendre en compte les problèmes que posent les transports dans la région parisienne. Je suis un élu de cette région et, moi aussi, je vis tous les jours les difficultés des salariés qui se rendent sur leur lieu de travail.

Il est bon que le Gouvernement prenne un certain nombre de mesures nouvelles pour améliorer les transports dans la région parisienne et dans les grandes villes. Le projet de loi qui nous est proposé aujourd'hui n'est qu'une partie d'un tout, c'est-à-

dire d'une nouvelle politique des transports dans les agglomérations importantes afin, notamment, de favoriser les déplacements dans nos banlieues qui s'étendent de plus en plus.

Après tout, mes chers collègues, nous sommes bien obligés de prendre en compte la situation dont nous avons hérité et d'essayer de pallier toutes les carences qui sont le fait des gouvernements précédents.

On ne peut tout de même pas dire que c'est depuis le 10 mai que le problème des transports dans la région parisienne se pose ! En fait, il existe depuis une vingtaine d'années pendant lesquelles la politique des gouvernements a été telle que les travailleurs ont été obligés d'habiter de plus en plus loin du centre de la capitale, de plus en plus loin des lieux de travail.

Les uns et les autres, nous devons tout de même être conscients de nos responsabilités. Il faut améliorer les transports en commun. Ce projet a le mérite d'aborder le problème franchement et de favoriser leur accès au plus grand nombre.

C'est pourquoi, monsieur le président, mes chers collègues, je vous demande de prendre conscience de cet énorme problème et de voir, dans le projet de loi qui nous est proposé, une amorce de solution à cette difficile et douloureuse question du transport des salariés de leur domicile à leur lieu de travail. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de trois demandes de scrutin public, l'une émanant de la commission, l'autre du groupe socialiste et la troisième du groupe de l'U.C.D.P.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 146 :

Nombre des votants.....	301
Nombre des suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés..	151
Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 1^{er} est supprimé.

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — L'article L. 233-61 du code des communes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, pour les communes dont la population est comprise entre 30 000 et 100 000 habitants et pour les établissements publics, lorsque la population de l'ensemble des communes en faisant partie est comprise dans les mêmes limites, le taux du versement-transport ne peut dépasser 0,5 p. 100 des salaires définis à l'article L. 233-59. »

Par amendement n° 2, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Monsieur le président, j'ai exprimé l'opinion de la commission sur les articles 1^{er}, 2 et 3. Je n'y reviens pas.

Je demande la suppression de l'article 2 et je dépose une demande de scrutin public sur cet amendement.

M. Michel Darras. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Michel Darras. Cet article tend à ramener à 0,5 p. 100 — comme je l'avais moi-même fait voter par le Sénat le 19 décembre 1980, après ce que j'appelais une « longue marche » et une longue concertation avec M. Blin, rapporteur général — le taux limite du versement transport pour les agglomérations de population inférieures à 100 000 habitants.

Je suis le président d'une autorité organisatrice de transports dans une agglomération de 90 000 habitants. Pour une commune de 100 000 habitants, on accorde 140 francs en moyenne, par an et par habitant ; pour une commune de 90 000 habitants, zéro franc.

Au nom de cette autorité organisatrice de transports, je déclare que nous accordons la possibilité d'instaurer le versement transport au taux de 0,5 p. 100 au 1^{er} juillet 1983, comme l'Assemblée nationale va le décider puisque le Sénat ne semble pas vouloir le faire, est nécessaire et suffisant.

Bien sûr, le rapporteur nous a dit que c'est encore trop augmenter, au taux de 0,5 p. 100, les charges des entreprises. Mais quid des charges des collectivités locales ? Quid de la nécessité d'organiser, pour les agglomérations de moyenne importance, dans l'intérêt général, des transports en commun qui permettent de réaliser de notables économies d'énergie ?

La politique étant un choix — et celui de la majorité de notre assemblée n'est pas bon — il faut en l'occurrence opter entre le souci de ne pas gêner, un peu, très peu même, comme Henri Duffaut l'a démontré, les entreprises à partir du 1^{er} juillet 1983 et celui de ne pas asphyxier les collectivités locales organisatrices de transports en commun.

Voilà pourquoi le groupe socialiste votera contre l'amendement tendant au rejet de l'article 2 qui est un article raisonnable puisqu'il abaisse le taux de 1 p. 100 à 0,5 p. 100. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Raymond Dumont. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Raymond Dumont. L'article 2 propose d'ajouter à l'article L. 233-61 du code des communes un troisième alinéa fixant à 0,5 p. 100 le montant du versement transport dans les communes et établissements publics regroupant de 30 000 à 100 000 habitants.

Si l'on supprime cet article 2, comme le propose la commission des affaires économiques et du Plan, que restera-t-il de l'article L. 233-61 du code des communes ? Seulement les premier et deuxième alinéas qui fixent le taux du versement transport à 1 p. 100 ou même à 1,5 p. 100 dans certains cas.

Et si l'Assemblée nationale prenait au mot le vote du Sénat ? Et si ses représentants, lors de la réunion de la commission mixte paritaire, s'appuyaient sur le vote du Sénat pour accepter la suppression du taux de 0,5 p. 100 ? Les membres de la majorité sénatoriale iraient tout à fait à l'encontre de ce qu'ils prétendent vouloir défendre !

M. André Méric. Très bien !

M. Raymond Dumont. Il a été question, au cours du débat de la nuit dernière, d'« effets pervers » à propos d'un tout autre sujet. La suppression de l'article 2 aurait un effet pervers. C'est pourquoi le groupe communiste ne votera pas la suppression de cet article tout à fait raisonnable. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant l'une du groupe socialiste et l'autre de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 147 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	151
Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

M. le président. En conséquence, l'article 2 est supprimé.

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Les dispositions des articles premier et 2 ci-dessus prennent effet le 1^{er} juillet 1983. »

Par amendement n° 3, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Notre argumentation est la même que pour l'amendement précédent et je demande, au nom de la commission, un scrutin public.

M. Raymond Dumont. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Raymond Dumont. Aux termes de cet article 3 que la commission nous propose de supprimer, « les dispositions des articles 1^{er} et 2 prennent effet le 1^{er} juillet 1983 ». L'effet de sa suppression serait que les modifications relatives au seuil de la perception du versement transport entreraient en vigueur dès la promulgation de la loi.

Je dois mettre en garde nos collègues de la majorité contre un effet qui n'est pas celui qu'ils pourraient attendre.

Par ailleurs, cette précision de date enlève une bonne part de sa valeur, pour ne pas dire toute sa valeur, à l'argument selon lequel les dispositions des articles 1^{er} et 2 sont particulièrement mal venues en période de blocage des prix.

Au demeurant, ce blocage est très relatif si l'on tient compte des exceptions prévues dans la loi qui a été votée, des dérogations qui ont déjà été accordées et de celles qui ne manqueront pas de l'être dans les semaines et les mois à venir.

C'est pourquoi le groupe communiste votera contre l'amendement tendant à la suppression de l'article 3.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant l'une du groupe socialiste et l'autre de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 148 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	151
Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 3 est supprimé.

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — L'article L. 233-62 du code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 233-62. — Sous réserve des dispositions de l'article L. 233-64, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. »

Par amendement n° 4, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Ainsi que l'a rappelé à l'Assemblée nationale M. Jean-Pierre Destrade, les dispositions présentement applicables au versement-transport, tant à Paris qu'en province, limitent l'application de celui-ci à la compensation des réductions tarifaires consenties aux salariés ainsi qu'aux investissements spécifiques et aux installations et opérations nouvelles intéressant les transports collectifs. Il était, en effet, apparu logique au législateur de 1973 de n'imputer aux entreprises que les pertes de recettes liées au transport des salariés.

Les dispositions qui nous sont aujourd'hui proposées prétendent, au nom de l'indépendance communale, supprimer cette limitation.

Votre commission ne voit pas, pour sa part, ce qui pourrait justifier un tel accroissement du champ d'application de cette ressource spécifique, qui conduirait, dans la pratique, à mettre à la charge des employeurs l'ensemble du déficit des transports en commun et autoriserait, dans l'immédiat, la fixation du

prélèvement au taux maximum. Mais cela n'est qu'accessoire, car, en réalité, on découvrirait très vite que le prélèvement est insuffisant et on en demanderait l'augmentation.

Nous ne pouvons donc que proposer le rejet de l'article, et je demande un scrutin public.

M. Michel Darras. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Michel Darras. Voilà une disposition qui intéresse aussi bien les agglomérations de plus de 100 000 habitants que celles dont la population est inférieure à 100 000 habitants.

Aux termes de l'article 4 du projet de loi, les autorités organisatrices de transports seront davantage libres d'utiliser le versement-transport à leur convenance, en fonction de leurs besoins et de leurs objectifs.

Nous considérons qu'il s'agit là d'une mesure positive et importante, parfaitement cohérente avec les dispositions de la loi du 2 mars 1982 sur les droits et libertés des communes, des départements et des régions.

Je n'aurai pas la cruauté d'infliger de nouveau à M. Chauty et à tutti quanti la liste des demandes répétées de l'association des maires de France — dont certaines sont très récentes — tendant à ce que ces dispositions souples soient prises. (*Très bien ! Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Michel Chauty, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, rapporteur. Je me permets de dire à M. Darras qu'il peut formuler toutes les observations qu'il veut. Mais je m'appelle Chauty, C. H. A. U. T. Y. C'est un nom très français. Cela n'a rien à voir avec « tutti quanti » !

M. Michel Darras. Je demande la parole.

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

M. Michel Darras. Par « tutti quanti », j'ai voulu dire « tous autres ». Je visais tous ceux qui, dans cet hémicycle, me semblent aujourd'hui tourner le dos aux intérêts des collectivités locales.

Pas plus que tout à l'heure les propos de M. Fourcade parlant de l'Italie, mon propos ne se voulait injurieux à votre égard, monsieur Chauty.

M. Michel Chauty, rapporteur. J'en prends note.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 4.

M. Raymond Dumont. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Raymond Dumont. Lors de mon intervention dans la discussion générale, j'avais évoqué, sans m'y arrêter, l'intérêt de cet article. Permettez-moi d'y revenir brièvement.

Cet article prévoit que le versement-transport peut être affecté aux transports publics urbains mais également aux autres services de transports publics qui, sans opérer exclusivement à l'intérieur du périmètre desservi par les transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération.

Cette disposition est beaucoup plus souple que les textes actuellement en vigueur. Elle répond à la diversité des situations.

Je voudrais revenir — et je vous prie de m'en excuser, mes chers collègues — à l'exemple de mon département.

L'étude très complète effectuée à la demande du conseil général du Pas-de-Calais révèle l'existence d'un certain nombre de pôles d'attraction pour ce qui est des emplois. Elle montre la nécessité de réseaux de transports en commun bien adaptés, permettant les migrations quotidiennes alternées de main-d'œuvre qui se dirigent vers ces pôles à partir des communes environnantes et également à partir de celles qui se trouvent dans un rayon pouvant atteindre 10, 15 voire 20 kilomètres alentour.

Il ne s'agit donc pas de transférer sur les employeurs le déficit de certaines lignes, mais essentiellement d'assurer aux salariés qui habitent des localités périphériques des pôles principaux d'emplois le bénéfice des mêmes facilités que celles dont jouissent leurs collègues qui habitent les communes où sont implantés les emplois.

Cette disposition facilitera une meilleure utilisation de l'espace et un meilleur aménagement du territoire.

Nous voterons donc contre l'amendement de suppression.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une, du groupe socialiste, l'autre, de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 149 :

Nombre des votants.....	301
Nombre des suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés..	151
Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 4 est supprimé.

Article 5.

M. le président. « Art. 5. — Toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens, doit prendre en charge, aux taux de 40 p. 100 à compter du 1^{er} octobre 1982 et de 50 p. 100 à compter du 1^{er} octobre 1983, le prix des titres d'abonnements souscrits par ces salariés pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est limitée aux parcours compris à l'intérieur de la zone définie ci-dessus.

« Un décret détermine les modalités de la prise en charge prévue au présent article, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel, ainsi que les sanctions pour contravention aux dispositions du présent article. »

Par amendement n° 5, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Monsieur le président, nos commentaires sur cet article valent également pour l'article 7 et l'amendement qui s'y rapporte. Les dispositions des articles 5 et 7 sont, en effet, complémentaires puisqu'ils prévoient, en compensation de la prise en charge progressive du coût des titres de transport à tarif réduit dont bénéficient les salariés, la suppression de la prime de transport.

Sur la base d'évaluations chiffrées faisant état de l'existence de 1 350 000 titulaires de titres d'abonnement et de 4 millions de salariés bénéficiaires de la prime de transport, le Gouvernement estime que la suppression de cette dernière balance la prise en charge à 40 p. 100 de la carte orange et de la carte hebdomadaire de travail.

Sans prétendre contester ces chiffres, nous estimons que cette présentation des choses appelle quelques observations.

En premier lieu, comme l'a déclaré M. le ministre des transports lui-même au cours des débats à l'Assemblée nationale, « la suppression de cette obligation — le versement de la prime par les entreprises — ne signifie évidemment pas son interdicton. Le nouveau système n'exclut pas d'autres modalités de contribution des employeurs au paiement du trajet domicile-travail, modalités pouvant être négociées entre partenaires sociaux ou maintenues lorsqu'elles existent. » Ces propos, en raison de la personnalité de leur auteur, nous apparaissent au minimum comme une forte invitation aux employeurs à continuer à verser cette prime ou aux syndicats — ce qui est leur affaire — à en réclamer le maintien, du moins pour les quelque trois millions de salariés qui, n'utilisant pas les transports en commun, se trouveront privés sans contrepartie de leur prime.

Il serait donc surprenant que ce plateau de la balance qui nous est présenté se trouve totalement vide.

En second lieu, si le taux de participation au paiement des titres de transport par les entreprises est bien, au départ, de 40 p. 100, il sera demain de 50 p. 100, et l'intention n'est pas dissimulée d'élever progressivement ce pourcentage, comme l'a proposé, à l'Assemblée nationale, un membre de la majorité.

Il convient, enfin, de noter le caractère artificiel d'un parallèle établi entre un élément fixe, comme l'était devenue la prime, avec un facteur nécessairement mobile, puisque lié aux tarifs de transport.

S'il peut s'agir dans l'immédiat à Paris d'une opération « blanche », ce caractère « innocent » n'est donc que temporaire et les charges des entreprises d'Ile-de-France sont, en fait, appelées à s'accroître rapidement, comme l'a fait d'ailleurs le versement-transport, dont le montant s'est accru, en région parisienne, de 1 376 millions de francs à 3 106 millions de francs de 1974 à 1981.

Compte tenu de l'accroissement à terme de la contribution des employeurs que ne manqueront pas d'engendrer ces dispositions, votre commission vous demande de rejeter l'article 5, par un scrutin public.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 5.

M. Fernand Lefort. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Fernand Lefort. Décidément, nous aurons quelques difficultés à nous mettre d'accord avec M. le rapporteur et ses amis. La raison en est très simple : les options sont absolument différentes !

Nous pensons que la région parisienne est fortement intéressée par le projet de loi. Celui-ci constitue une mesure sociale importante. En effet, c'est une disposition qui incite les travailleurs et leur famille à utiliser des transports collectifs, ce qui est important en région parisienne.

Les déplacements se feront à un coût moindre pour les usagers, mais aussi pour la société tout entière.

Les économies d'énergie réalisées, les accidents de la circulation évités et un environnement mieux protégé sont autant de raisons qui militent pour la mise en œuvre d'une prise en charge progressive du coût du titre d'abonnement par les employeurs.

Avec ces mesures, justice sociale et efficacité économique se conjuguent.

Quant aux charges des entreprises, elles ne seront pas accrues dans un premier temps, et le supplément de charges qu'il faudra escompter à partir du deuxième semestre de 1983 en représentera une part infime de la masse salariale.

Faut-il rappeler, par ailleurs, que la prime de transport n'a bénéficié d'aucune réévaluation en l'espace d'une décennie ?

Telles sont les raisons pour lesquelles nous sommes contre la suppression de cet article.

M. Louis Perrein. Je demande la parole.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le président, mes chers collègues, cette disposition est effectivement intéressante pour la région parisienne. Elle l'est non seulement parce qu'il s'agit d'une mesure sociale — et, tout à l'heure, dans mon intervention, j'ai démontré que les travailleurs de la région parisienne n'ont pas spécialement demandé à habiter à vingt, trente, quarante kilomètres de leur lieu de travail — mais aussi parce que c'est une mesure économique.

En quelques mots, je vais vous expliquer les raisons pour lesquelles je ne voterai pas cet amendement de suppression.

Cette disposition permettra à un plus grand nombre de travailleurs d'utiliser les transports en commun. On peut alors espérer qu'il y aura moins d'engorgements sur les routes de la région parisienne et que nous utiliserons mieux le carburant nécessaire à la circulation des véhicules.

Depuis l'instauration de la carte orange, le nombre des personnes utilisant les transports en commun s'est accru. Grâce aux dispositions de la loi, il augmentera encore et le nombre des utilisateurs d'automobiles diminuera.

Nous sommes en présence d'une disposition, qui est économique pour les entreprises. En effet, lorsqu'il y a des grèves dans les transports en commun, on constate que de 14 à 15 p. 100 des entreprises de la région parisienne organisent elles-mêmes le transport de leurs salariés, ce qui leur a coûté, en 1979 et 1980, plus de 1 700 millions de francs.

Les dispositions de ce projet de loi présentent donc un caractère social, mais aussi un caractère économique pour les entrepreneurs de la région parisienne et pour la nation tout entière.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le président, mes chers collègues, je ne voterai pas l'amendement de suppression. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 150 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés .	151
Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 5 est supprimé.

L'article 6 a été supprimé par l'Assemblée nationale.

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — Sont abrogés, à compter du 1^{er} octobre 1982, les articles L. 142-3 et L. 142-4 du code du travail ainsi que l'article premier de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960. »

Par amendement n° 6, M. Chauty, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Chauty, rapporteur. Monsieur le président, mes chers collègues, j'ai exprimé la position de la commission tout à l'heure ; elle reste inchangée depuis notre dernier vote. Je demande donc la suppression de l'article n° 7 et un dernier scrutin public.

M. Michel Darras. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Michel Darras. J'avais l'intention de faire une très brève explication de vote sur l'ensemble. Mais je m'aperçois que lorsque le Sénat aura repoussé, avec une régularité quasi machinale, l'article n° 7 par 196 voix contre 105 voix, il n'y aura plus de texte. Dans ces conditions, je vous demande, monsieur le président, de m'indiquer si, réglementairement, je ne dois pas faire mon explication de vote sur l'ensemble dès maintenant.

M. André Méric. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. André Méric. Comme il n'y aura pas de vote sur l'ensemble, je demande à prendre la parole dès maintenant contre l'amendement. Le groupe socialiste, les sénateurs radicaux de gauche et nos collègues communistes considèrent que nous venons d'assister à un débat qui ne réhausse pas les vertus démocratiques de la Haute assemblée.

Nous constatons que la majorité sénatoriale a rejeté systématiquement un projet de loi ayant, à ses yeux, la tare d'être présenté par le Gouvernement actuel. Ce faisant, cette majorité a voulu laisser croire qu'elle acceptait un débat, mais, en fait, elle a présenté six amendements de suppression. Il y aurait eu un texte avec cent articles, elle aurait présenté cent amendements de suppression. Telle est la situation.

Nous considérons que la majorité sénatoriale refusant de légiférer, il eut été plus logique et plus courageux de poser la question préalable. Or, cela, elle ne l'a pas fait et veut laisser croire à l'opinion publique que notre Assemblée participe à l'élaboration de la loi alors qu'elle présente tous les amendements de suppression indispensables pour qu'il n'y ait plus de texte. Elle agit, de cette manière, à l'encontre des véritables intérêts des entreprises, puisqu'elle maintient le taux minimum de prélèvement à 1 p. 100 et à 1,50 p. 100 dans certains cas.

On se demande jusqu'à quel point l'aberration peut aller, et il a paru indispensable au groupe socialiste et à la formation des radicaux de gauche de la dénoncer. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

M. Fernand Lefort. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Fernand Lefort. La suppression de l'article 5, décidée par la majorité du Sénat, qui refuse ainsi d'améliorer les transports collectifs dans la région parisienne, ne permet pas de conser-

ver le texte de l'article 7. Nous laissons à la majorité de cette Assemblée la responsabilité de son vote. Les populations qui subissent de longs transports jugeront tout simplement.

Mais très raisonnablement, nous voterons contre l'amendement, car nous ne voulons pas participer à un travail de démolition.

M. Michel Darras. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Michel Darras. Monsieur le président, je tiens à expliquer mon vote sur l'ensemble dès maintenant, car je ne pourrai plus le faire ensuite, compte tenu de la procédure qui a été adoptée et qui a été dénoncée par notre président de groupe.

Le projet de loi soumis au Sénat tend à régler un problème posé depuis longtemps et qui intéresse au premier chef de nombreuses collectivités locales de moyenne importance, auxquelles le grand Conseil des communes de France se devrait de marquer sa sollicitude.

En repoussant l'un après l'autre tous les articles de ce projet de loi, l'actuelle majorité du Sénat laisse en particulier le soin à nos collègues de l'Assemblée nationale de tenir une promesse qui était formellement inscrite dans la loi portant approbation du VII^e Plan de développement économique et social.

Les agglomérations urbaines dont la population est comprise entre 30 000 et 100 000 habitants, ainsi que les travailleurs de la région parisienne ne manqueront pas de juger sévèrement cette attitude de l'actuelle majorité du Sénat. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Raymond Dumont. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, je vous ai demandé la parole pour expliquer le vote du groupe communiste, car comme nous pouvons nous y attendre, si cet amendement de suppression est adopté, comme les précédents, il n'y aura pas de vote sur l'ensemble du projet de loi.

M. le président. Non, puisqu'il n'y aura plus de texte !

M. Raymond Dumont. Aussi, me permettrai-je d'expliquer la position du groupe communiste.

Depuis qu'existe un Gouvernement de gauche, la majorité du Sénat a usé et abusé de la question préalable. Les plus clairvoyants de ses membres sont conscients du danger que représente pour le Sénat, pour son autorité, pour sa crédibilité, cet usage abusif.

C'est la raison pour laquelle cette majorité a mis au point des solutions alternatives à la question préalable. L'une consiste à défigurer complètement le projet gouvernemental, à bâtir un contre-projet ; l'autre à vider le texte de tout contenu en en supprimant successivement les différents articles. C'est cette dernière méthode qui a été retenue par la majorité de la commission des affaires économiques et du Plan pour le projet de loi dont nous débattons.

Après l'adoption de cinq amendements de suppression — et bientôt d'un sixième — que restera-t-il du projet ? Rien. Une page blanche, à peine un titre qui n'aura plus aucune signification.

Tout à l'heure, M. Michel Giraud a employé le verbe « saucissonner ». Dans cette lancée, je serais tenté de dire que cette tactique de la suppression successive des articles est à la question préalable ce que la rondelle est au saucisson : c'est la question préalable débitée en tranches.

Que signifierait dans ces conditions un vote sur l'ensemble, puisque nous voterions sur le néant ?

Encore une fois, c'est à l'Assemblée nationale et à elle seule que reviendra la charge d'élaborer la loi. Nous faisons, quant à nous, confiance à la majorité de l'Assemblée nationale, mais avouez que c'est une occasion de plus de perdue pour le Sénat !

Le groupe communiste entend donner à son attitude le sens à la fois d'une condamnation du travail de démolition systématique perpétré par la majorité sénatoriale et d'une approbation du projet déposé par le Gouvernement et amendé par l'Assemblée nationale. Ce projet constitue un pas important et raisonnable — j'insiste sur ce terme — dans la voie de la solution indispensable du problème des transports, secteur important de et pour l'économie de notre pays. (*Très bien ! Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. Stéphane Bonduel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bonduel, pour explication de vote.

M. Stéphane Bonduel. Monsieur le président, à la demande de notre président M. Béranger, je me permets d'intervenir au nom de la formation des sénateurs radicaux de gauche, en confirmant, bien entendu, ce qu'a déclaré tout à l'heure notre collègue M. Méric.

Si légiférer consiste simplement à supprimer tous les articles d'un projet de loi, alors nous pouvons dire que, depuis deux jours, nous avons légiféré, en effet, par défaut. Je crains que nous n'ayons guère donné, depuis ces deux jours, une grande idée de la capacité de proposition du Sénat en matière législative.

Bien évidemment, la formation des sénateurs radicaux de gauche ne votera pas l'amendement de la commission. (*Applaudissements sur les travées des radicaux de gauche ainsi que sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 6, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires. (*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 151 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés..	151

Pour l'adoption	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

L'article 7 est donc supprimé.

Tous les articles du projet de loi ont été supprimés.

Je constate qu'un vote sur l'ensemble n'est pas nécessaire.

En conséquence, le projet de loi est rejeté.

— 3 —

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, la lettre suivante :

Paris, le 21 juillet 1982.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 48 de la Constitution et de l'article 29 du règlement du Sénat, le Gouvernement apporte à l'ordre du jour des travaux du Sénat les modifications suivantes :

Jeudi 22 juillet 1982 :

A 21 h 30 :

— deuxième lecture du projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains. (*Mouvements divers.*)

— nouvelle lecture du projet de loi portant statut particulier de la région de Corse : compétences (urgence déclarée).

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de ma haute considération.

Signé : André Labarrère.

Acte est donné de cette communication.

M. André Labarrère, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. André Labarrère, ministre délégué. Monsieur le président, j'ai cru entendre prononcer le mot « grotesque ». J'en ai été très étonné, surtout lorsqu'on évoque un ordre du jour de fin de session, que l'on sait fort bien, quand on a été ministre, qu'un tel ordre du jour comporte toujours des navettes et que le ministre chargé des relations avec le Parlement a tout fait pour que les travaux du Sénat se terminent rapidement.

Il me paraît normal que, achevant vos travaux vendredi, soit huit jours avant l'Assemblée nationale, vous acceptiez de siéger pour examiner des textes en navette. Je suis persuadé que l'immense majorité de vos collègues est de cet avis. Je ne comprends donc pas, monsieur Bécam, que vous ayez prononcé le mot « grotesque » étant donné la difficulté d'organisation des travaux parlementaires.

Citez-moi, monsieur Bécam, un seul exemple d'un ministre chargé des relations avec le Parlement qui n'ait pas été dans l'obligation de faire siéger le Parlement en fin de session à des heures qui, je le reconnais, ne sont pas toujours commodes.

Nous sommes dans un régime qui compte deux assemblées et il est normal que des navettes s'instaurent. Je suis donc très étonné de votre réaction. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur les travées des radicaux de gauche.*)

M. le président. Monsieur le ministre délégué, il est manifeste que nous avons tous besoin de vacances, les ministres comme les sénateurs.

M. Marc Bécam. Je demande la parole.

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

M. Marc Bécam. Je tiens à demander à M. le ministre délégué quel est celui des sénateurs qui a prononcé le mot « grotesque ». Ce n'est pas moi en tout cas. J'ai simplement dit qu'il serait difficile d'obtenir que nous soyons nombreux en séance demain soir, compte tenu des obligations que nous avons tous. Vous avez bien voulu souligner, monsieur le ministre délégué, que la plupart d'entre nous sont maires. Nous avons donc programmé nos obligations pour être présents demain matin et demain après-midi. Un certain nombre d'entre nous ne seront donc pas là demain soir. Je dis simplement que c'est fâcheux.

D'ailleurs, la lettre de M. le ministre délégué n'indique pas — me semble-t-il — que la session sera close vendredi soir.

M. le président. Monsieur Bécam, l'incident est clos.

M. Marc Bécam. Personne n'a employé le mot « grotesque ».

M. le président. Je n'ai rien entendu.

Ce mot n'étant pas parvenu aux oreilles de la présidence, il n'a pas été prononcé.

— 4 —

FONDS SPECIAL DE GRANDS TRAVAUX

Adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant création du fonds spécial de grands travaux. [N^{os} 469 et 473 (1981-1982).]

J'informe le Sénat que la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation m'a fait connaître qu'elle a d'ores et déjà procédé à la désignation des candidats qu'elle présentera, si le Gouvernement demande la réunion d'une commission mixte paritaire en vue de proposer un texte sur le projet de loi actuellement en discussion.

Ces candidatures ont été affichées dès maintenant pour permettre le respect du délai prévu à l'alinéa 3 de l'article 12 du règlement.

La nomination des représentants du Sénat à la commission mixte paritaire pourrait ainsi avoir lieu aussitôt après le vote sur l'ensemble du projet de loi, si le Gouvernement formulait effectivement sa demande.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi tout d'abord de remercier la Haute Assemblée d'avoir bien voulu accepter de traiter en urgence du projet de loi relatif au fonds spécial de grands travaux.

En effet, il s'agit d'un projet qui répond à des préoccupations conjoncturelles et à une action sélective dans le domaine de la politique économique, permettant, précisément, de faire face aux besoins d'un secteur stratégique pour notre développement économique : je veux parler du secteur du bâtiment et des travaux publics.

L'action qui vous est proposée se situe dans la ligne d'une politique économique qui vise, d'une part, à une meilleure maîtrise des équilibres économiques — condition de réussite de la lutte contre l'inflation — et, d'autre part, à un plus grand dynamisme de l'économie alors que la poursuite de la récession mondiale accroît le danger, déjà évident dans certains pays, d'un étouffement de l'économie.

Le dispositif qui vous est proposé a donc une dimension d'action conjoncturelle — mais ce n'est pas un budget bis, je reviendrai sur ce point — une dimension structurelle : la sauvegarde de l'industrie du bâtiment et des travaux publics menacée à la fois par la diminution de la demande mondiale

et l'insuffisance de la demande intérieure ; et, enfin, une dimension de développement économique et social par les réalisations attendues en ce qui concerne tant les économies d'énergie que l'aménagement des villes.

Je voudrais donc, d'abord, indiquer en quoi cette action renforcera notre industrie du bâtiment et des travaux publics, puis préciser en quoi elle répondra à des objectifs liés à un projet de développement économique et social ; enfin, dire quelques mots du système financier qui vous est suggéré.

Il s'agit bien, en effet — c'est mon premier point — de renforcer notre industrie du bâtiment et des travaux publics. Ce secteur — les élus locaux que vous êtes également le savent — est un secteur stratégique, notamment en période de croissance ralentie et dans un contexte marqué, hélas ! par la poursuite de la désindustrialisation.

L'affaissement du secteur du bâtiment et des travaux publics a un effet dépressif sur l'ensemble des régions, lié à un effet de découragement sur les entrepreneurs qui composent le tissu productif. C'est pourquoi il fallait, compte tenu des actions menées par ailleurs — notamment dans le domaine du logement aidé — redonner des perspectives à notre secteur du bâtiment et des travaux publics.

Si en effet, pour le bâtiment, les crédits dégagés en ce qui concerne le logement social représentent — bien qu'ils tardent à se manifester sur le terrain, je le reconnais — un volume de constructions de l'ordre de 400 000 logements, ce secteur ne représente que 20 p. 100 de l'activité du bâtiment ; 40 p. 100 de cette activité sont consacrés à des travaux d'entretien et de réparation. Parmi ces travaux, les économies d'énergie peuvent constituer un stimulant indiscutable, une activité d'avenir qui pourra ensuite créer des emplois. Mais M. le ministre de l'énergie pourra, à ce propos, vous apporter des indications plus concrètes.

En ce qui concerne les travaux publics, notre secteur est affecté par la baisse de la demande mondiale. Les carnets de commandes ne se regarnissent pas alors que, ces deux dernières années, notre industrie des travaux publics avait réalisé des poussées à l'étranger en matière de grands équipements ; mais, hélas ! tant du côté des pays pétroliers que du côté des pays du tiers monde lourdement endettés, la demande s'affaïsse.

Enfin, il ne faut pas oublier que notre secteur des travaux publics connaissait un niveau d'activité qui correspondait à la montée en régime du programme d'énergie nucléaire et du programme T. G. V. de la S. N. C. F. Actuellement, le programme T. G. V. touche à sa fin et le programme d'énergie nucléaire est entré en régime de croisière ; il était donc important de trouver des activités de relais, notamment dans un secteur qui avait été un peu délaissé ces temps-ci : je veux parler des travaux d'aménagement de la voirie urbaine et des transports collectifs.

Mais au-delà même de ces précisions et des justifications de l'action visant le bâtiment et les travaux publics, il est un souci majeur que vous comprendrez aisément en considérant vos propres villes et vos propres régions : si les grandes entreprises du bâtiment et des travaux publics trouvent encore quelques débouchés dans le commerce international, si les petites entreprises, grâce aux travaux d'entretien et de réparation et à la relance du logement social, parviennent à retrouver une activité, ce qui est le plus menacé — et c'est le plus dommageable — ce sont les entreprises de taille moyenne, celles qui représentent un savoir-faire et un ensemble de travailleurs qualifiés irremplaçables. C'est à elles que nous pensons notamment par ce programme de grands travaux.

Les objectifs — c'est mon deuxième point — que nous voulons réaliser sont liés à un projet de développement économique et social. Ils visent d'un côté les économies d'énergie et, d'un autre côté, les infrastructures de transports publics et de voirie urbaine.

En ce qui concerne les économies d'énergie, ce qui vous est proposé n'est qu'un premier pas. Cela ne correspond pas à la dimension de l'objectif que la France s'est fixé, c'est-à-dire une économie supplémentaire en matière d'énergie de l'ordre de 40 millions de tonnes en 1990, mais il fallait commencer, ou, plutôt, poursuivre l'effort déjà entrepris et le relayer. C'est pourquoi les programmes qui seront choisis concernent la réhabilitation thermique des logements sociaux et des bâtiments publics ainsi que de premières opérations en matière de réseaux de chaleur et de géothermie, étant entendu qu'en ce qui concerne la réhabilitation les programmes sont prêts.

D'autre part, pour ce qui est des infrastructures de transports publics et de voirie urbaine, il s'agit, après avoir donné pendant un temps la priorité aux infrastructures en rase campagne, de remédier à l'encombrement croissant et aux difficultés de circulation et de vie dans nos villes. Un rattrapage était

nécessaire pour l'aménagement des villes et de leur environnement. C'est ce à quoi tendent ces premiers programmes, tant en matière de transports collectifs urbains que de voirie urbaine.

Au service de ces objectifs, nous mettons un système financier adapté. Pourquoi adapté ? Parce que, si la rentabilité économique et sociale des projets que je viens d'énumérer est incontestable, leur rentabilité strictement financière est plus difficile à évaluer. Par conséquent, c'est un effort qui profitera à plusieurs générations et, dans ce cas, il est normal de recourir à l'emprunt.

Si nous parvenons à économiser l'énergie — et donc à alléger notre balance commerciale — si nous organisons mieux nos villes, si nous améliorons la vie quotidienne et l'efficacité de la vie de travail dans ces villes, les générations futures en profiteront et il est donc normal qu'elles contribuent au remboursement et au service de ces emprunts.

Mais il ne suffit pas de décider le recours à l'emprunt, qu'il soit extérieur ou intérieur, encore faut-il prévoir les ressources nécessaires pour en couvrir et les intérêts et les charges d'amortissement. C'est pourquoi ce projet de loi vous propose un léger prélèvement sur les produits pétroliers, prélèvement qui sera inscrit au budget de l'Etat et reversé à ce fonds afin qu'il puisse assurer le service de sa dette.

Bien entendu, la ressource choisie, malgré son caractère symbolique, est étroitement liée à la nature des travaux réalisés. En effet, en augmentant légèrement le prix des produits pétroliers, nous incitons à recourir, précisément, à une meilleure utilisation non seulement de l'énergie mais aussi des transports en commun, ce qui est une autre source d'économie d'énergie.

Telle est la philosophie de ce projet qui est rigoureux sur le plan financier puisque, d'ores et déjà, sont prévues les ressources nécessaires pour permettre le remboursement des emprunts.

Pour terminer, je dirai que nous avons eu deux préoccupations essentielles. Tout d'abord être rapidement opérationnels. Les 4 milliards de francs d'emprunt de la première tranche permettront, compte tenu des taux de subvention, de lancer un programme de travaux d'un montant de l'ordre de 11 à 13 milliards de francs. Lorsque ces actions seront correctement lancées, nous aurons la possibilité de renouveler l'opération par un nouvel emprunt de 4 milliards de francs.

J'insiste sur le fait qu'aucune modification ne sera apportée dans les procédures habituelles pour déterminer ces travaux et pour les financer : les modalités d'établissement des programmes, en concertation avec les régions et les collectivités locales, ainsi que les modalités de financement seront celles qui sont traditionnellement prévues.

Les projets sont prêts ; ils pourront garnir les carnets de commandes de notre industrie du bâtiment et des travaux publics et offrir des perspectives à un secteur stratégique qui, pour une partie des entreprises, se trouvait aujourd'hui découragé.

Mais il ne s'agit pas simplement d'être rapidement opérationnel, c'est-à-dire de pouvoir engager dès le mois de septembre ou d'octobre des opérations ; il s'agit aussi de préparer l'avenir. Par les économies d'énergie et toutes les activités qui seront créées grâce à ce fonds et dont je rappelle qu'elles sont peu consommatrices d'importation, par l'aménagement des villes, nous voulons préparer les voies d'un modèle de développement plus économe en ressources naturelles et en ressources d'énergie, plus respectueux du temps de l'homme et des conditions de sa vie quotidienne, notamment dans les grands ensembles urbains. (Applaudissements.)

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

M. Josy Moinet, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si vous permettez au rapporteur de la commission des finances de formuler un vœu, je souhaite que le projet de loi dont nous sommes saisis ne connaisse pas le sort de celui dont nous venons de débattre. Les hasards du calendrier parlementaire font que ces deux projets intéressants la vie quotidienne des Français viennent en discussion le même jour. Je formule le souhait que nous procédions, pour ce qui nous concerne, à l'examen au fond de ce projet.

Le fonds spécial de grands travaux, qui fait l'objet de ce projet de loi en discussion devant notre assemblée, trouve bien évidemment — M. le ministre de l'économie et des finances vient de le rappeler — son origine dans une conjoncture économique particulièrement défavorable pour toutes les entreprises du secteur des travaux publics. Annoncée par M. le Président de la République lors de sa conférence de presse le 9 juin dernier, la création de ce fonds vise à stimuler l'investissement dans le secteur des transports et dans le domaine des économies d'éner-

gie. Il est, à la vérité, un outil conjoncturel destiné à soutenir l'investissement public et à lutter contre la récession qui affecte tout particulièrement — nous sommes bien placés les uns et les autres dans nos départements pour le constater — le secteur du bâtiment et des travaux publics.

De ce point de vue, il répond pleinement à l'attente des responsables du secteur du bâtiment et des travaux publics, si j'en crois, en particulier, la déclaration du président de la fédération nationale des travaux publics lors de la dernière assemblée générale extraordinaire de cette fédération : « Nous ne pouvons que souscrire à la création d'un fonds pour les travaux publics annoncée par M. le Président de la République le 9 juin dernier, s'il s'agit d'un financement complémentaire au budget. » Telle est bien la situation.

Je vais très brièvement rappeler les objectifs de ce fonds, évoquer très sommairement la structure, le fonctionnement et les modalités de financement de ce fonds — je le ferai d'autant plus brièvement que M. le ministre de l'économie et des finances l'a présenté lui-même — et appeler l'attention du Gouvernement sur un certain nombre de questions que la commission des finances se pose à l'examen de ce projet.

Tout d'abord, s'agissant des objectifs, c'est naturellement à partir d'un constat que le Gouvernement a proposé le dispositif qui est actuellement soumis au Sénat. Les entreprises privées réalisent la majeure partie des investissements hors logement et, pour ce qui concerne les investissements du secteur public, le logement occupe une place très importante. Dès lors, l'examen de ces deux secteurs a conduit le Gouvernement à constater qu'en 1981 un recul très sensible et général s'est produit dans le secteur de l'investissement. Tous les agents économiques ont vu leurs investissements régresser. Les entreprises publiques de leur côté ont connu en 1981 un fléchissement très sensible des investissements. Par ailleurs, il en va de même pour le logement.

Face à cette situation, le Gouvernement a donc décidé de donner une impulsion, certes limitée, mais non négligeable à la croissance économique par le biais de la relance des investissements.

Mais quels investissements ? Quels secteurs fallait-il privilégier ? Le Gouvernement a choisi de faire porter l'effort sur les travaux d'équipement dans le domaine des transports publics, de la circulation urbaine et de la maîtrise de l'énergie. Pourquoi ces secteurs ? Il ne me paraît pas utile d'insister très longuement sur ce point tant vous êtes au fait des difficultés des entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics, tant vous savez les uns et les autres la nécessité impérieuse pour notre pays de conduire une politique hardie en matière d'économies d'énergie.

Je veux simplement rappeler, à propos du bâtiment et des travaux publics, que tous les indicateurs concernant ce secteur ont un profil négatif. Ainsi les effectifs ont décliné de 200 000 de 1974 à 1981. Durant la même période le volume des travaux en France a connu également une régression régulière ; les crédits inscrits au budget de l'Etat sont également en diminution et il n'est pas inintéressant de signaler que les achats de matériel opérés par les entreprises du secteur des travaux publics et du bâtiment sont aussi en diminution. Il y a là un effet induit auquel nous devons être attentifs.

Tous ces indicateurs dénotent une très lente dégradation qui frappe toutes les entreprises, plus particulièrement — M. le ministre de l'économie et des finances l'a souligné — les entreprises moyennes.

Il est vrai que les grandes entreprises ont échappé, pour une part, au marasme qui frappe le secteur du bâtiment et des travaux publics grâce aux marchés d'exportation, mais — vous l'avez souligné, monsieur le ministre — il est vrai que ce marché a tendance aussi à se restreindre et l'on observe un tassement qui tient pour une très large part à la diminution des moyens de paiement des pays exportateurs de pétrole.

J'exprimerai une crainte supplémentaire par rapport à celle que vous venez d'indiquer, qui consiste à nous interroger sur ce que serait la situation de ces entreprises moyennes si les grandes entreprises opérant sur les marchés internationaux venaient à se replier sur l'Hexagone, risquant assez rapidement de mettre en péril l'existence même de ces entreprises moyennes auxquelles vous venez de faire allusion.

Pour ce qui concerne la maîtrise de l'énergie, une politique a déjà été initiée sous les précédents gouvernements. Une réglementation a été édictée, l'outil fiscal a été utilisé, des campagnes d'incitation en direction des professionnels et des particuliers ont été entreprises. Ces actions se sont traduites, il est vrai, par un certain ralentissement de la croissance de la consommation de l'énergie, ralentissement non négligeable, il faut le dire. Le Gouvernement poursuit cette politique, l'amplifie avec des moyens

quelque peu différents, notamment par le biais de l'augmentation des prêts bonifiés, l'amélioration de la déduction fiscale et la majoration des taux de subventions.

Ces constatations faites, le Gouvernement a décidé la création d'un fonds spécial de grands travaux. Je rappelle brièvement qu'il s'agit d'un établissement public doté de l'autonomie financière, de la personnalité morale, de l'autonomie de gestion.

Il apparaît tout de suite que le principal avantage de la création de ce fonds tient à la possibilité qui lui est offerte de disposer de ressources propres et, par conséquent, d'emprunter. C'est, je crois, ce qui a retenu l'attention du Gouvernement pour chercher à démultiplier les crédits disponibles en vue d'agir sur les secteurs qui ont été rappelés tout à l'heure par M. le ministre de l'économie et des finances.

Je dirai un mot des ressources. Ce sont tout d'abord une taxe spécifique et des emprunts dont le remboursement sera assuré, à la fois pour ce qui concerne le capital et les intérêts, grâce au produit de cette taxe spécifique. Le produit de la taxe est estimé à environ 1 milliard de francs, la capacité d'emprunt du fonds à environ 4 ou 5 milliards de francs ; enfin, il y aura lieu d'y ajouter les contributions que les collectivités locales et les organismes publics pourront apporter au fonds.

La taxe ne sera perçue que sur les supercarburants, les essences et le gazole ; le fuel domestique, qui était initialement frappé par la taxe, a été exclu de son assiette par l'Assemblée nationale. C'est ainsi que le taux de la taxe sera, à compter du 1^{er} novembre 1982, de 1,4 centime par litre pour passer à 2,7 centimes à compter du 2 janvier 1983. Le produit de la taxe est estimé pour 1982, donc sur deux mois, à environ 86 millions de francs et, pour 1983, en année pleine, à 992 millions de francs, ce qui représente environ 1,8 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Comment, monsieur le ministre, ne pas s'interroger sur les incidences possibles quant au niveau des prix et sur les risques que le recours à une telle taxation pourrait faire courir à la politique de lutte contre l'inflation que vous menez par ailleurs ? L'incidence paraît, en effet, limitée, c'est vrai, mais elle existe. L'incidence de la taxe spécifique devrait être au total, T. V. A. comprise, puisque la T. V. A. s'appliquera sur les produits pétroliers, auxquels viendra s'ajouter la taxe spécifique dont je viens de parler, de 1 franc 66 par hectolitre à compter du 1^{er} novembre 1982 et de 3 francs 20 par hectolitre à compter du 1^{er} janvier 1983.

Quant aux emprunts, ils pourront bénéficier de la garantie de l'Etat, mais, sage précaution, le fonds ne pourra emprunter que dans les limites de ses capacités de remboursement constituées par le produit attendu de la taxe. C'est, en effet — la commission l'a noté —, une précaution tout à fait sage.

S'agissant du concours des collectivités publiques, le fonds pourra les recevoir, comme l'Etat.

En ce qui concerne les modalités d'intervention, le fonds pourra intervenir directement et se trouver ainsi substitué à l'Etat ; dans ce cas, il recevra les concours des collectivités territoriales. Dans cette hypothèse, les travaux qui seront réalisés par le fonds seront remis gracieusement à l'Etat.

Deuxième modalité d'intervention : le fonds pourra apporter des subventions directement aux collectivités locales pour ce qui concerne les travaux de voirie, d'amélioration des conditions de circulation ; pour tout ce qui touche aux travaux liés à la maîtrise de l'énergie, c'est par le biais de l'agence française pour la maîtrise de l'énergie que le fonds interviendra.

Un mot pour ce qui est des travaux concernés. Nous avons déposé un amendement sur ce point. Les travaux éligibles au financement du fonds touchent principalement les transports publics et la circulation urbaine. Vous avez indiqué, monsieur le ministre, que vous aviez fait ce choix, l'effort du Gouvernement s'étant principalement porté dans le passé sur les travaux en rase campagne, notamment sur les autoroutes. C'est la raison pour laquelle vous avez privilégié dans ce projet de loi les déviations et les rocade ainsi que les infrastructures liées au métro, tramways et voies réservées aux autobus. Pour ce qui concerne la maîtrise de l'énergie, il s'agit essentiellement des réseaux de chaleur et de l'isolation des bâtiments.

Bien entendu, il fallait s'interroger sur l'effort multiplicateur de ce fonds. Vous l'avez fait, monsieur le ministre. Vous nous avez indiqué tout à l'heure que, grâce à ce fonds, c'est-à-dire le produit de la taxe et des emprunts, les concours attendus des collectivités locales, c'est un volume de crédits de l'ordre de seize milliards de francs qui pourra être mobilisé. La commission des finances s'est attachée à rapprocher ce volume de la production du secteur du bâtiment pour voir ce que représentaient les crédits en provenance du fonds. En 1981, le secteur du bâtiment a eu une production globale de 388 milliards de

francs. Le fonds représentera donc environ 4 p. 100 du chiffre d'affaires de la profession et permettra de maintenir le niveau d'activité du secteur du bâtiment et des travaux publics.

La commission des finances s'est posé quelques questions sur ce fonds et je vais maintenant vous en faire part.

La création du fonds s'analyse, à l'évidence, comme une débudgétisation ou une non-budgétisation des investissements. De ce point de vue, elle ne s'inscrit pas dans une perspective de parfaite orthodoxie budgétaire. Néanmoins, la commission des finances, tout à fait sensible à la situation des entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics, à la nécessité tout à fait impérieuse de consentir un effort particulier pour ce qui a trait aux économies d'énergie, a estimé que la création de ce fonds ne pouvait être acceptable qu'à la condition qu'elle revête un caractère exceptionnel et qu'elle ne constitue pas l'esquisse d'une politique plus générale de débudgétisation des investissements.

Par ailleurs, la commission des finances a estimé indispensable que les prérogatives du Parlement, en matière de contrôle des fonds prélevés par la voie fiscale, soient entièrement maintenues et que le Parlement soit en mesure d'exercer sa mission de contrôle sur le fonctionnement, les ressources et les emplois du fonds.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

M. Josy Moinet, rapporteur. Votre commission des finances insiste sur le caractère exceptionnel que doit conserver ce nouvel instrument de politique économique dont la banalisation et l'extension ne manqueraient pas de susciter son désaccord.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Très bien !

M. Josy Moinet, rapporteur. Ma deuxième observation concerne les crédits gelés à concurrence de quinze milliards de francs. Vous avez indiqué tout à l'heure, monsieur le ministre, que la mise en œuvre du fonds mettrait à la disposition des collectivités territoriales et des organismes publics, tels que les offices d'H.L.M., une masse de crédits de l'ordre de treize milliards de francs. Naturellement, on peut se demander pourquoi voulant stimuler les secteurs concernés par ce projet de loi, le Gouvernement n'a pas choisi de débloquer les crédits gelés à concurrence de quinze milliards de francs et inscrits au budget de l'Etat pour 1982. C'est une question, monsieur le ministre, sur laquelle nous aimerions vous entendre.

Ma troisième observation concerne le champ d'intervention du fonds. Vous l'avez limité — vous l'avez rappelé tout à l'heure — à la circulation urbaine excluant, de ce fait, tous les travaux qui seraient susceptibles d'être réalisés en dehors du périmètre des agglomérations. La commission des finances estime souhaitable de substituer à ce concept un peu étroit de circulation urbaine, un concept plus large — un autre amendement va même au-delà — et de remplacer les mots « circulation urbaine » par les mots « circulation routière », de telle sorte que ne se trouvent pas exclus d'entrée de jeu les travaux susceptibles d'être réalisés en rase campagne.

La commission des finances s'est également arrêtée sur un autre aspect du champ d'intervention du fonds. Il est en effet envisagé de financer des travaux liés à la mise en œuvre de réseaux de tramways. Nous nous sommes interrogés sur le point de savoir si la mise en œuvre de tels réseaux n'était pas de nature à créer des nuisances nouvelles telles qu'il faudrait ensuite dégager des crédits nouveaux pour combattre ces nuisances, nuisances au niveau de la fluidité de la circulation dans les villes ou nuisances sonores qui exigeraient la mise en œuvre de crédits pour lutter contre le bruit. Bref, nous nous sommes interrogés sur l'opportunité de stimuler, par ce fonds, les travaux destinés à doter les villes de tramways.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'est un grand danger !

M. Josy Moinet, rapporteur. La quatrième observation concerne la composition du conseil d'administration du fonds. Le texte est muet sur le sujet. Votre commission des finances souhaite atteindre, par la proposition qu'elle fait relativement à la composition du conseil d'administration du fonds, deux objectifs : en premier lieu, assurer de l'intérieur le contrôle du Parlement et des élus locaux sur le fonctionnement du fonds et, en second lieu, faire participer les collectivités territoriales à la gestion du fonds, ce qui paraît au demeurant assez naturel puisque le fonds ne peut fonctionner convenablement et selon votre attente, monsieur le ministre, qu'autant que les collectivités locales apporteront des fonds de concours. Il paraît donc normal que les collectivités locales puissent participer à sa gestion.

Cinquième observation : le fonds peut réaliser lui-même et directement des travaux. Dès lors, nous nous sommes interrogés sur les moyens humains et techniques dont le fonds disposerait pour réaliser des opérations pour lesquelles il se trouverait subrogé à l'Etat.

Le fonds, vous l'avez indiqué à l'Assemblée nationale, ne dispose d'aucun personnel technique propre. Il y a donc lieu de se demander qui assurera la réalisation des opérations dont le fonds sera lui-même directement responsable.

Monsieur le ministre, vous avez partiellement répondu à la dernière question, lorsque vous avez indiqué que le fonds interviendrait selon les clés de financement traditionnelles. J'ai bien retenu votre propos. Nous sommes très attentifs à votre réponse que je vous demande de préciser afin que ne s'instaure pas entre les collectivités locales et l'Etat une négociation dont vous sentez bien qu'elle privilégierait les collectivités locales qui disposent des capacités de financement les plus élevées.

C'est une tendance qui, ici ou là, commence à se dessiner. L'Etat dit : « Je participe à 35 p. 100 si vous apportez 50 p. 100. »

La décentralisation, c'est vrai, ce n'est pas l'uniformisation. Cela dit, la décentralisation ne doit pas avoir pour objectif, sous prétexte que l'on veut supprimer les normes, de placer dans une situation défavorisée les collectivités dont la capacité de financement ou de négociation se trouve atténuée pour des raisons qui tiennent à l'histoire industrielle de notre pays ou à bien d'autres raisons. Sur ce point-là, nous souhaiterions donc, monsieur le ministre, que vous confirmiez les indications que vous venez de donner au Sénat.

En conclusion, la commission des finances en est bien d'accord, la relance de l'investissement est une nécessité pour maintenir l'emploi dans les secteurs les plus exposés.

Est-il opportun — c'est une question que l'on peut se poser — d'accroître la fiscalité indirecte au risque d'entretenir, même modestement, l'inflation que le Gouvernement cherche, par ailleurs, à combattre ? Est-il opportun d'accroître encore la fiscalité indirecte dans un pays où la structure de la fiscalité est déjà jugée très mauvaise ? C'est évidemment une question que la commission des finances ne pouvait pas se poser et qu'elle ne pouvait pas ne pas vous poser, monsieur le ministre de l'économie et des finances.

Sous le bénéfice de ces observations, de la prise en compte des amendements qui vous seront présentés et qui traduisent les remarques faites par la commission des finances, et, bien entendu, des explications que vous voudrez bien nous fournir, monsieur le ministre, votre commission des finances vous propose l'adoption de ce projet de loi. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

M. Auguste Chupin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, la création de fonds spéciaux à destination privilégiée n'est pas une pratique nouvelle. Qui ne se souvient à ce propos du rôle indispensable qu'a joué le fonds spécial d'investissement routier — le F. S. I. R. — pour l'extension et la modernisation de nos voies de communication ?

Ayant laissé à la commission saisie au fond le soin d'examiner l'aspect financier du problème, nous voudrions cependant dire quelques mots de l'assiette des ressources de ce fonds et de son incidence économique.

Une fois de plus, en effet, c'est l'impôt sur les carburants qui va devoir alimenter, pour l'essentiel, l'effort d'équipement jugé nécessaire.

Sur la base de la consommation prévue pour 1982, soit 243 millions d'hectolitres d'essence et de super, et 118 millions d'hectolitres de gazole et d'une surtaxe de 1,4 centime par litre au 1^{er} novembre 1982, portée à 2,7 centimes en 1983, le produit d'une telle imposition serait de l'ordre de 80 millions de francs pour les deux derniers mois de 1982 et de 950 millions de francs pour 1983. Encore conviendrait-il, monsieur le ministre qu'on nous précise si le Gouvernement entend prendre en compte pour 1982 la consommation de carburant effectivement constatée en novembre-décembre, celle-ci étant nettement plus faible qu'en période estivale.

Nous observons, par ailleurs, que la mesure proposée, dont on nous dit que la répercussion sera minime pour les automobilistes et les camionneurs, va une fois de plus contribuer à accroître le prix des carburants qui, sous l'effet conjugué des taxes spécifiques, de la dévaluation du franc et de la flambée du dollar, est déjà passé, pour le super, de 3,56 francs au début du mois de mai 1981 à 4,42 francs actuellement et devrait

augmenter encore de 25 à 27 centimes par litre le 10 août prochain, si l'accord conclu par le Gouvernement avec les compagnies pétrolières est bien respecté.

Pour en finir sur cet aspect du financement, il convient de noter que si une augmentation de 2,7 centimes de la taxe intérieure sur les carburants peut effectivement apparaître faible concernant le super, pour lequel cette taxe est de 163,70 centimes, elle est nettement plus lourde pour le gazole, imposé à hauteur de 86,39 centimes. Une telle mesure ne sera donc pas sans répercussion pour les transporteurs routiers, dont les prix de revient sont tributaires de ce carburant à concurrence de 25 p. 100.

De manière générale, on peut donc regretter que le Gouvernement ait choisi la méthode de la création d'un fonds spécial, conduisant à recourir à une nouvelle ponction fiscale, pour gager 4 à 5 milliards de francs d'emprunt et financer ainsi, en dix-huit mois, 12 à 16 milliards de francs de travaux, alors qu'il a précisément bloqué au niveau budgétaire 15 milliards de dotation ayant le même objet.

Ces réserves faites au sujet du mode de financement envisagé, nous allons maintenant examiner sommairement la destination des crédits du fonds que le Gouvernement a décidé de créer.

Tout d'abord, quelle est la portée économique du projet de loi ? Il a des incidences sur la relance de l'activité dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

La création d'un fonds spécial de grands travaux s'inscrit dans la politique de relance de l'économie. L'objectif poursuivi est tout d'abord de stimuler l'investissement dans le secteur du bâtiment et des travaux publics dont l'évolution est très préoccupante.

En effet, si la situation du secteur du bâtiment ne cesse de se dégrader depuis 1973, le recul de l'activité s'est encore accentué sur la période récente. L'évolution des six derniers mois connus — novembre 1981 à avril 1982 — se traduit par une régression annuelle de 7,5 p. 100.

En 1981, ce secteur a perdu 80 000 emplois et, depuis le début de l'année 1982, la tendance à la baisse de l'indice d'emploi s'est encore accentuée, la perte actuelle se situant à 6 p. 100.

Cette dégradation se traduit par un net recul des mises en chantier de logements, de 17 p. 100 par rapport au premier trimestre de 1981. Désormais, la crise atteint tous les secteurs et toutes les régions ; elle provient du tassement de la demande et des problèmes de solvabilité de la clientèle, liés à la hausse des taux d'intérêt.

Quant à la situation des travaux publics, elle apparaît plus préoccupante encore, les travaux réalisés ayant diminué en un an d'environ 4 p. 100 en volume, alors que la baisse des marchés conclus entraînait le non-renouvellement des carnets de commandes et une dégradation des perspectives futures d'activité.

Cette crise est d'autant plus grave que le secteur du bâtiment et des travaux publics a un impact important sur l'ensemble de l'économie française puisqu'il représente 7,3 p. 100 de la valeur ajoutée, 5,6 p. 100 de l'investissement et 7,5 p. 100 de la population active totale.

C'est pourquoi la commission des affaires économiques ne peut que souscrire à la volonté de redressement de ce secteur en péril. Mais si elle approuve l'objectif, elle croit devoir souligner que cette opération n'atteindra l'effet recherché que si certaines conditions sont réalisées. Il conviendra, d'une part, que cette enveloppe soit complémentaire et ne vienne pas se substituer aux crédits inscrits au budget de 1982 qui ont été bloqués au début de l'année — 1,4 milliard de francs d'autorisations de programme et 480 millions de francs de crédits de paiement — et que, d'autre part, elle soit accompagnée d'une reconduction en francs constants du volume budgétaire affecté au secteur du bâtiment et des travaux publics pour 1983.

Ce n'est pas être exigeant. Le budget de l'équipement pour 1982 avait déjà été un mauvais budget ; on peut donc considérer comme un minimum que le budget de 1983 soit au moins la reconduction, en francs constants, du budget de 1982.

Cette somme ne devra pas, en outre, dépendre de financements complémentaires aléatoires ; aussi, l'aménagement de possibilités d'emprunts à des taux avantageux pour les collectivités locales, maîtres d'ouvrages de travaux éligibles au fonds, pourrait être envisagé. Il est en effet nécessaire que toutes les régions bénéficient de ces crédits supplémentaires afin que le maximum d'entreprises soient concernées.

Enfin, il serait indispensable d'aménager le blocage des prix par des mesures tenant compte de la spécificité de ce secteur, car la suppression du jeu des formules de variations des prix et la prise en charge par les entreprises de la hausse de la T. V. A. de 1 p. 100 vont peser d'autant plus sur ces entreprises qu'elles utilisent une main-d'œuvre importante.

Sous réserve de ces mesures d'accompagnement, votre commission estime que la création du fonds de grands travaux permettra de donner une certaine impulsion à ce secteur particulièrement affecté par la crise.

J'en viens à la destination des crédits du fonds.

Le fonds spécial créé par le présent projet de loi doit essentiellement apporter sa contribution au financement de travaux d'équipement concernant les transports en commun urbains, les infrastructures routières intéressant les agglomérations et la maîtrise de l'énergie.

S'agissant des infrastructures « lourdes » concernant les transports en commun, l'objectif recherché vise principalement à soulager l'effort entrepris ou prévu par les collectivités locales pour doter un certain nombre de grandes agglomérations de province de moyens de transport en commun « en site propre » nécessitant des crédits d'infrastructure particulièrement importants.

On notera, cependant, que l'Etat participe déjà à de nombreuses opérations de ce type — engagées ou sur le point de l'être — parmi lesquelles nous évoquerons, à titre d'exemple : les métros de Lyon, Marseille et Lille ; des liaisons par tramway en site propre à Nantes, Saint-Etienne, Strasbourg ; des axes lourds de transport à Clermont-Ferrand, Toulon, Strasbourg, Grenoble et Nancy.

De plus, le versement-transport auquel sont soumis les employeurs profite également à ce type d'investissement.

Dans ce domaine, il faut bien le reconnaître, le fonds spécial n'apportera donc qu'un appoint qui risque, d'ailleurs, d'être peu important au regard du coût global des travaux à entreprendre.

S'agissant des travaux routiers, il est prévu que le fonds puisse contribuer à la réalisation d'opérations de voirie urbaine. Dans ce cas, il pourra assurer lui-même la maîtrise de l'ouvrage et recevoir, à la place de l'Etat, tous les concours que les collectivités locales s'étaient engagées à verser pour ces réalisations. Après l'achèvement des travaux, le fonds, qui n'a pas vocation à entretenir des équipements, les remettra à l'Etat à titre gratuit.

Le taux de la participation du fonds pourra atteindre 50 p. 100 pour les travaux de voirie ; ainsi, le volume global des travaux déclenchés représentera deux fois le montant des subventions versées par le fonds. Il convient de rappeler que la dotation budgétaire affectée aux investissements routiers en milieu urbain au titre du budget pour 1982 s'élevait à 1,2 milliard de francs en autorisations de programme et à 1,1 milliard de francs en crédits de paiement.

La question se pose de savoir si les sommes engagées par l'Etat viendront s'ajouter ou se substituer à ces crédits existants mais partiellement bloqués, soit 400 millions de francs. Pour 1982, il était prévu de mettre en service 50,90 kilomètres de voies nouvelles en milieu urbain ; la création du fonds spécial permettra-t-elle des investissements supplémentaires ? Votre commission émet les plus grandes réserves à ce sujet, compte tenu de ce blocage des crédits et de la probable reconduction en francs courants du budget routier pour 1983. Mais j'espère que vous me démentirez, monsieur le ministre de l'économie et des finances.

D'après les informations fournies officieusement par le ministre des transports, ces travaux porteront sur la construction de rocades de contournement et d'échangeurs facilitant la traversée des agglomérations. Votre commission approuve ce choix car ces opérations, essentielles pour assurer la continuité des liaisons interurbaines dans de bonnes conditions, permettent de désencombrer le centre des villes, notamment du trafic lourd, et donnent par conséquent une plus grande efficacité aux transports collectifs urbains tout en améliorant le cadre de vie et la sécurité.

Votre commission regrette toutefois qu'en ce domaine le champ d'application du fonds soit limité à la voirie urbaine. Elle souhaite vivement — elle a déposé un amendement à ce sujet — que le fonds spécial de grands travaux prenne en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et qu'il soit possible de financer également des opérations routières comme des déviations de villages parfois urgentes dont les dossiers techniques sont prêts.

S'agissant des opérations intéressant la maîtrise de l'énergie, le souci de limiter la consommation d'énergie, et plus particulièrement du pétrole importé, a conduit les pouvoirs publics, depuis 1974, à encourager par voie de subvention et d'exonération fiscale toutes opérations ayant pour finalité de réduire notre dépendance énergétique.

Il convient de rappeler, en effet, que le pétrole brut, qui représente encore près de la moitié de notre approvisionnement en énergie, a vu son prix passer de 115,90 francs à 1 456 francs par tonne de 1973 à 1981 — en monnaie courante — et qu'il

nous faut actuellement plus de trois mois d'exportations pour couvrir nos importations d'hydrocarbures liquides et gazeux et de charbon.

Les efforts entrepris depuis sept ans pour économiser l'énergie ont déjà conduit à des résultats remarquables auxquels le gouvernement actuel a bien voulu rendre hommage en soulignant récemment que « la France est, parmi les pays industrialisés, l'un de ceux qui ont réalisé depuis 1973 le plus d'efforts en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie, ce qui l'a conduite à obtenir, avec une tonne d'équivalent-pétrole — t. e. p. — 2 070 dollars de richesses contre 1 800 en République fédérale d'Allemagne et au Japon et 1 000 seulement aux Etats-Unis d'Amérique ». Aussi, notre consommation d'énergie s'est-elle accrue de 22,5 p. 100 seulement en huit ans, alors que le produit intérieur brut augmentait, dans le même temps, de 60 p. 100.

Le Gouvernement, vous le savez, mes chers collègues, entend accentuer encore cette tendance en se donnant comme objectif d'accroître les économies d'énergie de 40 millions de tonnes d'équivalent-pétrole supplémentaires d'ici à 1990.

Les ressources du fonds paraissent, dans ce domaine, devoir concerner en priorité l'habitat, où l'économie d'énergie serait obtenue tant par une meilleure isolation des logements, permettant de réduire la consommation de quelque 40 p. 100 — soit une t. e. p. par logement — que par la mise en place de réseaux de distribution de chaleur pour laquelle la loi du 15 juillet 1980 fournit un cadre approprié.

Nous avons noté à ce propos que les subventions du fonds profiteraient, en priorité, au parc H.L.M., aux hôpitaux et aux écoles, l'économie annuelle réalisable étant d'un million de t.e.p. pour les seules H.L.M.

Nous aimerions que le Gouvernement nous précise s'il entend également utiliser les crédits du fonds pour financer les opérations géothermiques, qui ont déjà fait leurs preuves pour le chauffage de blocs de 3 000 à 4 000 logements, mais qui nécessitent des capitaux importants au stade de la mise en place.

Mais, comme nous l'avons déjà indiqué à propos des infrastructures, l'apport du fonds spécial apparaît bien modeste si l'on considère qu'aux dires mêmes des responsables de l'agence pour la maîtrise de l'énergie, les investissements à prévoir chaque année, au seul titre des économies d'énergie, devraient atteindre de 30 à 35 milliards de francs, somme à laquelle s'ajouteraient 10 à 15 milliards de francs pour la promotion d'énergies de substitution.

En conclusion, la commission des affaires économiques et du Plan observe, comme elle l'a déjà indiqué, que le fonds ne contribuera pas à une véritable relance de l'effort d'équipement puisqu'il ne fera, au mieux, si les crédits ne sont pas débloqués, que compenser les 15 milliards de francs de crédits bloqués à ce titre au niveau budgétaire.

Elle constate également que par la voie d'une nouvelle surimposition du carburant, la mesure prise va pénaliser une fois de plus de nombreuses entreprises que le Gouvernement s'était engagé, par votre bouche, monsieur le ministre, à plusieurs reprises, et notamment à l'occasion du dernier « collectif », à ne pas soumettre à des charges nouvelles.

Elle s'interroge, en outre, au moment où sont proclamées la nécessaire indépendance des collectivités et les vertus de la décentralisation, sur l'intérêt de la mise en place d'un système de subventions provenant d'un établissement public national dont l'intervention — selon des critères qui ne nous sont pas connus d'ailleurs — conditionnera fatalement la réalisation d'opérations intéressantes au premier chef régions, départements ou communes.

Elle souhaite enfin que le fonds grands travaux ne bénéficie pas seulement aux grandes agglomérations, mais s'applique également aux aménagements ruraux.

Nous demandons donc, monsieur le ministre, que les crédits d'équipement inscrits au budget pour 1982 soient effectivement débloqués et que les dotations prévues pour 1983 soient au moins reconduites en francs constants.

Sous réserve des questions que je viens de poser et des différents amendements qui seront soumis à notre Assemblée, la commission des affaires économiques et du Plan vous propose de donner un avis favorable au présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de la gauche démocratique.*)

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Permettez-moi de répondre aux questions pertinentes de MM. les rapporteurs dans l'espoir de clarifier le débat et la discussion, prochaine, des amendements.

Mes réponses porteront sur cinq points essentiels : la conception du fonds ; les procédures de mise en œuvre ; le contenu et l'ampleur des programmes ; les aspects techniques ; enfin, le mode de financement ou de gage choisi.

En ce qui concerne la conception du fonds, je rappelle qu'il s'agit d'une relance sélective concernant un secteur bien déterminé, qui ne sera pas génératrice d'importations supplémentaires et qui, par son ampleur, ne vient pas en contradiction avec l'effort accompli pour mieux maîtriser nos équilibres et lutter contre l'inflation. Il s'agit donc bien d'une relance sélective.

Au service de cette relance, le fonds est un simple instrument financier — autrement dit, il n'est pas le décideur — chargé de collecter les emprunts, d'en assurer le service et de transférer ensuite les ressources à ceux qui sont normalement chargés de mettre en œuvre ces programmes.

Par conséquent, il ne s'agit pas d'un « budget bis ». C'est d'ailleurs pourquoi nous ne sommes pas favorables à l'élargissement des objectifs financiers du fonds, qu'il s'agisse des travaux en rase campagne ou de l'aménagement rural, car s'il en était ainsi, en tant que ministre de l'économie et des finances je craindrais que l'on n'institue une sorte de « budget bis » qui, à mon sens, ne ferait qu'obscurcir la vue globale que les assemblées doivent avoir du financement de l'économie et des structures des financements publics à travers le budget de l'Etat et les budgets des collectivités décentralisées.

Les procédures de mise en œuvre seront le fait des administrations classiques en concertation avec les autorités régionales et locales. D'ailleurs, de nombreux projets ont déjà été négociés dans l'attente de décisions d'inscriptions budgétaires. Cela est vrai surtout pour les projets concernant la voirie urbaine et les transports collectifs. Cela est moins vrai pour les économies d'énergie puisque le maître d'œuvre en est l'agence pour la maîtrise de l'énergie. Même si des efforts ont déjà été entrepris les années précédentes en ce domaine, il s'agit là, je l'ai dit, d'un pas supplémentaire mais qui ne correspond pas encore à notre ambition et dont j'ai rappelé tout à l'heure l'objectif.

Même si, *a fortiori*, il s'agit de procédures classiques et non pas d'un budget bis, il est normal que l'Assemblée nationale et le Sénat soient tenus au courant de programmes publics financés par l'emprunt et remboursés par une taxe d'ordre public. C'est pourquoi j'accepterai volontiers qu'un rapport annuel soit transmis aux deux assemblées de façon qu'elles se rendent compte de la manière dont ont été utilisés des fonds qui ont un caractère indiscutable d'intérêt général.

En revanche, le conseil d'administration du fonds se résume à un rôle purement technique. Ce n'est pas là que les dispositions seront prises ; elles seront prises dans le cadre des procédures globales. C'est pourquoi je ne suis pas favorable à faire de ce conseil d'administration un organisme de niveau supérieur, avec des élus, alors qu'il n'aura qu'un rôle purement technique. On pourra le constater dans les rapports annuels qui seront transmis aux assemblées.

Troisième point : le contenu et l'ampleur des programmes. Vous avez eu raison, monsieur le rapporteur, de poser la question des crédits inscrits au budget de l'Etat. Je voulais vous indiquer à ce sujet que, soucieux que nous sommes de soutenir ce secteur, il eut été paradoxal que nous gelions des crédits de paiement en ce qui concerne le logement et les routes et que, par ailleurs, nous réalisions ces programmes.

Je peux donc dire que nous avons débloqué l'ensemble des crédits de paiement concernant le logement et les routes, et que, par conséquent, les travaux dont il est question aujourd'hui viendront en supplément. De ce fait, par un calcul dont le caractère strict ne doit pas être retenu car il s'agit simplement d'un ordre de grandeur, je présume que le total des crédits inscrits au budget de 1983 au titre des travaux routiers intéressés et de ceux qui seront financés par ce fonds sera supérieur de 15 p. 100 au montant des travaux financés par le budget de 1982. Je peux même dire qu'en ce qui concerne les transports en commun on constatera un doublement de l'effort de l'Etat.

Quatrième point, les aspects techniques.

Le ministre de l'énergie, qui représentera le Gouvernement ce soir, vous parlera notamment du recours à la géothermie.

En ce qui concerne la question des tramways, je voulais souligner simplement que de grandes innovations sont intervenues depuis les tramways d'antan que l'on retrouve encore sur les cartes un peu fumées des années d'entre les deux guerres. Les Suisses et les Allemands les ont largement utilisés et, comme l'a indiqué M. Chupin, les villes de Nantes, de Grenoble et de

Strasbourg sont demanderesse de programmes de cette nature dans des conditions qui n'ont plus rien à voir avec les tramways d'autrefois.

Enfin, j'en viens au financement. Je reconnais qu'il n'y a pas de solution pleinement satisfaisante de ce point de vue.

Ce qui nous a conduits à retenir un relèvement léger de la taxe sur les produits pétroliers, c'est le lien évident qui existe entre le coût de l'énergie et celui des investissements destinés précisément à économiser l'énergie, soit directement, soit indirectement. Par rapport aux conséquences qui résultent, par le jeu de la nouvelle formule de calcul de la taxe sur les produits pétroliers, des oscillations du prix du pétrole ou de la hausse du dollar, ce n'est pas grand-chose.

Si l'on peut terminer par une lueur d'espoir dans ce monde désordonné, souhaitons que le mouvement qui s'amorce sur le dollar compense, et bien au-delà, cette légère taxe supplémentaire qui nous permettra de redonner force, vigueur et courage à notre industrie du bâtiment et des travaux publics. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et des radicaux de gauche.*)

M. Josy Moinet, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le ministre, je voudrais, tout d'abord, vous remercier d'avoir pris en compte le souhait exprimé par la commission des finances sous la forme d'un amendement — nous l'examinerons dans la soirée — qui demande la présentation d'un rapport annuel devant le Parlement.

Dois-je vous dire que nous regrettons votre désaccord en ce qui concerne l'intégration, dans le conseil d'administration du fonds, de représentants du Parlement et des collectivités territoriales. Pour le Parlement — je crois que cela va de soi — il existe une sorte d'assimilation entre les crédits budgétaires et ceux qui sont inscrits au fonds. Vous l'avez indiqué vous-même, monsieur le ministre ; il ne nous paraissait donc pas inconsideré de faire cette proposition.

Pour ce qui concerne les collectivités territoriales, vous comprendrez bien, monsieur le ministre de l'économie et des finances, que les membres de cette assemblée, qui leur sont particulièrement attachés, souhaitent qu'elles soient associées à ces problèmes de financement.

S'agissant d'un instrument purement financier qui doit mettre en œuvre des travaux selon des procédures traditionnelles et dans un cadre purement conjoncturel, je ne pense pas qu'il soit incompatible que, pour une période très courte, que nous y siégeons.

Si je me permets d'insister, monsieur le ministre, c'est parce que le Sénat apprécie la volonté sans cesse exprimée du Gouvernement d'aller dans le sens d'une plus grande décentralisation. La décentralisation, c'est aussi la représentation des collectivités à l'échelon le plus élevé. Aussi je me permets d'insister sur ce sujet pour que vous acceptiez, malgré les déclarations que vous venez de faire, que les collectivités locales soient représentées au conseil d'administration du fonds.

Un dernier mot pour regretter aussi votre désaccord en ce qui concerne l'élargissement du champ d'intervention du fonds.

J'entends bien, et je vous comprends, qu'il ne s'agit pas d'émettre sur une quantité considérable de travaux des ressources qui, nécessairement, sont limitées, mais faire apparaître que le fonds ne financera que les opérations de voirie ou de circulation urbaine, c'est écarter de prime abord tout ce qui peut concerner le monde rural. Je ne suis pas certain qu'une telle disposition fasse l'objet d'une affirmation positive dans le milieu rural.

Nous avons déposé un amendement sur ce point et je souhaiterais, pour ma part, que le Gouvernement l'examine avec cet esprit d'ouverture qui l'a caractérisé tout au long de cette discussion.

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Je demande la parole.

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

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Monsieur Moinet, c'est au nom de la rigueur financière que j'ai étroitement ciblé, les objectifs du fonds, cela même à l'intérieur de la discussion gouvernementale, parce que je ne souhaite pas que ce fonds ait vie pendant longtemps, pour qu'ensuite, en matière d'économies d'énergie et autres, nous prenions des dispositions soit incluses dans le budget, soit, au contraire, qui correspondent à des financements privés que nous aurons bien cadrés.

En ce qui concerne le conseil d'administration du fonds, je n'en fais pas une question de principe. J'ai seulement voulu

souligner que ce n'est pas le conseil qui décidera ; ce sont les ministères, et ce comme dans les procédures budgétaires et après négociation avec les responsables régionaux, départementaux et locaux. C'est pourquoi j'ai voulu ramener ce conseil d'administration à sa juste proportion.

J'ajoute que parmi les autres amendements que vous avez proposés, certains sont de pure forme, mais me paraissent néanmoins améliorer la rédaction. C'est pourquoi je m'en remettrai à leur sujet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à vingt et une heures quarante-cinq. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente-cinq, est reprise à vingt et une heures cinquante.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi portant création du fonds spécial de grands travaux.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Laucournet.

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, je souhaiterais tout d'abord vous remercier d'avoir bien voulu accepter de présider la réunion de ce soir. J'ai beaucoup de gratitude pour vous, car cela me permet d'intervenir sur ce texte, au nom du groupe socialiste.

Le Gouvernement a délibérément choisi d'intensifier ses efforts en faveur de l'emploi, de l'investissement et du soutien à la croissance économique.

La relance de l'investissement public et privé s'est manifestée dans les secteurs de pointe et de haute technologie, mais aussi dans ceux qui sont particulièrement touchés par la crise et l'absence de politique active de développement et d'adaptation économique, tels que la machine-outil ou le textile, par exemple.

Le secteur du bâtiment et des travaux publics — nous avons souligné récemment, lors de questions orales avec débat, sa situation particulièrement alarmante — peut jouer, par son effort considérable d'entraînement sur le reste de l'économie, tant en amont qu'en aval, un rôle décisif de croissance et d'emploi.

Nous pensons qu'une politique de relance par le biais des grands travaux fournira une impulsion vigoureuse à l'activité du bâtiment et des travaux publics, en même temps qu'elle accélérera la réalisation du programme d'économies d'énergie. En effet, malgré tout ce qui vient d'être fait depuis plus d'un an, le bâtiment et les travaux publics ont besoin d'être aidés, et de l'être rapidement.

La mise en place d'un fonds spécial pour les grands travaux, annoncée par le Président de la République lors de sa dernière conférence de presse, permettra de relancer l'activité sans aggraver notre déficit extérieur, en soutenant des secteurs fortement utilisateurs de main-d'œuvre ; elle permettra la réalisation d'opérations économiquement et socialement indispensables en créant rapidement un supplément notable d'activité.

Le projet de loi, tel qu'il est soumis au Sénat, dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, nous paraît s'intégrer parfaitement dans la volonté du Gouvernement de maîtriser les mécanismes économiques et de les utiliser pour résorber, au moins en partie, l'inquiétant chômage que nous connaissons aujourd'hui.

Je voudrais ici relever rapidement les grandes lignes de force du projet, souligner l'amélioration positive apportée par l'Assemblée nationale, qui exclut le fuel domestique de la taxe sur les produits pétroliers, et vous soumettre quelques questions.

Les grands travaux, ce sont d'abord les équipements en matière de transports publics et de circulation urbaine. Dans ce domaine, nul ne peut contester les retards qui ont été pris en matière d'équipements routiers et d'infrastructure de transports en commun.

Les économies locales en ont largement souffert ; la lutte contre le gaspillage d'énergie a été affaiblie ; les conditions de vie quotidienne des Français se sont dégradées avec la multiplication des nuisances et des effets négatifs, aujourd'hui bien connus : pollutions, durée et coût des transports, inconfort, absence de liaisons ou de dessertes indispensables.

Le fonds spécial assurera principalement la maîtrise d'ouvrage et le financement d'opérations nouvelles en matière de transports collectifs, de rocade urbaines et de déviations.

S'agissant des économies d'énergie dans l'habitat, d'importants efforts s'imposent. Le parc H. L. M., qui comprend environ 2 600 000 logements, dont la majeure partie sera concernée, doit être le lieu privilégié des efforts en matière d'isolation thermique ; les hôpitaux, les écoles et le développement des réseaux de chaleur seront également concernés.

La gestion des interventions se fera — c'est logique — par l'intermédiaire de l'agence pour la maîtrise de l'énergie, organisme parfaitement qualifié pour exécuter cette tâche.

En ce qui concerne le fonds lui-même, le fonctionnement de cet établissement public illustre clairement le souci de rigueur financière, car s'il bénéficie de l'institution d'une taxe sur les produits pétroliers — ce que nous approuvons — il sera également habilité à contracter des emprunts dans la limite de ses capacités de remboursement. Il fera appel à l'épargne et non à la création monétaire.

L'assiette de la taxe spéciale sur les produits pétroliers, dont le montant est versé au fonds spécial de grands travaux, a été judicieusement modifiée par l'Assemblée nationale. En effet, pour des motifs sociaux, il ne paraît pas opportun que le fuel domestique y soit inclus, ce qui aurait pour effet de pénaliser les plus défavorisés. L'augmentation des taux respectifs des autres produits pétroliers est, dans cette logique, tout à fait acceptable.

Je voudrais en venir maintenant à quelques questions qui ne remettent pas en cause notre adhésion au projet gouvernemental.

M. Josy Moinet en a déjà posé un certain nombre et M. le ministre, par deux fois, y a répondu. Je les renouvelle, bien que j'aie entendu les premières réponses de M. Delors.

D'abord, pourrions-nous connaître avec plus de détail la composition et le mode de fonctionnement du conseil d'administration du fonds spécial de grands travaux ? Quelle place y prendront les collectivités locales ?

M. Josy Moinet en a parlé longuement. J'ai entendu la réponse de M. le ministre de l'économie et des finances, mais il faudrait que nous fassions bien le point. En effet, nous pensons que les collectivités locales — communes, départements, régions — sont impliquées dans ce programme. Il faut que le Gouvernement mobilise toutes les forces s'il veut réussir.

Ensuite, le Parlement aura-t-il à connaître des activités du fonds spécial, peut-être par le biais de rapports réguliers ? Comment serons-nous informés du développement de cette action qui va prendre corps aujourd'hui ?

Enfin — cette dernière question rejoint la première — comment les collectivités locales seront-elles associées aux réalisations projetées ? Beaucoup d'entre elles croient en cette action et veulent s'y associer. Ne laissez pas, monsieur le ministre, passer l'occasion qui vous est donnée de les y intéresser.

Le groupe socialiste apporte son soutien total à ce projet de loi qui aidera une profession en crise en donnant aux collectivités locales et aux organismes d'H. L. M. notamment la possibilité de voir se réaliser des projets en sommeil par manque de moyens et de volonté politique.

C'est également parce que ce projet sera générateur d'emplois et d'activités que le groupe socialiste l'approuve pleinement. C'est ce qu'il m'a chargé de vous dire ce soir, monsieur le ministre, à la tribune du Sénat. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur les travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Stéphane Bonduel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans son esprit et dans ses modalités, ce projet de loi portant création d'un fonds spécial de grands travaux me semble participer à une véritable cohérence et relever d'un plan d'ensemble de redressement.

Cohérence parce qu'il s'agit, par ce moyen, comme par d'autres mis en œuvre depuis un an, de stopper la décroissance industrielle, de lutter contre le chômage et l'inflation, d'obtenir une relance sélective de l'investissement.

Contribution à un plan d'ensemble parce que ces mesures sont destinées à renforcer et à compléter l'effort entrepris avec le blocage des prix et des revenus, la relance de la consommation, la mise en place de plans sectoriels pour faire revivre des activités essentielles que l'on avait, dans un passé récent, trop tendance à considérer comme condamnées.

J'ose espérer que, grâce à l'effet multiplicateur qu'elle ne devrait pas manquer de produire, cette mesure apportera un essor nouveau à notre appareil productif qui a bien besoin d'un vigoureux coup de fouet.

Encore faudra-t-il que deux conditions soient remplies, à savoir des possibilités d'emprunts suffisants et les moyens pour les collectivités locales de consentir un effort d'accompagnement. On peut raisonnablement y croire.

Il semble donc qu'en s'insérant dans cette stratégie de redressement et en s'appuyant sur des secteurs d'activités très touchés comme le bâtiment et les travaux publics, le projet de loi qui nous est soumis, s'il est bien mis en œuvre, s'il ne privilégie pas certaines orientations industrielles ou certaines zones géo-

graphiques au détriment des autres, certaines grandes entreprises au détriment des moyennes, contribuera efficacement à relancer l'activité en réduisant, espérons-le, notre déficit extérieur puisqu'il s'agit d'un ensemble d'activités très peu importatrices.

Si nous soutenons ce projet, c'est qu'il nous semble aussi revêtir trois particularités qui prennent en compte les préoccupations économiques fondamentales que les radicaux de gauche ont maintes fois exprimées.

C'est tout d'abord le lancement de travaux d'infrastructures qui, par définition, doivent avoir des effets induits qui ne manqueront pas d'entraîner une amélioration du bien-être des Français.

Ce sont ensuite des travaux destinés à maîtriser l'énergie qui, eux aussi, participent à l'objectif ambitieux fixé pour l'horizon 1990, à savoir économiser 40 millions de tonnes d'équivalent pétrole supplémentaires. De plus, ils réduisent à la source notre dépendance énergétique et auront donc pour effet, en fin de compte, de diminuer notre déficit extérieur et d'être anti-inflationnistes, ce qui peut corriger, dans une certaine mesure, l'effet inverse de celui que peut induire la surtaxe sur les carburants.

Ce sont, enfin, malgré l'aspect conjoncturel de l'institution de ce fonds, des investissements et des travaux à caractère durable qui profiteront durant de nombreuses décennies à plusieurs générations.

Quant aux effets de ce programme sur l'industrie française, particulièrement sur les P. M. E. du bâtiment et des travaux publics, ils me semblent devoir être fort bénéfiques, notamment la partie du programme concernant la rénovation de l'isolation thermique des bâtiments. Comme c'est un domaine où 90 p. 100 des matériaux relèvent de l'industrie nationale, il n'entraînera pas d'importations supplémentaires.

S'il n'en est pas de même pour les travaux routiers, cette activité a néanmoins grand besoin d'une ouverture de marchés nouveaux. Nous avons pu, les uns et les autres, constater dans quelles difficultés se trouve ce secteur, le nombre de fermetures ou de dépôts de bilan étant considérable, surtout depuis deux ans, tant dans le bâtiment que dans les travaux publics.

Notre rapporteur de la commission des finances, M. Josy Moynet, a, dans son rapport écrit, mis en évidence le recul des investissements dans ce domaine depuis 1977, en particulier dans le domaine du logement.

Il nous reste à souhaiter que ce fonds soit opérationnel au plus tôt, ce que devrait permettre la structure légère dans laquelle il évolue. C'est là, me semble-t-il, une condition essentielle d'une réelle efficacité.

Mais une certaine incertitude subsiste malgré les assurances données par M. le ministre de l'économie et des finances.

Certes, il nous a bien précisé que ce fonds devait avoir la souplesse nécessaire pour sélectionner les projets réellement prêts à être engagés et pour permettre de choisir ceux qui présentent le plus grand intérêt collectif. Mais cette démarche, qui se veut pragmatique, ne risque-t-elle pas de se révéler quelque peu arbitraire ? Le ministre nous a dit qu'il n'y aura pas d'enveloppe sectorielle ou géographique définie *a priori*. Mais quels seront les critères de priorité retenus ?

D'une façon générale, nous craignons que ce projet ne privilégie un peu trop les zones urbaines, notamment dans le domaine des transports et de la voirie. C'est une des raisons pour lesquelles nous appuyons l'amendement de la commission des finances qui, à l'article 1^{er}, substitue aux mots : « circulation urbaine » la notion de « circulation routière » qui nous semble plus large et plus juste.

Il ne faut pas, en effet, qu'involontairement ce programme se réalise au détriment des récentes mesures de décentralisation ni qu'il néglige les nécessités de l'aménagement du territoire, d'autant que les petites entreprises du bâtiment, situées à l'écart des grandes zones urbaines, risquent de passer à côté des effets socio-économiques de ce projet, si tel n'est pas l'objectif poursuivi.

A cet égard, d'autres mesures d'accompagnement pourraient utilement être ajoutées dans la prochaine loi de finances concernant l'aménagement du territoire.

Je me permets de dire au passage que l'exclusion de l'aide du F. I. D. A. R. pour les opérations de lotissement dans les zones rurales fragiles n'est pas une bonne orientation, la stagnation de la population dans les petits centres ruraux est là pour en témoigner. L'accès à des terrains viabilisés à des prix raisonnables permettrait, également, dans certains cas, de relancer l'activité du bâtiment.

Enfin, monsieur le ministre, l'article 2 concernant le financement de ce fonds nous paraît imprécis. C'est la raison pour laquelle nous nous rallions très volontiers à l'amendement de

la commission des finances qui précise les sources de financement du fonds à partir de ressources fiscales, de l'emprunt, des fonds de concours des collectivités locales et, le cas échéant, de subventions de l'Etat.

L'incidence de la taxe spécifique qui devrait être, T. V. A. comprise, de 1,66 franc par hectolitre de carburant au 1^{er} novembre et de 3,20 francs par hectolitre à compter du 1^{er} janvier 1983, ne nous semble pas rédhitoire étant donné la modicité de son effet sur le prix payé par les automobilistes.

Bien entendu, la recette n'est pas nouvelle mais quelle recette serait totalement satisfaisante ? Du moins, en l'occurrence, a-t-elle le mérite d'être affectée à une action de relance économique dont nous apprécions l'opportunité.

L'article 4 semble également manquer de précision. Il vaudrait mieux stipuler nettement que le fonds peut agir soit en tant que maître d'ouvrage — et dans ces conditions, selon quels moyens techniques en hommes et en services ? — soit en allouant des subventions aux collectivités ou à des organismes publics. Nous souhaiterions donc savoir assez rapidement comment ces concours seraient attribués et dans quelles conditions. Sur ce point, M. le ministre de l'économie et des finances a apporté des précisions qui peuvent apporter des apaisements.

L'article 5, qui prévoit la direction du fonds par un conseil d'administration, mérite également, de la part du législateur, un certain nombre de précisions qu'apporte l'amendement de la commission des finances qui souhaite y voir figurer, en dehors des représentants des ministères concernés, des représentants du Parlement et des collectivités locales. Nous souhaitons donc que cet amendement soit accepté.

Monsieur le ministre, si, du point de vue de la simple orthodoxie, la création d'un nouvel établissement public disposant de ressources propres peut prêter à critique, sa souplesse, sa possibilité d'intervention rapide, son effet multiplicateur sur les investissements et l'activité économique doivent être un contre-poids suffisant pour nous en faire admettre le bien-fondé et le caractère opérationnel indispensable dans une conjoncture économique difficile. C'est là un choix qui va dans le sens que nous avons toujours espéré.

Toutefois, comme il est d'usage pour d'autres fonds non budgétisés, nous souhaitons, en accord total avec la commission des finances, qu'un rapport spécial sur le fonctionnement soit présenté au Parlement lors de la session budgétaire.

Sous réserve de ces observations et des aménagements proposés par la commission des finances qui nous semblent heureux, les radicaux de gauche voteront ce projet qui devrait donner une impulsion nouvelle à l'activité économique sans accroître, ce qui est essentiel, le déficit budgétaire.

Injecter, en effet, de 12 à 15 milliards de francs dans notre activité économique nous semble significatif. Il y a là un effort véritable d'imagination dans la poursuite des objectifs que nous avons toujours soutenus : solidarité, lutte contre le chômage et la dépendance énergétique. Dans un domaine particulièrement sensible, ce projet devrait permettre à nos entreprises de reprendre enfin espoir.

De notre point de vue, il était grand temps qu'intervienne une telle mesure. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique et sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Paul Jargot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet qui nous est soumis appelle de notre part un certain nombre d'observations.

Tout le monde s'accorde à considérer comme alarmante et socialement désastreuse la situation actuelle des entreprises du bâtiment et des travaux publics. En effet, après une chute de 2 p. 100 du volume d'activité de ce secteur entraînant une perte de soixante-dix mille emplois entre le premier trimestre 1981 et le premier trimestre 1982, le niveau moyen de cette activité continue de subir une réduction de 1,5 p. 100 pour le bâtiment et de 4 p. 100 pour les travaux publics, menaçant à nouveau quarante mille emplois supplémentaires.

Il fallait réagir ; votre projet va dans ce sens, c'est bien ; et il va également dans le sens de votre volonté de relance économique tant contrecarré par le refus d'investir en France des décideurs privés français.

Après un budget de rattrapage — plus 15 p. 100 en francs constants — accompagnant, au plan collectif, l'augmentation de la consommation des ménages de l'été 1981, cette nouvelle « insufflation » de crédits dans un des secteurs les plus touchés par la crise ne peut que recevoir notre accord, d'autant plus que ce fonds permettra d'améliorer la vie quotidienne des cités, d'accélérer le mouvement d'économies d'énergie bénéfique pour notre balance commerciale et notre indépendance économique nationale, sans compter le sauvetage de dizaines de milliers d'emplois actuellement menacés.

Un argument a été hypocritement soulevé au sujet du marché des capitaux. Ce marché serait, paraît-il, bientôt vide et des ponctions publiques n'aboutiraient qu'à priver les investisseurs privés, pleins de bonne volonté comme chacun le sait, des crédits nécessaires.

Permettez-moi de faire justice d'une telle allégation. Le marché de l'argent dans notre pays n'est pas vide mais vidé de sa substance, ce qui n'est pas du tout la même chose.

Vidé par la fuite des capitaux vers les coffres suisses, par les placements étrangers sollicités ardemment par les taux d'intérêts américains que vous savez, capitaux investis encore trop à l'étranger ou tout simplement mis en sommeil dans des grandes fortunes insuffisamment taxées, du moins dans leur partie stérilisée, hors du circuit de la production pour freiner la réussite de la relance économique.

Une mobilisation publique, par voie d'emprunt et d'une fiscalité plus efficace sur les très hauts revenus et la grande richesse, est indispensable pour conduire le changement que nous voulons.

Le Gouvernement eût été peut-être mieux inspiré de s'orienter vers une telle alimentation du nouveau fonds, ce qui aurait permis de réintroduire dans le circuit normal de la production les capitaux inutilisés et les profits non investis.

Nous regrettons donc que le choix du Gouvernement se soit porté sur une aggravation de la taxe spéciale sur l'essence, le supercarburant et le gazole. Cependant, nous avons apprécié la suppression par l'Assemblée nationale, avec l'accord du Gouvernement, de la taxation supplémentaire du fuel domestique qui aurait frappé indifféremment les ménages riches ou pauvres et les utilisateurs économiques de ce type de carburant, par exemple les agriculteurs.

Au point de vue du contenu, ce projet concerne essentiellement deux secteurs : les transports et leur infrastructure urbaine, le logement et les travaux d'isolation thermique.

Pour les transports et leur infrastructure il s'agit d'un développement privilégié qui est recherché dans le transport collectif et l'aménagement ou la création d'une voirie péri-urbaine.

Ces mesures prennent leur place dans une politique nouvelle du transport qui fera l'objet d'un projet de loi à l'automne prochain. La participation des employeurs au financement des transports publics constituait un premier pas décisif dans l'élaboration d'une telle politique ; hélas ! notre assemblée a complètement vidé le projet de son contenu.

L'accroissement des déplacements, lié au départ des travailleurs et de leur famille vers la périphérie des villes et qui s'est accompagné d'un allongement des trajets domicile-travail, a entraîné une utilisation excessive du mode individuel de transport en l'absence d'infrastructures correspondant aux besoins. Les conséquences, nous les connaissons : perte de temps, fatigue physique et nerveuse des usagers, insécurité, pollution, gâchis d'énergie, frais de transport élevés.

Il convient aussi de faciliter les liaisons interrégionales. La mise en place de roades urbaines facilitera la traversée des agglomérations.

Le deuxième volet du programme concerne le logement et les travaux d'isolation thermique.

La dégradation du parc de H.L.M., qui s'est accélérée avec l'introduction du conventionnement, entraîne la nécessité de réhabiliter le patrimoine ; les travaux destinés à économiser l'énergie y contribueront et permettront d'alléger les charges des locataires.

Les réserves que je ferai au sujet de ce texte portent sur deux autres aspects, que je voudrais maintenant développer. L'un a trait au choix des grands travaux, l'autre concerne la gestion du fonds lui-même.

La loi précisant les types de grands travaux retenus me paraît trop restrictive et exclusive quant à leur champ d'application et à leur implantation strictement urbaine et manque, du même coup, l'occasion d'une politique de travaux publics s'insérant dans une grande politique de développement et d'aménagement plus globale s'étendant à l'ensemble de l'infrastructure urbaine et économique du pays, y compris de son espace rural.

Ce n'est pourtant qu'ainsi, monsieur le ministre, que votre projet offrirait de véritables moyens d'amplifier l'effet multiplicateur d'une politique de grands travaux. Aux équipements que vous avez choisis, et dont l'utilité n'est contestée par personne, devraient s'adjoindre des équipements « structurants », susceptibles d'induire un vrai développement à partir des agglomérations certes, mais par l'installation ou le développement de petits pôles urbains et industriels servant d'armature urbaine dans l'espace rural et de relais pour une vie économique qui irriguerait tout le pays.

Certes, des enveloppes supplémentaires de grands travaux peuvent améliorer le plan de charge des entreprises de travaux publics et de bâtiments ; encore faut-il que ces enveloppes ne réduisent pas les crédits d'équipement prévus au budget de l'Etat.

Mais pourquoi ne pas orienter cette volonté politique vers la production d'un développement économique qui, seul, peut induire des emplois, réduire le chômage, relancer la croissance et reconquérir le marché intérieur par des entreprises prospères alimentées non par des distributions sporadiques de moyens conjoncturels, mais par un processus de développement continu créateur de richesses nouvelles et inducteur de son propre mouvement ?

Vous vous êtes donné des moyens importants pour conduire la remise en marche du pays : la nationalisation du crédit et des pôles essentiels d'une économie avancée, le rétablissement d'une volonté organisatrice avec le Plan, les primes à l'aménagement du territoire, les nouveaux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

Nous avions déjà les instruments juridiques avec les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les plans d'aménagement rural et les plans d'occupation des sols.

Ne dispersons pas tous ces moyens ! Il faut, au contraire, les coordonner, les « complémentariser », les alimenter surtout et harmoniser toute cette panoplie de procédures et de moyens dans laquelle les collectivités locales et les entreprises privées doivent pouvoir prendre toute leur place et trouver une dynamique nouvelle.

La seule addition des moyens, la seule juxtaposition des initiatives n'ont jamais créé le mouvement.

L'industrialisation n'est pas une simple accumulation d'entreprises ; c'est, au contraire, un phénomène d'induction d'un mouvement continu de production, de création de richesses et d'emplois. Pour relancer l'économie, il faut non une accumulation, mais l'enclenchement d'un processus continu.

Ce fonds de grands travaux, pris sous cet angle et coordonné avec une grande politique de développement économique et d'aménagement du territoire, sera alors un moyen supplémentaire de valoriser toutes les autres actions des collectivités publiques et des entrepreneurs privés.

D'une simple distribution du type « assistance » aux entreprises de travaux publics malades de sous-emploi, il faut faire de ce fonds un véritable outil d'impulsion, de soutien et de développement de notre politique économique.

C'est pourquoi ce fonds ne doit pas être un budget parallèle ni être gaspillé en un coup par coup inefficace et temporaire. C'est pourquoi, aussi, le conseil d'administration de ce fonds doit comprendre en son sein tous les agents publics susceptibles d'être concernés à tous les niveaux d'intervention.

Une gestion ainsi plus démocratique sera également plus transparente quant à la constitution et à l'utilisation de ce fonds, sur lequel doit s'exercer normalement le contrôle du Parlement.

C'est la raison pour laquelle nous proposons que s'établisse, pour la gestion de ce fonds, une coopération étroite entre l'Etat et les collectivités locales. Mais cette coopération doit dépasser largement les tâches purement politiques d'un contrôle budgétaire pour s'étendre à un vaste mouvement démultiplicateur de l'effet d'entraînement de grands travaux dans tout le pays.

Dans le cadre d'un conventionnement ouvert, l'Etat, grâce à ce nouvel instrument, pourrait établir une coopération dynamique avec toutes les collectivités volontaires désireuses de s'associer à cet effort de relance économique.

Des mesures spécifiques favorisant les investissements de ces collectivités devraient encourager cette démultiplication, surtout lorsqu'il s'agit d'équipements « structurants ».

Les mesures les plus urgentes sont les suivantes : suppression de la part d'autofinancement obligatoire des collectivités, globalisation des prêts avec bonification d'intérêt et mise en place rapide d'une dotation globale d'équipement.

Mais, pour éviter les gaspillages, cette coopération juridique et financière doit se situer dans le cadre précis d'un développement urbain et économique et d'une véritable convention de développement reposant sur des bases rigoureuses : un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, une programmation dans le temps, un plan financier strict, assis sur une maîtrise foncière bien assurée.

Pour toutes ces raisons, en souhaitant que soient prises en compte nos suggestions, tant pour le contenu et l'orientation du programme de grands travaux que pour la gestion du fonds, et parce que ce fonds peut ouvrir la voie à une vaste coopération avec toutes les collectivités locales, les entreprises nationales et — pourquoi pas ? — les entreprises privées désireuses

aussi de s'inscrire dans la bataille de la relance des investissements et de la création d'emplois, nous approuverons ce projet. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Le Cozannet.

M. Yves Le Cozannet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis ce soir semble refléter exactement la politique du Gouvernement depuis un an.

Si personne ne conteste l'utilité d'aider le secteur du bâtiment et des travaux publics, car ses difficultés sont grandes — je voudrais rappeler au passage que nous avons été, sinon les premiers, au moins ceux qui ont le plus clairement attiré l'attention du Gouvernement sur les problèmes rencontrés par ce secteur important de l'économie française — si personne donc ne conteste les difficultés de ce secteur économique, il ne faudrait pas pour autant que le Gouvernement, comme il le fait systématiquement depuis un an, puisse croire que cela lui donne le droit d'utiliser n'importe quel moyen pour atteindre des objectifs sur lesquels un consensus semble pourtant se dégager.

C'est ainsi que la création de ce fonds me semble critiquable pour trois raisons.

Tout d'abord, du point de vue de la procédure budgétaire, la création de ce fonds est tout à fait inutile. Après la suppression du fonds spécial d'investissement routier, aujourd'hui on crée un nouveau fonds : je m'interroge sur la cohérence d'une telle démarche.

Par ailleurs, le budget de l'Etat — c'est du moins la conception que j'en ai — me semble tout indiqué pour réaliser les opérations que vous envisagez de réaliser par l'intermédiaire de ce fonds spécial de grands travaux. Je ne comprends pas pourquoi vous voulez créer une procédure particulière pour aboutir au même résultat où vous seriez parvenu par un effort budgétaire, que vous avez d'ailleurs fait l'année dernière pour des secteurs beaucoup moins prioritaires que celui du bâtiment et des travaux publics.

La deuxième raison pour laquelle la création de ce fonds ne me satisfait pas est que je ne voudrais pas que la multiplication de ce genre d'institutions soit l'occasion pour le Gouvernement de masquer le déficit du budget de l'Etat de plus en plus important et apparemment — le Gouvernement le reconnaît lui-même avec ce projet de loi — de plus en plus inefficace.

La troisième raison que j'évoquerai rejoint un peu la deuxième. J'ose espérer — mais j'en doute — que la création de ce fonds n'est pas motivée par une démarche éminemment politique, j'allais dire politicienne ou électoraliste.

Ces inquiétudes sont fondées sur le fait que l'article 1^{er} ne vise que la circulation urbaine. Tous mes collègues qui sont intervenus avant moi ont insisté sur l'extension de cette action au milieu rural. Nous avons un grand retard, je le sais, en ce domaine ; je m'inquiète du sort réservé aux travaux et équipements ruraux, qui, eux aussi, doivent faire l'objet d'un effort particulier, sinon l'égalité des Français ne serait pas maintenue. Nous soutiendrons, à cet égard, l'amendement de notre excellent rapporteur, M. Auguste Chupin, qui apaise beaucoup de nos inquiétudes de même que nous approuvons les observations très pertinentes de M. Moinet.

Enfin, vous conviendrez avec moi que la mise en place d'un tel fonds à six mois des élections municipales ne peut être ni fortuite ni neutre. C'est ce qui fonde mes réflexions, qui, en aucun cas, ne peuvent être considérées comme un procès d'intention, puisque, monsieur le ministre, je n'en doute pas, vous allez démontrer l'utilité technique, économique et financière des procédures que vous avez choisies.

Je dirai un dernier mot sur l'affectation des crédits réservés à ce fonds : il est tout à fait louable d'affecter des crédits à la maîtrise de l'énergie, mais nous ne pouvons que mettre en parallèle les mesures que vous nous proposez avec l'amputuation incompréhensible des crédits de l'agence pour les économies d'énergie que vous avez organisée par l'intermédiaire de la première loi de finances rectificative pour 1982.

Ma deuxième remarque importante sur ce fonds spécial de grands travaux concerne le financement des dépenses envisagées. Il s'effectuera par un nouveau prélèvement sur le prix des carburants, et mes collègues en ont parlé abondamment. Nous ne pouvons que nous élever contre cette nouvelle augmentation de la fiscalité pétrolière préjudiciable au bon fonctionnement de l'économie puisqu'il contribue à accroître les coûts de production de branches industrielles et économiques importantes. Il n'est pourtant pas loin le temps où le parti socialiste,

par l'intermédiaire de ses personnalités les plus éminentes, qui siègent pour la plupart aujourd'hui au Gouvernement, condamnait l'augmentation de la fiscalité pétrolière.

Un peu de cohérence aurait été souhaitable et certainement moins critiquable !

Enfin, ma troisième remarque visera la nécessité de faire un effort financier à l'égard du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Nous sommes tous d'accord sur cet objectif, avec les réserves que j'évoquais plus haut concernant les moyens que vous avez choisis. Mais je mets en doute les chances de succès de votre plan et de votre fonds. Je m'étonne par ailleurs que sa création intervienne après le blocage durable, voté par le Parlement, de nombreux crédits inscrits au budget de 1982, dont on évalue le montant à 15 milliards de francs. M. Delors nous a dit tout à l'heure que ces crédits seraient dégelés, mais il eût sans doute été plus intéressant de les utiliser avant qu'ils ne perdent de leur valeur au travers de la dévaluation, de l'inflation et des augmentations de coûts. S'agit-il là d'une tirelire que vous avez mise de côté pour boucher les trous trop importants ? Je vous rappelle que ces économies budgétaires, dont on me dit qu'il ne reste d'ores et déjà pas grand-chose, nous ont été imposées par nos partenaires lors de la première dévaluation socialiste du franc.

Je dirai donc « oui » à un renforcement du crédit destiné au secteur du bâtiment et des travaux publics, mais « non » à la procédure que vous avez choisie, qui est en contradiction avec les données de la loi de finances pour 1982.

Si le Sénat vote ce texte, cela servira à démontrer qu'au-delà des querelles partisanes, consciente de la gravité de l'heure, notre assemblée ne se livre pas à une opposition stérile et sait tenir compte de l'intérêt général.

Mais le Gouvernement, de son côté, devrait enfin comprendre qu'il ne faut pas, sous couvert d'un consensus général, présenter des projets mal conçus, inadaptés ou rédigés à la hâte.

Notre vote final dépendra donc de l'adoption des amendements, en particulier de ceux qui seront proposés par la commission des finances et par la commission des affaires économiques et du plan. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

(**M. Robert Laucournet remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.**)

PRÉSIDENCE DE M. ROBERT LAUCOURNET,
vice-président.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Jacques Descours Desacres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la finalité de ce texte, qui vise à réanimer un secteur fondamental de notre économie, ne pouvait, évidemment, que recueillir notre adhésion. Mais les moyens proposés ont soulevé de nombreuses questions lors de l'échange de vues qui s'est instauré à son sujet au sein de la commission des finances à la suite de la présentation très claire et objective qu'en a faite notre éminent rapporteur M. Moinet. Les déductions qui avaient pu en être tirées m'avaient laissé très perplexe.

Le souvenir de la création du fonds spécial d'investissement routier ne pouvait être évoqué que dans la mesure où naguère, comme aujourd'hui, une telle proposition avait permis d'emporter l'accord du Parlement pour une majoration de la fiscalité pétrolière. A cette époque, il n'y avait pas mise en place d'un nouvel établissement public, mal défini, qui laissait planer une menace de démembrement de l'Etat.

Nous savions, d'une part, que les crédits étaient pratiquement bloqués depuis quelques semaines pour les aménagements prévus par les organismes d'habitations à loyer modéré, et, d'autre part, que des collectivités locales avaient dû renoncer à des programmes de travaux de voirie, faute de pouvoir emprunter. Comment les uns et les autres pourraient-ils alors accompagner les nouveaux financements envisagés par l'Etat ?

L'effet d'entraînement recherché risque de conduire à un alourdissement de la charge des contribuables locaux et la généralisation de procédures analogues, qui semble être une des tendances, pour ne pas dire une des tentations, de la politique gouvernementale, risque d'aboutir à une aggravation incontrôlée des prélèvements obligatoires.

Cela étant, à la fin de cet après-midi, M. le ministre d'Etat a souligné le caractère éphémère de ce fonds, auquel il n'envisage pas de donner la structure, que l'on pouvait craindre, d'un établissement public susceptible de réaliser des travaux d'équipement.

En outre, dans le privé, il a manifesté après sa déclaration publique sa compréhension à l'égard de la proposition faite par notre rapporteur de la commission des finances, de placer quelques élus locaux au sein du conseil d'administration. Il ne s'agirait pas d'un organisme, nous a-t-il expliqué, qui serait chargé de mener une politique, puisque celle-ci dépendra du Gouvernement, mais d'un conseil technique dont les membres auraient certainement tout à gagner à être éclairés par des représentants des collectivités locales des problèmes qui se posent à celles-ci sur le plan financier.

Enfin, les autres propos du ministre de l'économie et des finances m'ont, je dois le dire, rassuré et si les amendements proposés tant par la commission des finances que par la commission des affaires économiques et du Plan reçoivent l'agrément du Sénat et ne rencontrent pas d'opposition de la part du Gouvernement, mes hésitations tomberont et je voterai très volontiers un texte, qui, à l'heure actuelle, peut être bénéfique pour l'économie du pays, ce qui importe au premier chef. Je rejoindrai à ce sujet les propos tenus par l'orateur qui m'a précédé sur la nécessité pour nous tous de travailler ensemble pour la France. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Paul Girod. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi dont nous discutons fait partie de ceux à propos desquels un certain nombre de sénateurs, et probablement de Français, s'interrogent quant à la nécessité d'un nouveau dispositif.

Monsieur le ministre, depuis quelques années, j'ai l'honneur de siéger sur ces bancs. J'ai entendu plusieurs fois nombre de nos collègues qui sont maintenant dans la majorité gouvernementale nous dire qu'il était inutile de prendre telle ou telle mesure et que l'arsenal des moyens de l'Etat était suffisant pour effectuer des missions supplémentaires ou pour faire face aux nouvelles préoccupations que les gouvernements rencontraient.

Je ne veux pas faire de parallèle avec le code pénal. Mais, lors de la discussion de la loi « sécurité et liberté », nous avons entendu maintes fois que le code était suffisamment complet et qu'il était inutile de prendre des dispositions nouvelles !

Ne pensez-vous pas que les créations anciennes telles que le F. S. I. R. ou d'autres moyens permettraient aussi bien à l'Etat de relancer les grands travaux, de réanimer le marché des infrastructures importantes, sans qu'il soit besoin de créer un nouvel établissement doté de l'autonomie financière, placé sous l'autorité du ministre de l'économie et des finances et, en définitive, exclusivement orienté vers des tâches que, par d'autres moyens, l'Etat peut déjà accomplir sans difficulté ? Telle est la première question.

Deuxièmement, un des avantages de la création de cet établissement est, a-t-on dit, que chaque franc qui rentrerait dans ses caisses, par le biais de taxes sur les produits pétroliers que vous voulez créer et qui ne seront probablement pas sans effet sur l'inflation en général et sur le coût de production des entreprises en particulier, aurait un effet multiplicateur par le fait que cet établissement pourrait emprunter.

Je vous pose la question suivante : où va-t-il emprunter ? Quels fonds disponibles remboursables ultérieurement trouverait-il pour renflouer ses caisses, alors que, actuellement, tout emprunteur public ou privé éprouve tant de difficultés à trouver de l'argent. Le Gouvernement, si je ne me trompe, a placé tellement de bons du Trésor auprès des banques que l'on trouve très difficilement de l'argent disponible sur le marché monétaire, quel que soit le taux que l'emprunteur est prêt à payer.

J'en arrive à ma troisième question. Nous allons voter dans quelques mois le projet de loi de décentralisation relatif aux compétences. Veuillez m'excuser, monsieur le ministre, de prendre la casquette de rapporteur du projet de loi que j'aurai l'honneur de présenter au mois d'octobre à cette même tribune pour vous interroger. Comment cet établissement public se situera-t-il dans le dispositif général de décentralisation ? Nous lisons dans le projet que cet établissement national aura pour mission de réaliser ou de contribuer à financer tous travaux d'équipement et de se substituer à l'Etat pour recevoir les concours des collectivités publiques. Ne croyez-vous pas que nous faisons, sur un plan, l'inverse de ce que le Gouvernement nous propose comme étant la grande réforme du septennat sur un autre plan. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, chargé de l'énergie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais, tout d'abord, remercier les différents intervenants pour la qualité de leurs propos et la convergence qui existe entre le Gouvernement et eux.

Je voudrais, dès maintenant, rassurer MM. Descours Desacres et Girod. Je sais que le thème du démembrement de l'Etat est souvent évoqué, mais, à partir du moment où le Parlement est sollicité à des fins décisionnelles, il n'y a pas démembrement de l'Etat.

A partir du moment où nous prenons l'engagement — et M. le ministre Jacques Delors a bien voulu l'affirmer — de donner la possibilité à votre Haute Assemblée notamment de contrôler l'utilisation des fonds, c'est l'expression normale de la démocratie.

Enfin, et ce sera un thème sur lequel je reviendrai tout à l'heure, nous entendons procéder à toute une série de consultations au nom même de la décentralisation. Dans ma conclusion finale, je vous démontrerai qu'il n'y a pas antinomie entre la création de ce fonds et notre politique de décentralisation.

Décision, contrôle, consultation, tels sont les trois piliers qui permettent d'amarrer ce fonds aux structures de l'Etat et de la démocratie.

M. Girod a posé une question très précise concernant le lieu de l'emprunt. Je lui répondrai que cet emprunt se fera, par priorité, sur le marché européen.

Monsieur Le Cozannet, vous connaissez l'histoire de la technique des fonds. Nous considérons que cette technique est utile, pragmatique, conjoncturelle, efficace. Mais, bien évidemment, nous n'entendons pas la généraliser.

Vous nous avez quelque peu tancés sur le déficit budgétaire. Or celui-ci doit atteindre 3 p. 100 du produit intérieur brut et c'est l'un des déficits les moins élevés de toute l'Europe. Le fonds, tel que nous vous l'avons prévu, si vous voulez bien l'accepter, n'est pas une source d'inflation : il est placé sous le signe de l'équilibre. Je suis persuadé que vous saurez voir la relation qui existe entre la mise en place de ce fonds et la maîtrise de notre balance des paiements, grâce à la limitation de nos importations de pétrole qui nous coûtent très cher.

Monsieur Le Cozannet, je reconnais en vous certaines origines, lorsque vous mettez en opposition la voirie urbaine et la voirie non urbaine. Je ne veux pas me lancer dans une définition de ces voiries. Vous seriez capable de taxer le maire de Rennes que je suis de partialité.

Les rocades que nous créons, par exemple autour de nos villes, profitent à tous. Je suis persuadé que vous-même êtes très heureux lorsque vous empruntez les nouveaux ponts de Saint-Brieuc pour vous rendre à Tréguier. Et il s'agit bien là d'une réalisation urbaine. Tel est le point que je voulais soulever.

Vous avez également critiqué le prélèvement de crédits à l'agence française pour la maîtrise de l'énergie. Soyons clairs ! Il a été prélevé 169,5 millions de francs. Or, si vous le voulez bien, en votant ce projet de loi, 2 milliards de francs seront réinvestis avec un effet multiplicateur, qui doit être de l'ordre de quatre. Donc, tout compte fait, on s'y retrouve de façon très avantageuse.

Cela étant, je voudrais maintenant conforter les positions prises par MM. Laucournet, Bonduel et Jargot. Un grand thème est revenu souvent ce soir, c'est celui d'une certaine antinomie entre ce fonds et la décentralisation. Or, à mon avis, cette antinomie n'existe pas. La création de ce fonds s'inscrit en effet dans une démarche profondément décentralisatrice ; je voudrais vous le montrer rapidement.

Je rappellerai, pour commencer, qu'en ce qui concerne les grands travaux urbains aucune opération ne peut se faire sans concertation avec les régions ou les collectivités locales. Le but de ce fonds est d'accélérer les dossiers en instance ou de favoriser de nouvelles opérations. Les procédures habituelles concernant, par exemple, la concertation ou l'octroi des prêts de financement ne seront pas modifiées par la création de ce fonds.

Dans le domaine des économies d'énergie, qui, en définitive, disposera du pouvoir décisionnel en matière de réalisation des investissements ? C'est très simple : le pouvoir de décision appartiendra aux collectivités locales, lesquelles seront les maîtres d'ouvrage et, dans ce cas, les maîtres d'ouvrage sont, par définition, décentralisés.

Quant aux services techniques venant appuyer les décisions initiales de ces collectivités locales, quels sont-ils ? Vous les connaissez : ce sont les services techniques de nos villes et de nos départements, les directions départementales de l'équipement et les directions interdépartementales de l'industrie.

Je voudrais également vous rappeler que les délégations régionales de l'agence française pour la maîtrise de l'énergie, que nous allons mettre en place, sont des éléments supplémentaires confortant notre démarche décentralisatrice. Je vous rappelle que l'agence française pour la maîtrise de l'énergie entend avoir une démarche contractuelle envers les collectivités locales, que ce soit à partir de sa structure nationale ou, suivant l'importance des collectivités locales, à partir de ses délégations régionales.

Permettez-moi également de vous rappeler qu'au sein du conseil d'administration de cette agence française pour la maîtrise de l'énergie nous avons souhaité voir figurer des élus car ceux-ci ont effectivement un rôle déterminant à jouer.

Et ici, monsieur le président — si vous le permettez — je voudrais lancer un appel.

Cette politique nécessite, en effet, une véritable mobilisation. Il faut des lois, des textes divers, mais il faut également qu'à l'échelon local chacun se sente impliqué. J'ai souvent l'habitude de dire qu'un logement isolé représente une tonne de pétrole économisée et que dix logements isolés par an entraînent la création d'un emploi. Cela intéresse tout spécialement les petites et moyennes entreprises et le secteur artisanal du bâtiment, avec un effet immédiat et extrêmement positif. Je lance cet appel pour que vous soyez, comme vous l'êtes déjà, d'ailleurs, des agents mobilisateurs, et pour que nous gagnions ce combat.

Bien souvent, dans la clientèle de nos bureaux d'aide sociale, figurent des personnes qui ne peuvent plus faire face à leurs charges de chauffage; cela nous montre qu'une politique efficace d'isolation dans le secteur des H. L. M., décidée, là encore, par les conseils d'administration des offices, peut être un facteur important de justice et d'égalité.

Avec ce thème de la décentralisation que vous avez soulevé, est revenu souvent, dans vos interventions, le thème de la nature des travaux concernés et principalement de l'opposition, que je me suis permis de décrire à votre collègue M. Le Cozannet, entre circulation urbaine et circulation non urbaine.

Sur ce point, je peux vous faire savoir qu'une définition très extensive de la notion de ville a été retenue par notre collègue M. Fiterman, ministre d'Etat. Les villes moyennes, notamment, seront retenues pour des travaux susceptibles d'être financés par ce fonds.

En ce qui concerne le contrôle parlementaire, j'ai eu l'occasion de vous dire qu'un rapport annuel vous sera présenté. Vous aurez ainsi la possibilité de contrôle que vous souhaitez.

Une autre question nous a également été posée, celle de la date d'entrée en fonction effective de ce fonds. Je puis vous dire qu'aussitôt la loi votée le fonds sera mis en place. La relance que nous vous proposons entrera donc en application aussi rapidement que possible, probablement dans les semaines à venir.

Telles étaient, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je voulais vous présenter. Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur les travées des radicaux de gauche.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Il est créé, sous le nom de fonds spécial de grands travaux, un établissement public national doté de l'autonomie financière et placé sous l'autorité du ministre de l'économie et des finances.

« Cet établissement a pour mission de réaliser ou de contribuer à financer tous travaux d'équipement dans les domaines des transports publics, de la circulation urbaine et de la maîtrise de l'énergie. »

Par amendement n° 1, M. Moinet, au nom de la commission des finances, propose, au premier alinéa de cet article, après les mots : « établissement public national », d'ajouter les mots : « de caractère administratif ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Josy Moinet, rapporteur. Cet amendement vise à qualifier, sur le plan juridique, la nature de cet établissement public.

Il apparaît en effet à l'évidence que l'établissement public en cause ne procède à la vente d'aucun produit, que les investissements qui seront réalisés grâce aux crédits inscrits au fonds

seront remis gracieusement à l'Etat et, enfin, que les ressources du fonds n'ont aucun lien direct avec les services rendus. Dès lors, il apparaît qu'il s'agit d'un établissement public national de caractère administratif. Aussi la commission des finances souhaite-t-elle que la qualification juridique de cet établissement public figure dans le texte de loi.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Nous avons retenu l'expression « établissement public » en raison de son caractère général et non spécifique, mais puisque la commission propose d'y substituer une dénomination spécifique, nous nous en remettons à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 2, M. Moinet, au nom de la commission des finances, propose de rédiger comme suit le second alinéa de cet article :

« Cet établissement a pour mission de réaliser ou contribuer à financer tous travaux d'équipement dans les domaines des infrastructures des transports publics, de la circulation routière et de la maîtrise de l'énergie. »

« Cet amendement est affecté d'un sous-amendement n° 7 rectifié, présenté par M. Chupin au nom de la commission des affaires économiques, et tendant, dans le texte proposé par l'amendement n° 2 pour le second alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : « de la circulation routière » à insérer les mots : « , de l'aménagement rural ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 2.

M. Josy Moinet, rapporteur. Nous nous sommes déjà longuement entretenus de ce sujet. La commission des finances propose de substituer à ce concept un peu étroit de « circulation urbaine » le concept plus large de circulation routière.

Vous venez d'indiquer, monsieur le ministre, que M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports, n'excluait pas que des travaux puissent être accomplis au bénéfice d'une ville moyenne. L'amendement de la commission des finances va dans ce sens; aussi souhaitons-nous que le Gouvernement puisse lui donner un avis favorable.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour défendre le sous-amendement n° 7 rectifié.

M. Auguste Chupin, rapporteur pour avis. La commission des affaires économiques avait d'abord déposé un amendement n° 7 dont la rédaction était différente de celle de l'amendement de la commission des finances. Puis nous avons préféré nous rallier à ce dernier, qui propose de remplacer les mots « de la circulation dans les agglomérations » par les mots « de la circulation routière », mais en ajoutant : « de l'aménagement rural ». Pourquoi ?

Dans mon rapport, j'ai essayé, au nom de la commission, de montrer, comme d'autres orateurs, qu'un des buts principaux de ce fonds proposé par le Gouvernement était de soutenir d'une manière importante les différentes entreprises de travaux publics et du bâtiment.

Indiscutablement, dans nos communes rurales — vous le savez tous — un certain nombre d'entreprises de travaux publics et du bâtiment sont très touchées par la crise et l'une des préoccupations des élus locaux est que, peut-être avant la fin de l'année, malheureusement, un nombre plus important de ces entreprises sera concerné. Or, vous connaissez tous le rôle que jouent, dans l'aménagement du territoire de nos communes rurales, ces entreprises de travaux publics et du bâtiment car, très souvent, ce sont les seules entreprises qui existent dans nos communes.

Il faut également signaler que les crédits budgétaires non dépensés sont souvent, comme je l'ai indiqué dans mon rapport, des crédits destinés à l'aménagement rural. Enfin — autre argument qui a d'ailleurs été évoqué tout à l'heure par l'un des intervenants — il nous a semblé regrettable, sur le plan psychologique, que les ruraux, qui représentent une partie importante de la population française, se sentent lésés à l'idée que ce fonds nouveau, à l'alimentation duquel ils vont participer d'une manière importante en payant une taxe complémentaire sur l'essence et le fuel ne sera d'aucune utilité pour les travaux d'aménagement rural.

Je puis dire, d'une manière très large, que la commission des affaires économiques a en fait donné son accord à ce projet de loi, à la condition toutefois que les fonds de cet établissement public soient également consacrés à l'aménagement rural.

Pour toutes ces raisons, au nom de la commission des affaires économiques, j'insiste très fortement pour que le sous-amendement n° 7 rectifié soit accepté par le Sénat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, la proposition présentée par la commission des affaires économiques va, à l'évidence, plus loin que l'amendement que vous propose la commission des finances puisque nous passons de la circulation routière à un concept beaucoup plus large, celui de l'aménagement rural.

Divers orateurs ont exprimé ici la volonté de ne pas voir exclu *a priori* le milieu rural de l'intervention du fonds, d'abord parce que les travaux y sont nécessaires, ensuite parce que les entreprises de petite ou de moyenne dimension travaillent beaucoup pour le milieu rural. Dans ces conditions, la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 et le sous-amendement n° 7 rectifié ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, tout d'abord, je ne voudrais point qu'une idée d'inégalité entre la ville et la campagne s'attache à ce fonds.

En ce qui concerne les économies d'énergie, par exemple, le système qui est proposé n'établit aucune distinction. Il vaut pour toutes les collectivités locales, quelle que soit leur importance.

Je souhaite, cependant, que soit maintenue l'expression « circulation urbaine ». Pourquoi ?

En premier lieu, j'ai déjà eu l'occasion de vous dire que nous avions une conception relativement extensive de la notion de « circulation urbaine ».

En second lieu, il nous semble qu'en matière de création d'emplois l'effet d'entraînement est peut être plus important avec des investissements urbains ou péri-urbains qu'avec certains investissements non urbains.

Je voudrais également vous rappeler que, par définition, ce fonds n'est pas l'alpha et l'oméga nous permettant de financer l'ensemble des projets que nous souhaiterions financer. Ceux qui nous accusent de débudgétiser seraient alors pris à leur propre piège. Ce fonds a nécessairement des limites.

Je souhaiterais donc, pour des raisons de simplification et d'efficacité, tout en vous rappelant que les usagers de ces réalisations appartiennent à toutes les collectivités locales, pouvoir conserver l'expression « circulation urbaine ».

M. le président. Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 7 rectifié.

M. Stéphane Bonduel. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Stéphane Bonduel. Les sénateurs radicaux de gauche voteront l'amendement de la commission des finances. Pourquoi ? Parce qu'il nous semble exprimer d'une manière suffisamment large les objectifs poursuivis par l'institution de ce fonds, qu'il n'y a pas lieu, nous semble-t-il, de faire une distinction particulière et spécifique entre milieu rural et milieu urbain, et que, en ce qui concerne le milieu rural — j'ai eu l'occasion de l'indiquer dans la discussion générale — d'autres moyens d'investissement peuvent être mis en œuvre. Une amélioration des financements mis à la disposition du F. I. D. A. R., par exemple, permettrait d'apporter au milieu rural les investissements dont il a besoin.

Il faut laisser à ce fonds de grands travaux sa spécificité et le « cibler » très exactement sur les objectifs qui lui sont assignés.

M. Louis Jung. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Louis Jung. Je ne comprends pas la position du Gouvernement. L'amendement de M. Moinet et le sous-amendement de M. Chupin me paraissent logiques. Le fonds dont il s'agit sera alimenté par l'ensemble des Français. Ce sont des techniciens, aidés par des représentants des collectivités locales dont nous allons décider tout à l'heure du mode de désignation, qui prendront les décisions. Je ne vois donc pas pourquoi on se bat sur des textes.

Nous savons tous ce que signifie la voirie urbaine. Au cours de notre longue expérience parlementaire, nous avons débattu à maintes reprises des pourcentages à accorder respectivement à la voirie rurale et à la voirie urbaine. Pourquoi alors retomber dans les errements que nous avons connus ?

Nous préférons la rédaction proposée par les deux commissions. Elle satisfait tout le monde. Nous sommes les représentants de l'ensemble du pays. Ce sera au Gouvernement et à ses représentants de prendre les dispositions qu'ils estiment nécessaires.

En ce qui le concerne, mon groupe votera le sous-amendement et l'amendement, et si M. le ministre délégué ne croit pas pouvoir nous donner satisfaction, nous demanderons un scrutin public.

M. Albert Voilquin. Très bien !

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Il s'agit, monsieur le sénateur, d'un fonds de grands travaux. Cette dénomination est en elle-même très explicite et je ne pense pas que vous puissiez opposer les usagers les uns aux autres comme vous le faites.

J'ajoute, et cela intéresse tous les maires qui sont nombreux dans cette enceinte, que les commandes qui sont passées aux entreprises profitent, en termes d'emploi et d'activité, aux travailleurs, quelle que soit la localisation géographique de ces entreprises et de ces travailleurs.

M. Jacques Descours Desacres. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Jacques Descours Desacres. Je pense qu'un malentendu est en train de s'instaurer au sein de notre assemblée. Monsieur le ministre, vous paraît-il véritablement essentiel de fermer une porte que l'ensemble du Sénat apprécierait certainement de voir entrouverte ?

Il s'agit bien entendu de financer de grands travaux. Il a été dit par M. Delors, à la fin de la séance de cet après-midi, que le fonds ne serait pas un organisme décideur, que ce serait un organisme à caractère technique qui étudierait le financement de tels ou tels grands travaux. En suivant les débats, il m'est venu à l'esprit un fait qui vient de se produire dans notre région : un secteur important, rural certes, s'est trouvé inondé à la suite des orages, et cela dans des conditions tout à fait anormales. De grands travaux pourraient être nécessaires pour évacuer les eaux. Ils auraient un caractère d'aménagement à la fois rural et urbain puisque ce sont les habitants de petites communes qui se trouvent avoir les pieds dans l'eau.

Le terme employé dans l'amendement de la commission des affaires économiques permettait, le cas échéant, et à défaut d'autres ressources, d'envisager — la décision incombant à l'autorité politique gouvernementale — la possibilité d'inclure de tels travaux dans le financement du fonds.

Monsieur le ministre, il n'y a là rien qui puisse nuire à l'action que vous entendez mener. Je me permets donc d'insister auprès de vous pour que vous reconsidériez votre position.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Etant donné la courtoisie qui règne ici ce soir et la convergence de nos positions, je suis prêt à accepter l'expression « circulation routière ».

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 7 rectifié, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission saisie au fond s'en remet à la sagesse du Sénat.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 152 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.	151
Pour l'adoption	171
Contre	130

Le Sénat a adopté.

Compte tenu du vote qui vient d'intervenir, le Gouvernement maintient-il sa position à l'égard de l'amendement n° 2 ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, le Gouvernement acceptait que figurent dans cet amendement les mots : « circulation routière » ; mais, compte tenu de l'insertion de l'expression : « de l'aménagement rural », il ne peut plus accepter ce texte.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, modifié, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 3, M. Moinet, au nom de la commission des finances, propose, après l'article premier, d'insérer un article additionnel 1^{er bis} ainsi rédigé :

« Dans les conditions définies aux articles ci-après, les ressources du fonds sont constituées par :

- 1° une taxe spécifique ;
- 2° des emprunts ;
- 3° des fonds de concours versés par des collectivités publiques ;
- 4° le cas échéant, des subventions d'investissement accordées par l'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, cet amendement a un double objet.

Le premier, qui nous paraît de bonne méthode, consiste à énumérer, de manière très précise, les ressources dont peut bénéficier le fonds : taxe spécifique, emprunts et fonds de concours versés par des collectivités publiques. C'est ce que prévoit le texte ; jusqu'alors, il n'y a donc point de novation.

Le second objet de cet amendement est de proposer une autre ressource possible dont pourrait bénéficier le fonds, à savoir des subventions d'investissement accordées par l'Etat.

J'entends bien que M. le ministre de l'économie et des finances nous a expliqué, cet après-midi, qu'à la vérité le budget de l'Etat et le fonds, tout cela était vraiment très proche. Mais, formellement, le fonds a une existence juridique autonome ; c'est un établissement public qui dispose de l'autonomie administrative et financière. Dans ces conditions, il ne peut recevoir, semble-t-il, des concours financiers provenant du budget de l'Etat.

C'est la raison pour laquelle il nous est apparu souhaitable de faire mention de ces concours financiers dans cet amendement tout en précisant que le fonds pourrait en bénéficier « le cas échéant ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 3 ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Lorsque vous évoquez la taxe spécifique, c'est un rappel de l'article 2. Les emprunts, c'est un rappel de l'article 3. L'alinéa 3, les fonds de concours versés par les collectivités locales, c'est l'article 4.

En ce qui concerne le quatrième point, les juristes que vous êtes savent que nous sommes en présence d'une intervention dans le domaine du pouvoir réglementaire, mais, cela dit, nous nous en remettons à la sagesse de votre Haute Assemblée, monsieur le rapporteur.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi.

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Il est institué, à compter du 1^{er} novembre 1982, une taxe spécifique sur les produits pétroliers, dont le montant est versé au fonds spécial de grands travaux.

« Cette taxe est perçue sur certains produits figurant au tableau B du 1. de l'article 265 du code des douanes dans les conditions qui suivent :

PRODUIT	INDICE	TAUX en centimes par litre.	
		A compter du 1 ^{er} novembre 1982.	A compter de janvier 1983 (*).
Supercarburant	1 et 10	1,4	2,7
Essences	1,5 et 11	1,4	2,7
Gazole	19 et 24	1,4	2,7

(*) A une date fixée conformément à l'article 25-III de la loi de finances pour 1982.

« Elle est assise, liquidée et recouvrée suivant les mêmes règles ainsi que sous les mêmes garanties et les mêmes sanctions que la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. » — (Adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Le fonds est habilité, avec l'autorisation du ministre de l'économie et des finances, à contracter des emprunts dans la limite de ses capacités de remboursement, constituées par les produits attendus de la taxe instituée à l'article précédent.

« Ces emprunts peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat. »

Par amendement n° 8, M. Chupin, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le second alinéa de cet article : « Ces emprunts bénéficient de la garantie de l'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Auguste Chupin, rapporteur pour avis. Le fonds spécial de grands travaux sera habilité à contracter des emprunts afin de financer ses propres réalisations ou de participer au financement des travaux mis en œuvre par les collectivités locales, par l'agence française pour la maîtrise de l'énergie ou par d'autres organismes publics.

Le montant des emprunts sera strictement limité en fonction de la capacité de remboursement du fonds, cette capacité étant constituée par le produit de la taxe spécifique créée à l'article 2, seules les ressources attendues de cette taxe pouvant être affectées au remboursement du capital et au paiement des intérêts des emprunts contractés.

Il est, en outre, prévu que ces emprunts pourront bénéficier de la garantie de l'Etat.

Votre commission vous propose un amendement tendant à rendre cette garantie obligatoire.

Elle estime que la garantie de l'Etat doit être obligatoire pour tous les emprunts contractés par le fonds spécial de grands travaux. Cet éventuel défaut de garantie pourrait, en effet, avoir un caractère discriminatoire en rendant difficile, sinon impossible, dans l'état actuel du marché financier, le placement des emprunts concernés.

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

M. Josy Moinet, rapporteur. La commission des finances souhaiterait entendre d'abord l'avis du Gouvernement.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Nous maintenons la rédaction initiale pour les raisons suivantes : premièrement, c'est la rédaction que l'on retrouve habituellement dans les textes ; deuxièmement, l'Etat est en cause ; troisièmement, il faut une certaine souplesse, un certain pragmatisme.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez entendu l'avis du Gouvernement. Pouvez-vous faire connaître maintenant celui de la commission ?

M. Josy Moinet, rapporteur. Elle s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 8, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — Lorsque le fonds apporte sa contribution financière à des travaux d'équipement, il le fait en allouant des subventions à des organismes publics ou à l'agence française pour la maîtrise de l'énergie.

« Le fonds est subrogé à l'Etat pour recevoir les concours des collectivités publiques pour les opérations qu'il réalise.

« Les ouvrages destinés à s'intégrer à la voirie nationale sont, dès leur achèvement, remis à l'Etat à titre gratuit. »

Par amendement n° 4, M. Moinet, au nom de la commission des finances, propose de rédiger comme suit cet article :

« Le fonds contribue à la réalisation des travaux d'équipement visés à l'article 1^{er} :

« 1° Soit en tant que maître d'œuvre au lieu et place de l'Etat, auquel, le cas échéant, il est subrogé pour recevoir les fonds de concours versés dans les conditions prévues à l'article 19 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 ;

« 2° Soit en allouant des subventions à des collectivités territoriales, à l'agence française pour la maîtrise de l'énergie ou à tout autre organisme public.

« Lorsque le fonds réalise des ouvrages dans les conditions visées à l'alinéa 1 ci-dessus, ceux-ci sont, dès leur achèvement, remis à l'Etat à titre gratuit. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Josy Moinet, rapporteur. Cet amendement vise à remettre en ordre les conditions dans lesquelles le fonds contribue à la réalisation de travaux d'équipement. Par ailleurs, il précise, par référence à l'ordonnance du 2 janvier 1959, les conditions dans lesquelles les fonds de concours peuvent être versés.

Il s'agit donc d'un amendement purement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4 ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, il nous semble que la rédaction initiale de l'article 4 est très souple et très ouverte. Or, je crains, monsieur le rapporteur, que l'amendement que vous proposez, tel qu'il est formulé, ne limite l'action du fonds.

D'autre part, je ne suis pas assuré de la rigueur juridique de la rédaction lorsque vous proposez : « Le fonds contribue à la réalisation des travaux d'équipement... soit en tant que maître d'œuvre au lieu et place de l'Etat... ».

M. Delors a eu l'occasion de vous exposer l'organisation de ce fonds qui, par lui-même, ne crée pas d'emplois ; ce n'est pas un service administratif et technique. Aussi je crois que l'expression « maître d'œuvre » n'est pas bienvenue.

C'est la raison pour laquelle, dans un souci d'efficacité, de souplesse et de pragmatisme, je souhaiterais que, dans votre infinie sagesse, vous acceptiez l'article 4 tel que nous vous l'avons proposé.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le ministre, la commission des finances s'est reportée à la rédaction de l'article 1^{er}.

Que lisons-nous au deuxième paragraphe ? « Cet établissement a pour mission de réaliser... ». Nous nous sommes dès lors posé la question de savoir comment nous allions matérialiser juridiquement cette vocation du centre à réaliser des équipements.

Vous êtes, monsieur le ministre, trop avisé des questions juridiques pour ignorer que le terme « réalisation » ne recouvre pas un concept juridique créateur de droits et d'obligations.

Nous l'avons peut-être mal traduit en retenant l'expression « maître d'œuvre ». S'il en était ainsi, la commission des finances serait naturellement tout à fait ouverte à une autre rédaction, mais encore faudrait-il que nous sachions ce qui s'inscrit sous

ce vocable qui offre la possibilité à l'établissement de réaliser ces travaux. Comment les choses se passent-elles concrètement pour que cette mission puisse être remplie telle qu'elle est dévolue au fonds dans l'article 1^{er} ?

C'est la raison pour laquelle nous avons repris cette rédaction dont je vous accorde bien volontiers qu'elle ne correspond peut-être pas tout à fait aux indications que nous a données M. le ministre des finances, j'allais presque dire sur la vocation et sur la nature de ce fonds.

M. le président. Dois-je comprendre que la commission maintient l'amendement n° 4 ?

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, le souhait de la commission des finances est très simple : que le Gouvernement lui indique ce que signifient les termes : « Cet établissement a pour mission de réaliser... » puis, cela étant précisé, qu'il nous dise concrètement comment les choses vont se passer.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, ce fonds devrait pouvoir également « redéléguer » la maîtrise d'ouvrages en matière de travaux routiers comme il peut subventionner les travaux d'économies d'énergie.

Ce fonds va doter l'agence française pour la maîtrise de l'énergie ; celle-ci va ensuite répartir, auprès des collectivités locales et des offices, les financements nécessaires selon la procédure consultative que je vous ai décrite.

Je souhaite insister sur le caractère très pragmatique et très souple de notre rédaction initiale. Je crains, monsieur Moinet, que vous ne l'ayez quelque peu compliquée en présentant votre amendement.

M. le président. Monsieur Moinet, l'amendement est-il maintenu ?

M. Josy Moinet, rapporteur. J'aurais tendance à vous répondre, monsieur le ministre : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? (*Sourires.*) Mais c'est tellement fréquent qu'il ne faut pas en abuser.

Au demeurant, je crois savoir que lors de la discussion à l'Assemblée nationale il a été précisé — mais je n'ai pas la référence exacte sous les yeux — que le fonds pouvait être maître d'œuvre.

Toutefois, au bénéfice des explications que vous venez de nous donner, je retire cet amendement dont j'ai dit qu'il était rédactionnel.

M. le président. L'amendement n° 4 est retiré.

Je vais mettre aux voix l'article 4.

M. Jacques Descours-Desacres. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Descours-Desacres, pour explication de vote.

M. Jacques Descours Desacres. Je voterai l'article 4, mais lorsque la commission mixte paritaire se réunira, peut-être serait-il bon, s'il n'existe pas d'obstacle majeur, de supprimer, à l'article premier, le mot : « réaliser » comme, personnellement, j'aurais pensé qu'il eût été souhaitable de le faire.

M. Paul Girod. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Girod, pour explication de vote.

M. Paul Girod. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai dit tout à l'heure que je m'interrogeais sur la compatibilité entre ce fonds et la décentralisation. Je crois que la rédaction proposée par M. Moinet était beaucoup plus compatible avec l'optique décentralisatrice dans laquelle nous allons avoir à travailler que celle du Gouvernement.

Je n'ai sans doute pas eu le réflexe qu'il fallait pour reprendre l'amendement qui vient d'être retiré. Il est probablement trop tard maintenant.

M. le président. En effet.

M. Paul Girod. Je le regrette. En effet, la rédaction proposée par le Gouvernement n'est pas bonne dans la mesure où, en définitive, ce fonds va se comporter comme un organisme de répartition qui va solliciter telle ou telle collectivité locale.

M. le ministre nous a dit tout à l'heure que les collectivités concernées seraient celles qui le décideraient. Mais elles déci-

deront compte tenu des besoins, dans la mesure où l'agence fera ce qu'il faut pour qu'elles apportent des fonds de concours. Nous sommes très loin de la décentralisation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 4.
(L'article 4 est adopté.)

Article 5.

M. le président. « Art. 5. — Le fonds est administré par un conseil d'administration dont le président est nommé par décret. »

Par amendement n° 5, M. Moinet, au nom de la commission des finances propose de rédiger comme suit cet article :

« Le fonds est administré par un conseil d'administration comprenant, outre le président :

« 1° Deux représentants du Parlement, désignés l'un par l'Assemblée nationale, l'autre par le Sénat.

« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales :

- un représentant des régions,
- un représentant des départements,
- deux représentants des communes.

« 3° — un représentant du ministre de l'économie et des finances,

- un représentant du ministre chargé du budget,
- un représentant du ministre des transports ;
- un représentant du ministre de l'urbanisme et du logement,
- un représentant du ministre chargé de l'énergie,
- un représentant du ministre de l'intérieur.

« Le président est nommé par décret. »

Cet amendement est assorti de deux sous-amendements.

Le premier, n° 9, présenté par M. Poirier et les membres du groupe de l'U.C.D.P., a pour objet de rédiger ainsi le 1° du texte proposé pour cet article par l'amendement n° 5 :

« 1° Quatre représentants du Parlement, dont deux désignés par l'Assemblée nationale et deux par le Sénat. »

Le second, n° 10, également proposé par M. Poirier et les membres du groupe de l'U.C.D.P., tend à rédiger ainsi le 2° du texte présenté pour cet article par l'amendement n° 5 :

« 2° Quatre représentants des collectivités territoriales :

- « — un président de conseil régional représentant les régions ;
- « — un représentant des départements désigné par l'assemblée permanente des présidents de conseils généraux ;
- « — deux représentants des communes désignés par l'association des maires de France. »

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

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de la discussion générale, la plupart des orateurs qui sont intervenus ont exprimé le souhait que soient représentés au conseil d'administration du fonds, dont la composition n'est pas précisée dans le projet de loi qui nous est soumis, à la fois le Parlement — l'Assemblée nationale et le Sénat — et les collectivités locales — régions, départements et communes.

Cet amendement vise à préciser la composition du conseil d'administration de ce fonds, à y faire figurer nommément deux représentants du Parlement, un représentant des régions, un représentant des départements, deux représentants des communes, ainsi qu'à préciser les départements ministériels concernés et qui, eux aussi, seront représentés au conseil d'administration de ce fonds.

Il nous semble, monsieur le ministre, que les représentants des collectivités locales, dont le rôle va être tout à fait décisif pour que le fonds puisse jouer son rôle, ont, à l'évidence, leur place dans ce conseil d'administration même si celui-ci, comme nous l'a indiqué cet après-midi M. le ministre de l'économie et des finances, n'a pas un pouvoir de décision. En effet, il pourra, cependant, être conduit à donner des avis sur les opérations que le fonds sera susceptible de prendre en compte, soit directement, soit par la voie de l'agence pour la maîtrise de l'énergie.

M. le président. La parole est à M. Jung, pour défendre les sous-amendements n° 9 et 10.

M. Louis Jung. Sur le fonds et sur les principes, je suis tout à fait favorable à l'amendement de M. Moinet ; de même, j'approuve les explications qu'il a données. Cependant, je voudrais essayer, au nom de notre groupe, d'améliorer encore le texte.

Nous estimons que le Parlement devrait avoir quatre représentants, deux étant désignés par l'Assemblée nationale et deux l'étant par le Sénat. Nous sommes conscients que cette affaire revêt une très grande importance pour les régions, les départements et les communes et, dans un esprit de décentralisation, il serait sans doute utile que le Parlement ait quatre représentants. Tel est l'objet du sous-amendement n° 9.

Nous avons présenté le sous-amendement n° 10 parce que nous pensons que le texte de l'amendement n° 5 devrait être présenté d'une façon différente. Nous estimons que la représentation des collectivités territoriales devrait être la suivante : un président de conseil régional représentant les régions ; un représentant des départements désigné par l'assemblée permanente des présidents de conseils généraux et deux représentants des communes désignés par l'association des maires de France.

Cette proposition me semble très logique et devrait, à mon avis, recueillir l'accord du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n° 9 et 10 ?

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, il paraît évident que les deux sous-amendements en question participent de la même inspiration que l'amendement présenté par la commission des finances.

Je voudrais, cependant, appeler l'attention de M. Jung sur deux points qui, me semble-t-il, vont poser quelques problèmes.

Le premier concerne la disparité qui existera entre les représentants des différents ministères intéressés et ceux du Parlement et des collectivités locales, si nous retenons la proposition qu'il présente.

J'entends bien que, si le conseil d'administration avait un pouvoir de décision, il pourrait être opportun, voire nécessaire — compte tenu de la vocation du fonds — que les représentants du Parlement et des collectivités locales y détiennent la majorité. Tel n'est pas, me semble-t-il, le rôle dévolu au conseil d'administration de ce fonds.

Aussi, la commission des finances s'est-elle attachée à faire en sorte que le Parlement et les collectivités territoriales soient représentées, la représentation numérique, compte tenu de la voix prépondérante du président, assurant — il est vrai — la prééminence aux représentants des départements ministériels, c'est-à-dire, en fait, au Gouvernement.

Le second point sur lequel je voudrais appeler l'attention de M. Jung me paraît plus délicat à régler.

Son sous-amendement se distingue de l'amendement de la commission des finances en ce sens qu'il indique qui désignera les représentants des collectivités locales.

Si aucun problème ne se pose pour les présidents de conseils généraux, qui sont regroupés au sein de l'assemblée des présidents de conseils généraux, ni pour les maires, qui sont regroupés au sein de l'association des maires de France, en revanche, il ne me semble pas, pour l'heure, que les présidents de région aient une représentation institutionnelle.

Dès lors, lorsque vous dites, dans le sous-amendement : « Un président de conseil régional représentant les régions », on ne sait pas très bien par qui il sera désigné.

Un problème se pose donc à cet égard. C'est la raison pour laquelle la commission des finances s'était contentée, dans son amendement, d'indiquer que des représentants des régions, des départements et des communes devaient figurer dans le conseil d'administration, laissant au Gouvernement, s'il accepte cet amendement, comme nous le souhaitons, le soin, par un décret, de déterminer les conditions dans lesquelles les intéressés procéderont à la désignation de leurs représentants.

Telles sont les deux observations que je voulais présenter à M. Jung. Je lui demanderai de bien vouloir retirer ses deux sous-amendements, étant entendu que l'objectif qui est le sien est atteint, que la représentation des collectivités territoriales et du Parlement est assurée, et que le conseil d'administration — le terme me paraît impropre en l'occurrence — n'a pas un pouvoir de décision, mais est appelé à formuler des avis.

M. le président. Monsieur Jung, vos deux sous-amendements sont-ils maintenus ?

M. Louis Jung. Vous savez qu'il me faut faire un effort pour résister à M. Moinet ! Cependant, je n'arrive pas très bien à comprendre ses objections.

Je ne voudrais pas me battre sur le sous-amendement concernant le nombre des parlementaires. Le groupe avait estimé qu'il serait plus utile qu'ils soient quatre, mais si vous trouvez que cela pose un problème, je suis le premier à l'admettre. Donc, je le retire.

En ce qui concerne le sous-amendement n° 10, je ne comprends pas M. le rapporteur parce que, finalement, nous proposons exactement la même répartition.

Nous prévoyons qu'un président du conseil régional représentera les régions. Nous estimons qu'il est vraiment le plus habilité à le faire. D'autre part, s'agissant de l'assemblée permanente des présidents de conseils généraux et de l'association des maires de France, je voudrais tout de même rappeler à M. le rapporteur que, lors des discussions sur le projet de loi de décentralisation, le Gouvernement s'est toujours appuyé sur ces associations et qu'il continue à les considérer comme des interlocuteurs privilégiés.

Ce sous-amendement constitue donc une amélioration sensible, qui ne change rien au fond, mais introduit une rédaction plus claire. Donc, je le maintiens.

M. le président. Le sous-amendement n° 9 est retiré.

M. Josy Moinet, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josy Moinet, rapporteur. Monsieur le président, avec votre permission, je ne voudrais pas laisser s'instaurer un malentendu entre M. Jung et moi-même sur la représentativité de l'assemblée des présidents de conseils généraux et de l'association des maires de France.

Ce que j'ai indiqué, c'est que, si les présidents de conseils généraux et les maires avaient une représentation au travers de leurs institutions respectives, à ma connaissance, il n'existait pas de représentation institutionnelle des présidents de conseils régionaux.

Lorsque vous indiquez, dans votre sous-amendement : « Un président de conseil régional représentant les régions », vous ne précisez pas par qui il va être désigné. C'est ce que je voulais souligner.

Cependant, nous sommes, si vous me permettez cette expression, sur la même longueur d'onde. J'espère que cette explication complémentaire aura pu dissiper le malentendu qui, peut-être, s'était instauré entre nous quant à la représentativité des deux associations auxquelles j'attache beaucoup d'importance, pour l'une à titre honoraire et pour l'autre à titre de membre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 5 et sur le sous-amendement n° 10 ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous préférons maintenir la rédaction initiale de notre article 5, pour deux raisons.

La première est que si nous suivons vos positions, je crains que ce fonds ne soit pas opérationnel avant six mois. Or, il est important que, dès le courant du mois d'août, il puisse véritablement fonctionner si nous voulons obtenir la relance de l'activité que nous escomptons.

La seconde est que les dispositions qui sont contenues dans ces textes tombent sous le coup de l'article 37 de la Constitution.

Enfin, je voudrais vous rappeler que vous ne devez pas avoir de prévention à l'égard de ce fonds qui déposséderait, selon vous, la représentation démocratique. Concernant les travaux routiers, j'ai eu l'occasion de vous dire que ce fonds ne bouleverserait pas les procédures de consultation que vous connaissez.

En ce qui concerne les économies d'énergie, j'ai eu l'occasion de vous rappeler qu'au sein du conseil d'administration de l'Agence et au sein du comité consultatif de cette même Agence, qui est un organisme plus large, les élus sont représentés.

Monsieur le rapporteur, tout à l'heure vous nous présenterez un amendement sur le contrôle parlementaire de ce fonds. Si vous me permettez d'anticiper, je dirai dès maintenant que nous acceptons le principe de ce contrôle mais, encore une fois, je fais appel à votre bon sens et je mets en avant la rapidité avec laquelle nous devons procéder.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous maintenons notre rédaction initiale.

M. Josy Moinet, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josy Moinet, rapporteur. Nous avons eu déjà un débat suffisamment long sur ce sujet. La commission des finances a estimé que le Gouvernement ne pouvait pas ne pas accepter que les collectivités locales soient représentées dans le conseil d'administration d'un fonds dont le véritable rôle ne pourra se développer qu'autant que lesdites collectivités locales apporteront leur contribution. Nous n'allons pas reprendre ce débat.

Cependant, monsieur le ministre, je ne puis vous laisser dire sans réagir que nous ne sommes pas sensibles à l'impérieuse nécessité de faire vite. Croyez-moi, nous le sommes. Mais mon expérience d'élu local m'a appris que les communes et les départements agissaient très souvent beaucoup plus vite que l'Etat.

Ce souci de rapidité, nous ne l'avons pas perdu de vue et notre proposition s'inscrit dans la perspective d'une mise en œuvre très rapide. Nous sommes, monsieur le ministre, tous d'accord sur ce point : il faut faire mieux et plus vite.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 10, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte le sous-amendement.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5 ainsi modifié, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'article 5 est donc ainsi rédigé.

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 6, M. Moinet, au nom de la commission des finances, propose, après l'article 5, d'insérer un article additionnel 5 bis ainsi rédigé :

« Le Gouvernement présentera chaque année en annexe au projet de loi de finances un rapport sur la gestion du fonds, faisant ressortir en particulier la nature et le montant de ses ressources et de ses emplois. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Josy Moinet, rapporteur. Cet amendement vise à inviter le Gouvernement à présenter un rapport au Parlement pour lui permettre d'exercer son pouvoir de contrôle sur la gestion du fonds. Je crois avoir entendu M. le ministre donner son accord à plusieurs reprises et je l'en remercie par avance.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Le Gouvernement accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 6, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel ainsi rédigé est donc inséré dans le projet de loi.

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de la présente loi. » (Adopté.)

Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

Mme Cécile Goldet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Goldet.

Mme Cécile Goldet. Etant donné l'importance qu'il attache à ce projet de loi, le groupe socialiste demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ? ...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 153 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	151
Pour l'adoption	300

Le Sénat a adopté.

— 5 —

**NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION
MIXTE PARITAIRE**

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur le texte que nous venons d'adopter.

Il va être procédé immédiatement à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de cette commission mixte paritaire.

La liste des candidats établie par la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation a été affichée conformément à l'article 12 du règlement.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire :

Titulaires : MM. Edouard Bonnefous, Maurice Blin, Josy Moinet, Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Auguste Chupin.

Suppléants : MM. Joseph Raybaud, Jean-Pierre Fourcade, Louis Perrein, Paul Jargot, Robert Schmitt, Christian Poncelet, André Fosset.

— 6 —

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL.

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une lettre me faisant connaître la saisine du Conseil constitutionnel, par plus de soixante députés, sur la conformité à la Constitution de la loi sur les prix et les revenus, telle qu'elle a été adoptée par le Parlement.

Cette communication ainsi que le texte de la lettre de saisine du Conseil constitutionnel ont été transmis à tous nos collègues.

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Chérioux, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargé de proposer un texte sur le projet de loi relatif aux libertés des travailleurs dans l'entreprise.

Le rapport sera imprimé sous le n° 478 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 22 juillet 1982 à vingt et une heures trente :

1. — Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

2. — Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant statut particulier de la région de Corse : compétences.

Personne ne demande la parole ? ...

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.*

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 21 JUILLET 1982

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au Président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — 1. Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« 2. Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« 3. Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. ».

U.R.S.S.A.F. : calcul des cotisations.

7162. — 21 juillet 1982. — **M. Marcel Rudloff** expose à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** que les U.R.S.S.A.F. exigent le calcul, par les assurés sociaux, de leurs cotisations au moment de leur déclaration de salaires ou de revenus, alors que le Trésor public n'exige pas le calcul des contributions fiscales au moment des déclarations de revenus. Il rappelle que cette exigence cause de nombreuses complications auprès des citoyens les moins bien informés. Il lui demande de bien vouloir lui rappeler le texte réglementaire sur lequel est fondée cette obligation ; il lui demande en même temps de bien vouloir lui indiquer si une modification ne lui paraît pas souhaitable dans le sens d'une harmonisation dans les obligations respectives envers les U.R.S.S.A.F. et l'administration fiscale.

*Livret A des caisses d'épargne :
réévaluation du plafond des versements.*

7163. — 21 juillet 1982. — **M. Paul Kauss** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le montant maximum des versements qui peuvent être effectués sur le livret A des caisses d'épargne est fixé à 49 000 francs depuis le 31 octobre 1980. Or, depuis un an et demi, l'inflation progresse à un rythme de 14 p. 100 l'an et le seuil des 49 000 francs demeure cependant inchangé. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il compte réévaluer le plafond des versements pour tenir compte de l'inflation intervenue depuis lors.

Etablissements hospitaliers : création d'emplois.

7164. — 21 juillet 1982. — **M. Michel Crucis** se permet de rappeler à **M. le ministre de la santé** la question écrite n° 4711 qu'il lui posait, le 11 mars 1982, sur l'application des trente-neuf heures de travail hebdomadaire dans les établissements hospitaliers. Il attirait son attention sur le fait que cette mesure, associée à l'augmentation sensible des crédits d'heures pour l'exercice des droits syndicaux prescrite par sa circulaire ministérielle, devait entraîner obligatoirement la création de nouveaux emplois hospitaliers. N'ayant pas été honoré d'une réponse et constatant que, contrairement à toute attente, les créations de postes autorisées par son département ministériel sont dérisoires par rapport aux nouveaux besoins, il lui demande comment il envisage de parer, dans les meilleurs délais, à une très grave dégradation de la qualité des soins et au surmenage inévitable des agents hospitaliers.

Attribution de lait en poudre aux personnes âgées : crédits.

7165. — 21 juillet 1982. — **M. Henri Belcour** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la récente décision limitant de plus de moitié les crédits d'attribution de lait en poudre par le F.O.R.M.A. aux personnes âgées relevant des bureaux d'aide sociale. Ces crédits passeraient, selon les informations dont il dispose, de 33 millions de francs en 1981, à 15 millions de francs en 1982. Une telle mesure ne va pas dans le sens des déclarations

faites jusqu'à ce jour et rompt avec cette tradition de solidarité envers les personnes âgées les plus démunies, qui sont très attachées à cette répartition d'excédents laitiers. Elles ne comprennent pas les motifs des restrictions ainsi décidées. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer les raisons de cette mesure regrettable ainsi que les dispositions que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour compenser cette diminution.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Contrats de solidarité : évolution.

6606. — 17 juin 1982. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le Premier ministre** s'il ne croit pas possible, dans le cadre de la nouvelle étape qu'envisage le Gouvernement, de réviser la conception et le contenu des contrats de solidarité afin de supprimer certains effets négatifs. En effet, dans de nombreux cas, ces contrats ont une portée limitée, dans la mesure où ils conduisent souvent à des transferts de travaux et de personnel.

Réponse. — Le but principal des contrats de solidarité est d'assurer l'embauche de jeunes, de chômeurs indemnisés et certaines autres catégories prioritaires de demandeurs d'emploi, en remplacement de départs en pré-retraite ou en compensation de réduction de la durée du travail. Cet objectif n'est pas affecté en tant que tel par les transferts de travaux ou de personnels auxquels peuvent procéder les entreprises. Les entreprises signataires d'un contrat de solidarité peuvent être tentées de recourir à cette pratique pour faire face à une autre obligation contenue dans ces contrats, à savoir le maintien des effectifs (c'est-à-dire le remplacement des départs autres que ceux des pré-retraités) pendant un an après la date des derniers départs en pré-retraite. Cette contrainte, considérée comme excessive par certains, a néanmoins été retenue comme critère de sélection, permettant de limiter la procédure des contrats de solidarité aux entreprises dont l'avenir est le mieux assuré. C'est la garantie que les dépenses importantes consenties à ce titre par le Gouvernement atteindront leur maximum d'efficacité. Le maintien des effectifs d'une entreprise est apprécié « à structure constante », ce qui signifie que l'incorporation d'un établissement appartenant antérieurement à une autre société n'est pas acceptée comme moyen de réaliser l'engagement. Ce point est précisé, en tant que besoin, aux entreprises qui préparent des contrats de solidarité. Il va de soi qu'on ne saurait approuver la pratique consistant à transférer des travaux ou du personnel, et notamment à rapatrier des travaux en sous-traitance, pour maintenir l'effectif de référence inscrit dans un contrat de solidarité. La position du Gouvernement est claire à ce sujet. Elle a été rappelée par le Premier ministre, notamment dans l'allocation prononcée le 8 avril lors de la signature du contrat de solidarité « Renault » : « ... il convient... que le dynamisme des firmes d'automobiles, notamment en matière d'emploi, ne se traduise pas par une déstabilisation de leurs rapports avec les sous-traitants, ... » Pour faire prévaloir les orientations qu'il définit, le Gouvernement entend s'appuyer — outre les avantages offerts par l'existence d'un secteur nationalisé élargi, dont les dirigeants doivent respecter ces orientations — sur l'action concertée des acteurs régionaux, départementaux et locaux de la lutte pour l'emploi, bien plus que sur la promulgation de normes centralisées supplémentaires. A cet égard, et plus généralement pour tout ce qui touche à la place de la sous-traitance dans le problème de l'emploi, il est souhaitable d'intensifier l'action des « comités locaux de l'emploi » créés en même temps que les contrats de solidarité. Enfin, le Gouvernement a demandé aux services compétents de diverses administrations d'assurer de façon coordonnée le suivi statistique et l'analyse économique des résultats des contrats de solidarité. En conclusion, et en réponse à la question posée, il ne semble pas que la situation présente appelle une modification des contrats de solidarité du point de vue soulevé par l'honorable parlementaire.

ANCIENS COMBATTANTS

*Extension des droits des anciens combattants
à ceux ayant combattu en Afrique du Nord.*

5592. — 23 avril 1982. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre des anciens combattants** de bien vouloir lui confirmer les perspectives de voir se réaliser, dans les meilleurs délais, l'égalité complète entre les droits des anciens combattants d'Afrique du Nord et ceux dont bénéficient les autres générations du feu, notamment en ce qui concerne la reconnaissance du bénéfice de la cam-

pagne double, la révision de tous les textes concernant la pathologie spécifique : présomption d'origine pour l'asthénie, les maladies tropicales et les conséquences qui en découlent.

Réponse. — Tous les titulaires de la carte du combattant ont des droits égaux en matière de retraite du combattant et de pension militaire d'invalidité (le cas échéant). Dans le domaine des avantages de carrière, les anciens d'Afrique du Nord, qu'ils soient titulaires de la carte du combattant ou non, peuvent se voir reconnaître le bénéfice de la campagne simple (décret n° 57-795 du 14 février 1957). L'ouverture à leur profit de droits au bénéfice de la campagne double et à des majorations d'ancienneté comptant pour l'avancement relève de la compétence des ministres chargés de la défense, de la fonction publique et du budget. La simplification des conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens d'Afrique du Nord est en bonne voie après l'adoption par le Sénat, le 30 juin 1982, d'une modification de l'article L. 253 bis du code des pensions militaires d'invalidité, conforme aux projets du Gouvernement. Enfin, les conditions d'exercice du droit à pension par les intéressés pourraient être une des questions catégorielles à examiner après les problèmes prioritaires intéressant l'ensemble des victimes de guerre.

*Anciens combattants handicapés
emplois réservés dans les entreprises privées.*

5593. — 23 avril 1982. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre des anciens combattants** de bien vouloir lui préciser les initiatives que le Gouvernement envisage de prendre tendant à parvenir à une augmentation du nombre des emplois proposés par les entreprises privées ou bénéficiaires d'emplois réservés, afin de permettre aux nombreux anciens combattants ayant à satisfaire aux examens d'aptitude physique et pédagogique et ne pouvant plus exercer leur emploi antérieur à cause de leur handicap, de trouver un nouvel emploi.

Réponse. — Les anciens combattants handicapés, bénéficiaires d'une pension militaire d'invalidité de guerre, peuvent, en vertu de l'article L. 393 du code des pensions militaires d'invalidité, et sans condition d'âge, accéder aux emplois réservés. Les pourcentages de réservation dont ils peuvent bénéficier sont, par ailleurs, importants puisqu'ils s'élèvent en moyenne à un huitième pour la première catégorie (catégorie B de la fonction publique), un quart pour la deuxième catégorie (catégorie C de la fonction publique) et à un tiers pour les troisième, quatrième et cinquième catégories (catégorie D de la fonction publique). Ainsi le nombre de vacances qui leur sont destinées s'élève chaque année, à 3 500 environ. Néanmoins, il est exact que les candidats ayant été reçus auxdits examens éprouvent parfois des difficultés à se voir rapidement confier l'emploi de leur choix. Ceci résulte surtout, pour les invalides de guerre, d'un déséquilibre géographique entre l'offre et la demande d'emplois. En effet, en raison de la priorité traditionnellement accordée par les administrations aux demandes de mutation de fonctionnaires déjà en activité les vacances à pourvoir, au titre des emplois réservés, sont rares dans les départements méridionaux ainsi qu'en Bretagne. Afin de remédier à ce déséquilibre, une circulaire du 21 août 1981 du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, a prescrit qu'une priorité d'affectation par rapport aux mutations soit accordée, sur le plan local, aux handicapés (qu'il s'agisse de handicapés de guerre ou civils) à concurrence d'un certain pourcentage à fixer en concertation avec les organisations syndicales. Par ailleurs, dans le cadre des activités d'un groupe de travail constitué sous l'égide du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, les représentants du ministère des anciens combattants ont, pour que les dispositions de la circulaire précitée s'inscrivent réellement dans les faits, proposé que les recommandations qu'elle contient fassent l'objet d'un texte de caractère plus contraignant, de préférence législatif, et déposé un projet correspondant. En ce qui concerne la réservation d'emplois dans les entreprises privées au bénéfice des mutilés de guerre et assimilés, au titre de la loi du 26 avril 1924, il est prévu que 10 p. 100 des emplois offerts par les entreprises occupant au moins dix personnes devaient être réservés, notamment, aux anciens militaires titulaires d'une pension militaire d'invalidité. L'honorable parlementaire paraît souhaiter que ce taux de 10 p. 100 soit relevé pour permettre aux anciens combattants auxquels leur handicap interdit la poursuite de leur activité professionnelle de trouver un nouvel emploi. Dès lors que l'intéressé est handicapé par suite de blessures ou maladie indemnisée au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, il est déjà pris en compte par son entreprise au titre de la loi de 1924 et il ne semble pas, dans ces conditions, qu'une augmentation du taux de réservation d'emplois au-delà de 10 p. 100 puisse lui apporter quoi que ce soit si l'aggravation de son état de santé l'oblige à changer d'emploi.

BUDGET

*Immeubles bâtis et non bâtis affectés à l'exercice
de la profession : régime fiscal.*

265. — 20 juin 1982. — **M. André Fosset** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, de bien vouloir préciser si les immeubles bâtis et non bâtis affectés depuis longtemps à l'exercice d'une profession peuvent être réintégrés à titre rétroactif dans l'actif professionnel mentionné à la déclaration que les contribuables doivent fournir chaque année. Il lui paraît, en effet, qu'à défaut de l'octroi d'une telle faculté, les immeubles en cause devraient être considérés comme passant du patrimoine privé au patrimoine professionnel non pas au jour de leur affectation à l'usage professionnel, mais à celui de leur inscription à cette catégorie de patrimoine, ce qui, en cas de cession, pourrait avoir, pour de nombreux contribuables, un effet inéquitable en provoquant la constatation d'une plus-value afférente à la période pendant laquelle l'immeuble, bien que notablement utilisé à des fins professionnelles, aurait été considéré comme faisant partie du patrimoine personnel de l'exploitant.

Réponse. — Comme l'observe l'auteur de la question écrite, la date à laquelle des immeubles bâtis ou non bâtis ont été affectés par un exploitant à l'exercice de sa profession détermine le mode de calcul et d'imposition des plus-values professionnelles qui peuvent être réalisées en cas de cession des biens en cause. En ce qui concerne la détermination à titre rétroactif de cette date d'affectation, deux situations doivent être distinguées selon que le contribuable est imposé selon un régime réel ou selon le régime forfaitaire. S'agissant des contribuables imposés selon un régime réel, il convient d'observer que, selon une jurisprudence définitivement fixée depuis l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 24 mai 1967 (req. n° 65-436), tout exploitant individuel a la faculté mais non l'obligation de comprendre les immeubles dont il est propriétaire dans les éléments corporels composant l'actif de son entreprise. L'exploitant peut donc prendre la décision d'inscrire ou de ne pas inscrire le bien en cause soit à son bilan s'il est imposé selon le régime réel normal, soit dans le cadre V (tableau des immobilisations et amortissements) de la déclaration de résultats n° 2033 s'il est soumis au régime du bénéfice réel simplifié. Cette décision de gestion, prise librement, est opposable à l'administration en même temps qu'à l'intéressé. Il ne saurait donc être question, pour l'application du régime d'imposition des plus-values, d'autoriser les contribuables imposés selon un régime réel à déterminer à titre rétroactif la date à laquelle des biens auraient été affectés à leur actif professionnel. En ce qui concerne les contribuables imposés selon le régime du forfait qui ne sont pas tenus de fournir un bilan à l'appui de leur déclaration, la nouvelle doctrine définie dans de précédentes réponses ministérielles (réponse n° 30284 publiée au *Journal officiel*, débats Sénat du 24 août 1979, p. 2707, et réponse n° 27290 publiée au *Journal officiel*, débats Sénat du 20 novembre 1979, p. 4100) et aux termes de laquelle sont considérées comme des plus-values professionnelles les plus-values réalisées sur toutes les immobilisations, y compris les immeubles bâtis et non bâtis mentionnés comme affectés à l'exercice de la profession dans la déclaration n° 951 que les forfaitaires sont tenus de fournir chaque année, ne vaut, pour les immeubles en question, qu'en tant que cette inscription crée une présomption d'affectation à l'exercice de la profession. D'une façon plus générale, il y a lieu, s'agissant des forfaitaires, de distinguer entre les immobilisations affectées par nature à l'exploitation, c'est-à-dire non susceptibles d'un autre usage (fonds de commerce, ateliers, machines...), et les immobilisations non affectées par nature, c'est-à-dire susceptibles d'un autre usage (immeubles bâtis non spécialisés, terrains nus...). Les plus-values de cession réalisées sur les biens de la première catégorie sont, par elles-mêmes, des plus-values professionnelles alors même que ces biens ne seraient pas portés sur la déclaration n° 951, étant toutefois précisé qu'en cas de contestation il incombe au contribuable de démontrer qu'une immobilisation a effectivement le caractère de bien affecté par nature à l'exploitation. La date d'affectation d'un tel bien à l'exploitation ne peut, bien entendu, qu'être celle de l'acquisition ou de la création du bien par l'entreprise. Au contraire, les plus-values de cession de biens non affectés par nature à l'exploitation n'ont un caractère professionnel que si les biens en cause sont, en fait, affectés à l'exploitation. De ce point de vue, l'inscription sur la déclaration n° 951 crée une présomption en faveur d'une telle affectation, l'administration ayant toujours la possibilité d'apporter la preuve contraire; en sens inverse, la non-inscription crée une présomption contraire, le contribuable conservant néanmoins la possibilité d'apporter la preuve de la réalité et de la date de l'affectation du bien à l'exercice de la profession, en dépit de sa non-inscription sur la déclaration n° 951. Sur la base de ces principes, l'administration admettra donc, en ce qui concerne les immeubles bâtis et les terrains non bâtis qui, antérieurement à l'entrée

en vigueur de la nouvelle doctrine (c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1980) ne figuraient pas sur la déclaration n° 951, que les contribuables puissent, par tous moyens compatibles avec la procédure écrite, faire la preuve de leur affectation effective, dès avant l'évolution doctrinale en cause, à l'exploitation et de la date d'origine de cette affectation. En ce qui concerne les immeubles bâtis, la preuve pourra, notamment, être apportée en justifiant que des annuités d'amortissement ont été prises en compte pour la détermination de bénéfices forfaitaires afférents à des périodes antérieures au 1^{er} janvier 1980, ou que la configuration même de l'immeuble interdit son affectation à un usage autre que professionnel. S'agissant des terrains non bâtis, il est rappelé par ailleurs que, conformément à l'article 151 septies du code général des impôts, la plus-value réalisée par un redevable imposé selon le régime du forfait lors de la cession d'un immeuble affecté à son actif professionnel, ne peut être considérée comme une plus-value professionnelle, quel que soit le motif de la cession (cession ou cessation d'entreprise ou cession limitée à ce seul bien), si l'immeuble en cause est cédé en tant que terrain à bâtir au sens de l'article 691 du code général des impôts.

Promesse de vente : formalités.

3865. — 13 janvier 1982. — **M. Pierre Noé** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur le fondement des articles 1589 et 1583 du code civil. La promesse synallagmatique de vente est, en principe, assujettie aux droits proportionnels de mutation. L'article 1589 assimile, en effet, la promesse à la vente et l'article 1583 fait résulter la perfection de cette dernière du simple accord des parties sur la chose et sur le prix. Le droit proportionnel n'est cependant pas immédiatement perçu lorsque la promesse est affectée d'une condition suspensive. Or, les articles 1583 et 1589 ne sont pas d'ordre public et il est donc possible aux parties, non seulement de suspendre la vente à une condition, non seulement d'affecter le transfert de propriété d'un terme, mais bien plus radicalement de subordonner sa réalisation à une intervention de la volonté, celle-ci pouvant toutefois émaner alors d'une seule des parties sans qu'il soit besoin d'une nouvelle rencontre des volontés. Dans cette hypothèse, chacune des parties peut soit prendre acte de la défaillance du partenaire et renoncer à la réalisation de la vente, soit en poursuivre l'exécution en faisant constater la défaillance par un procès-verbal de carence et obtenir une décision jurisprudentielle tenant lieu d'acte authentique de vente. Cette subordination de la réalisation de la vente à une manifestation de volonté affecte la promesse d'une fragilité bien plus radicale que la condition: elle en fait une simple étape dans la formation du contrat de vente (V. J. C. P. 81, éd. N, p. 337 à 340). Il lui demande donc s'il ne lui semble pas qu'une telle promesse, le plus souvent sous seing privé, et ne pouvant de ce fait être présentée à la formalité de la publicité foncière, devrait pouvoir, d'une part, être soumise à l'enregistrement et, d'autre part, l'être au tarif des actes innommés.

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, le droit de mutation serait, dans la situation exposée, exigible au titre de la promesse synallagmatique de vente dès lors que, si aucune condition suspensive ne fait obstacle par ailleurs à la formation du contrat, chaque partie peut obtenir en justice du cocontractant la signature de l'acte authentique matérialisant la vente qui, de l'avis même de l'auteur auquel il est fait référence dans la question posée « en tant qu'opération juridique est parfaite dès la promesse ». Par ailleurs, l'article 660 du code général des impôts fait défense aux comptables des impôts d'accomplir la formalité de l'enregistrement à l'égard des actes sujets à publicité dans un bureau des hypothèques en exécution du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 et qui ne seraient pas dressés en la forme authentique conformément aux prescriptions de l'article 4 de ce texte. Ces règles sont directement applicables à la situation visée. Il est précisé que le refus de formalité donne date certaine à l'acte et entraîne en principe l'exigibilité immédiate des droits.

Cession d'une résidence secondaire : exonération de la taxation sur les plus-values.

4772. — 18 mars 1982. — **M. Pierre Ceccaldi-Pavard** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur les dispositions de l'article 150-C du code général des impôts concernant les conditions dans lesquelles la cession d'une résidence secondaire peut être exonérée de la taxation sur les plus-values. Parmi celles-ci, il est exigé que le propriétaire ait eu la libre disposition de ladite résidence pendant au moins cinq ans, à moins que la cession ne soit la conséquence, notamment, d'un changement de résidence consécutif à une mise à la retraite. Cependant l'administration interprète ce texte de

manière stricte en estimant que la dispense de délai n'est pas applicable au cédant n'ayant pas eu de manière continue la libre disposition de l'immeuble depuis la date de l'acquisition ou de l'achèvement (*Journal officiel*, A. N., Questions écrites du 15 décembre 1980, p. 5233). Il lui fait observer que cette position, particulièrement rigoureuse, restreint sensiblement la portée de la disposition législative en cause. Il lui demande, en conséquence, s'il entend donner les instructions nécessaires pour que désormais, et selon la volonté expresse du législateur, la cession d'une résidence secondaire consécutive à une mise à la retraite, quelle que soit la durée de la libre disposition, puisse être exonérée de la taxation sur les plus-values.

Réponse. — D'une manière générale, l'exonération propre aux résidences secondaires doit être réservée aux logements autres que la résidence principale, dont le propriétaire s'est réservé la jouissance pendant une certaine période. Pour que cette condition soit effectivement respectée, la loi du 19 juillet 1976 a fixé un délai minimum de libre disposition de cinq ans, dont le contribuable peut être affranchi lorsqu'il se trouve amené, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, à se séparer de son bien. Mais, même dans ce dernier cas, l'exonération ne peut trouver à s'appliquer que pour autant que l'immeuble constitue bien, au moment de la vente, une véritable résidence secondaire. C'est la raison pour laquelle il a été prévu de subordonner le bénéfice de l'exonération, lorsque le délai de cinq ans n'est pas exigé, à la condition que le contribuable ait conservé la libre disposition de l'immeuble depuis l'acquisition. En effet, si cette condition n'était pas satisfaite, l'exonération pourrait s'appliquer à des biens acquis et utilisés dans une toute autre intention que celle de s'en réserver la jouissance et auxquels le contribuable aurait décidé, à la faveur d'un des événements exemptant du délai de cinq ans et pour des raisons purement fiscales, de donner temporairement une affectation en apparence conforme à la lettre du texte légal. A l'évidence, un tel résultat serait contraire aux intentions du législateur. Aussi bien n'est-il pas envisagé de modifier la doctrine citée par l'auteur de la question (R. M. Frédéric-Dupont, *Journal officiel*, Débats A. N. du 15 décembre 1980, n° 3374, p. 5283). Toutefois, lorsque l'immeuble a été effectivement affecté à la résidence du contribuable avant la location, il est admis que l'exonération s'applique si, après la location, cet immeuble n'a pas été repris pour les seuls besoins de la cession. Concrètement cette réserve est levée au terme d'un délai d'un an.

Prothésistes dentaires : régime fiscal.

5621. — 23 avril 1982. — **M. Henri Caillavet** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur le même régime fiscal des prothésistes dentaires. Suivant l'application de la sixième directive européenne, ce régime fiscal a été modifié par l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée à compter du 31 décembre 1978, mais les prothésistes dentaires ont été soumis à la taxe sur les salaires, en application de l'article 231-1 du code général des impôts. Néanmoins le même article 231-1 précise que les employeurs sont exonérés de la taxe sur les salaires lorsqu'ils ont été assujettis à la T.V.A. sur au moins 90 p. 100 de leur chiffre d'affaires au titre de l'année civile précédant celle du paiement des rémunérations. Pour absorber cette charge nouvelle les petites entreprises de prothèse avaient un an pour adapter progressivement leur prix de vente bien qu'il leur eût fallu rétroceder immédiatement la T.V.A. sur les investissements et les stocks. Ne serait-il pas possible, en respectant l'article 231-1 du code général des impôts qui s'applique pour cette profession à compter du 1^{er} janvier 1981, de prendre une mesure de restriction ou d'imputation, sur le compte des petites entreprises de prothèses dentaires ayant réglé cette taxe, des sommes versées au titre de la taxe sur les salaires pour l'année 1979.

Réponse. — L'article 231-1 du code général des impôts pose une condition alternative pour l'assujettissement d'un employeur à la taxe sur les salaires. Il faut, soit qu'il n'ait pas la qualité d'assujetti à la taxe sur la valeur ajoutée au cours de l'année de versement des rémunérations, soit, dans le cas contraire, qu'il ait été assujetti à cet impôt sur moins de 90 p. 100 du chiffre d'affaires au cours de l'année civile précédant celle du paiement des rémunérations. Dès lors, toute personne ou tout organisme, qui n'est pas assujetti à la taxe sur la valeur ajoutée, au cours d'une année donnée, est redevable de la taxe sur les salaires sur la totalité des rémunérations versées pendant ladite année, nonobstant le fait qu'il ait pu être assujetti à la taxe sur la valeur ajoutée au cours de l'année précédente, sur tout ou partie de son chiffre d'affaires. Les prothésistes dentaires ont perdu la qualité d'assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée à compter du 1^{er} janvier 1979. Ils doivent, par suite, acquitter la taxe sur les salaires à raison des rémunérations qu'ils ont payées depuis cette date. Les sommes versées à ce titre pour l'année 1979 l'ont donc été à bon droit et ne peuvent, en conséquence, donner lieu à restitution.

Bouches-du-Rhône : revision du revenu cadastral à l'hectare.

5720. — 4 mai 1982. — **M. Pierre Matraja** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la situation des agriculteurs des Bouches-du-Rhône résultant de l'actualisation triennale des évaluations foncières des propriétés non bâties. En effet, la direction des impôts a fixé des chiffres à un niveau trop élevé au regard de deux arguments qui font que la moyenne du revenu cadastral à l'hectare est, dans les Bouches-du-Rhône, une des plus importantes de France, contraignant les agriculteurs de la région à des versements fiscaux et parafiscaux supérieurs aux moyennes nationales. Alors que la dégradation des revenus agricoles s'accroît au fil des années, il serait également urgent de prévoir la revision du revenu cadastral promise depuis bientôt trois ans. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 23 (I et II) de la loi de finances rectificative pour 1982 (n° 82-540 du 28 juin 1982), le coefficient de majoration forfaitaire de 1,10 prévu par ce dernier texte se trouve substitué, en 1983, aux coefficients d'actualisation arrêtés pour les propriétés non bâties par le directeur des services fiscaux des Bouches-du-Rhône. Par ailleurs, la nécessité d'une revision générale des évaluations des propriétés non bâties n'est plus contestée par personne. Mais, conformément aux dispositions de l'article 1516 du code général des impôts, les conditions de réalisation de cette revision doivent être fixées par la loi. En conséquence, la directrice générale des impôts a mis à l'étude un projet de texte dont l'adoption par le Parlement permettra de procéder, à moyen terme, à la revision générale réclamée par les exploitants agricoles.

I. R. P. P. : déduction des pensions alimentaires versées à ascendants.

6035. — 14 mai 1982. — **M. Jean Desmarets** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, de lui donner les éclaircissements nécessaires concernant les pensions alimentaires versées à ascendants. Conformément à l'article 208 du code civil, l'ascendant doit être dans le besoin pour pouvoir bénéficier d'une pension alimentaire de ses enfants et ceux-ci doivent avoir un état de fortune leur permettant de s'acquitter de cette obligation. Une déduction plafonnée à 9 830 francs de leur revenu imposable est permise pour 1981. Quel est l'état actuel de la pratique de l'administration fiscale dans la détermination de la notion de besoin du créancier alimentaire ainsi que des possibilités de déduction du revenu imposable pour le débiteur alimentaire. Quelles sont les dernières évolutions jurisprudentielles dans ce domaine. Peut-on empêcher un contribuable de bonne foi, qui attribue à ses parents la pension alimentaire leur permettant de rester habiter leur maison qu'ils devraient quitter sans cela, de procéder à la déduction de cette pension de son revenu imposable dans la limite du plafond autorisé (cf. art. 156 du C. G. I.).

Réponse. — Pour être déductible du revenu imposable, la pension servie à un ascendant doit répondre aux conditions prévues par les articles 205 à 211 du code civil relatifs à l'obligation alimentaire. Par suite, la pension déductible n'est pas fixée ni plafonnée à une somme forfaitaire puisque, conformément aux dispositions de l'article 208 de ce code, son montant doit être déterminé en fonction des besoins de son bénéficiaire et des ressources de celui qui la verse. Elle dépend ainsi de l'ensemble des circonstances propres à chaque cas particulier qu'il appartient au service local des impôts d'apprécier sous le contrôle du juge de l'impôt. Certes, il a été admis que le contribuable qui a recueilli sous son toit un ascendant disposant de faibles ressources, puisse déduire de son revenu imposable, sans avoir à fournir de justifications, une somme correspondant à l'évaluation des avantages en nature retenue en matière de sécurité sociale, soit 9 830 francs pour l'année 1981. Mais il l'agit là d'une simple mesure pratique et facultative dont la portée doit nécessairement être limitée dès lors qu'elle déroge au principe selon lequel toute déduction du revenu global est subordonnée à la production de justifications. Ce n'est généralement que lorsque l'ascendant vit sous le toit du contribuable que la pension est servie en nature et par là-même difficile à justifier. Il n'est donc pas envisagé d'étendre la portée de l'évaluation forfaitaire aux cas où l'ascendant bénéficiaire de la pension ne vit pas sous le toit du contribuable.

*Impôt sur la fortune :
détermination de la valeur nette des biens agricoles.*

6232. — 28 mai 1982. — **M. René Tinant** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur les dispositions prévues à l'article 3 de la loi de finances pour 1982, n° 81-1160 du 30 décembre 1981, relative plus particulièrement à l'impôt sur la fortune. Il est prévu que l'assiette de cet impôt est constituée par la valeur nette, au 1^{er} jan-

vier de l'année, de l'ensemble des biens, droits et valeurs imposables appartenant aux personnes visées à l'article 2, ainsi qu'à leur conjoint et à leurs enfants mineurs lorsqu'ils ont l'administration légale des biens de ceux-ci. Il lui demande de bien vouloir lui préciser quelle valeur nette doit être prise en compte lorsqu'il s'agit des biens nécessaires à l'exercice d'une profession agricole, et notamment si les personnes concernées peuvent se baser pour l'évaluation de leurs biens sur les estimations réalisées par les sociétés d'aménagement foncier et d'équipement rural dont il est de plus en plus tenu compte dans les transactions.

Réponse. — Aux termes du 4^e alinéa de l'article 3 de la loi de finances pour 1982, la valeur des biens imposables à l'impôt sur les grandes fortunes est déterminée selon les règles en vigueur en matière de droits de mutation par décès. Les biens sont évalués en conséquence à leur valeur vénale au 1^{er} janvier de l'année d'imposition. La valeur vénale d'un bien est le prix auquel ce bien pourrait ou aurait pu normalement être négocié à l'époque considérée tel qu'il résulte en particulier de l'analyse des prix déclarés lors des mutations d'immeubles présentant des caractéristiques identiques et affectés au même usage. En ce qui concerne les biens nécessaires à l'exercice d'une profession agricole, les acquisitions et les cessions réalisées par les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural constituent, au même titre que les mutations intervenues entre particuliers, des éléments d'appréciation très utiles.

COMMERCE EXTERIEUR

Excédent agro-alimentaire : situation.

6548. — 15 juin 1982. — **M. Raymond Soucaret** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur**, sur la régression de l'excédent agro-alimentaire dans le commerce extérieur français : 1 578 millions de francs en mars 1982, 1 609 millions de francs en février, 1 620 millions en janvier et plus de 2 milliards de francs en moyenne pour 1981. En conséquence, il lui demande : 1° quelles sont les raisons de cette régression ; 2° pourquoi on atteint un déficit de 244 millions de francs, ce qui ne s'était pas produit depuis trois ans, pour les produits de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche ; 3° quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour éliminer le déficit ci-dessus décrit et mettre fin à la régression ci-dessus analysée.

Réponse. — 1° Au terme des cinq premiers mois de l'année 1982, le commerce extérieur agro-alimentaire français, analyse selon la nomenclature N.E.C. (nomenclature des études conjoncturelles) et en chiffres corrigés des variations saisonnières, fait ressortir un excédent cumulé de 6,6 milliards de francs, en régression de 29 p. 100 sur celui obtenu en 1981 à pareille époque (9,3 milliards de francs) mais supérieur de 3 milliards de francs par rapport à celui de 1980. Plus qu'à un accroissement des importations, notamment de manioc et de tourteaux de soja, le recul récent tient pour l'essentiel à deux facteurs : une diminution des ventes de céréales, amorcée à la fin de l'année 1981, succédant à la forte croissance enregistrée au cours de la même année ; la très vive dégradation des cours du sucre sur le marché mondial (entre novembre 1980 et juin 1982, le prix de la tonne est tombé de 4 000 à 1 000 francs). En outre, la dégradation des échanges des secteurs traditionnellement déficitaires s'est accrue (fruits tropicaux, agrumes et légumes frais, viandes porcine et ovine). Le déficit de 244 millions de francs du mois d'avril pour les produits de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche est exceptionnel, comme ceux de février 1980 (100 millions de francs) et de juillet 1979 (360 millions de francs). Il est dû à une chute brutale des livraisons de céréales, qui ont à peine dépassé le niveau, pourtant exceptionnellement bas, de septembre 1980. Il s'agit en fait du phénomène de la « soudure » entre les campagnes de production. 2° Les conclusions tirées de la régression de l'excédent agro-alimentaire depuis le début de l'année doivent être nuancées. En effet, les comparaisons sont effectuées avec l'année 1981, que l'on s'accorde à considérer comme exceptionnelle. Il est improbable que l'excédent agro-alimentaire enregistré en 1981 le soit à nouveau en 1982, mais il est vraisemblable que les résultats mensuels les moins favorables auront été observés au cours du premier semestre 1982. Les excédents de la deuxième partie de l'année devraient être plus satisfaisants. 3° L'action des pouvoirs publics en faveur des échanges extérieurs agro-alimentaires est triple : les exportations des produits de masse dépendent de la politique agricole commune, qui fait actuellement l'objet de critiques de la part des autres pays exportateurs de produits agricoles. Le Gouvernement a arrêté et fait partager par la commission des communautés européennes une politique ferme de défense des intérêts communautaires. La conclusion d'accords financiers bilatéraux, qui illustre notre politique de coopération tout en accroissant la compétitivité de l'offre nationale, est poursuivie activement. La France soutient enfin la proposition de la commission de conclure des accords à moyen terme de fourniture de

produits alimentaires à certains pays du tiers monde ; pour les produits élaborés, le développement de nos ventes nécessite une action sur les structures de production afin de renforcer la capacité concurrentielle de l'entreprise. Cette action s'accompagne d'un renforcement des actions de promotion collective des produits français sur les marchés extérieurs, grâce à un accroissement des moyens budgétaires de la Société pour l'expansion des ventes de produits agro-alimentaires (Sopexa). Par ailleurs, l'effort de réorganisation et de coordination des procédures de soutien aux implantations commerciales à l'étranger entrepris depuis le début de cette année permet désormais une plus grande efficacité du dispositif public d'accompagnement des entreprises exportatrices ; enfin, en ce qui concerne les importations, certaines de nos productions sont anormalement déficitaires (secteur du porc, horticulture). Des plans sectoriels ont été élaborés pour accroître la production nationale. La création des offices par produit devrait permettre d'assurer la réussite des actions entreprises.

Commerce franco-néerlandais (réduction du déficit).

6549. — 15 juin 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur**, quelles mesures il envisage de préconiser et de faire appliquer afin de réduire le déficit croissant existant dans le commerce franco-néerlandais.

Réponse. — L'année dernière, notre déficit commercial avec les Pays-Bas a atteint 13,4 milliards de francs. Sur ce chiffre, plus de la moitié (7 milliards) correspond au règlement des achats de gaz naturel que nous effectuons aux Pays-Bas. Les résultats des premiers mois de 1982 montrent que cette tendance au déséquilibre en faveur de la Hollande se maintient. Les causes de cette situation sont de plusieurs ordres : la conjoncture a été très déprimée ces derniers mois aux Pays-Bas et la progression de nos exportations s'en est trouvée ralentie tandis que les ventes néerlandaises en France ont bénéficié de la relance économique dans notre pays ; la différence existant entre les taux d'inflation enregistrés dans les deux pays explique également la diminution de la compétitivité des prix français ; en outre, les exportateurs français sont insuffisamment présents sur le marché néerlandais où ils occupent une part très modeste (7 p. 100) par rapport à leurs concurrents allemands (20 p. 100) ou belges (10 p. 100). En revanche, les entreprises néerlandaises ont fait de gros efforts en France où elles ont enregistré des succès certains. Le réajustement des parités monétaires améliorera la compétitivité des prix français. Par ailleurs, les mesures mises en œuvre pour lutter contre l'inflation en France vont également contribuer à corriger les effets négatifs sur notre commerce extérieur qu'a pu avoir jusqu'ici le décalage de conjoncture entre les deux pays. Les plans sectoriels (machines-outils, textile, meubles, chaussures) ainsi que les investissements qui seront effectués par les entreprises nationalisées (chimie, électronique) devraient, par ailleurs, permettre de rétablir certains équilibres. Il reste à inciter les exportateurs français à mieux connaître les potentialités du marché hollandais. A cet effet, le centre français du commerce extérieur a été chargé de préparer pour l'année prochaine un programme d'actions renforcé portant sur l'information, la prospection et la promotion. Ce programme est mis au point en liaison avec le poste d'expansion économique et les organismes consulaires.

Franc : perspective des échanges et effets de la dévaluation.

6647. — 18 juin 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur**, à la suite des décisions prises par le Gouvernement concernant notre monnaie, quelles sont les perspectives du commerce extérieur pour le dernier semestre et quels effets il attend de la dévaluation.

Réponse. — 1° L'ajustement de la parité du franc au sein du système monétaire européen (S.M.E.) et l'ensemble des mesures qui l'accompagnent auront à terme des effets rééquilibrants sur nos échanges extérieurs. Il rend en effet le marché français moins intéressant pour les producteurs et distributeurs étrangers, ce qui contribue à freiner la progression des importations et, à l'inverse, il facilite l'accès de nos produits aux marchés étrangers, ce qui permet d'espérer une augmentation de nos exportations. A court terme, il convient cependant de veiller aux marges des entreprises à l'exportation qui auront un effet déterminant. Les précédentes modifications de parité montrent que les entreprises françaises profitent des ajustements monétaires pour reconstituer leurs marges, précédemment comprimées pour limiter la perte de compétitivité. Tel était par exemple le cas des constructeurs français d'automobiles exportant sur le marché allemand. L'influence favorable, à court terme, à attendre des décisions du 12 juin dépendra donc de l'ampleur du mouvement de reconstitution de marges et de l'utilisation qui sera faite de ces marges accrues. Si elles permettent une plus grande efficacité des réseaux de distribution de produits français (tant à l'intérieur de l'hexagone qu'à l'étranger), du fait de leur importance

dans l'évolution des échanges commerciaux, l'incidence sur nos ventes peut être positive. Inversement, les entreprises étrangères dont la monnaie a été réévaluée tentent de limiter la détérioration de leur compétitivité monétaire en réduisant leurs marges. Dans le cas présent, les entreprises allemandes et néerlandaises ne répercuteront qu'une fraction de la réévaluation du mark et du florin dans leurs prix de vente en France, d'autant que leurs marges étaient très importantes avant le 12 juin. Ce comportement limitera la diminution de nos importations en volume. Nos échanges de produits élaborés devraient enregistrer une amélioration en volume dans la seconde partie de l'année. A moyen terme, les effets de l'ajustement seront d'autant plus positifs que l'évolution de l'inflation sera mieux maîtrisée. L'ajustement monétaire de juin 1982 s'inscrit dans un plan permettant de réduire les tendances inflationnistes qui caractérisent l'économie française depuis de nombreuses années. Le succès de ces mesures accroîtra les recettes nettes que les entreprises françaises tirent de leurs ventes tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation et leur permettra de financer l'effort d'investissement nécessaire pour satisfaire une demande accrue. La politique de stabilisation entreprise par les pouvoirs publics est donc le complément indispensable de l'action sur nos structures économiques : l'une comme l'autre ont pour but de renforcer nos capacités de production et d'enrayer une détérioration de nos échanges qui, dans le domaine industriel en particulier, a, depuis 1979, pris des proportions souvent inquiétantes. Leur réussite est une condition essentielle de la mise en œuvre d'une politique efficace de l'emploi ; 2° notre solde commercial à court terme est lié à la différence de conjoncture entre la France et l'étranger et à l'évolution du cours du dollar. Nos résultats extérieurs depuis le second semestre de 1981 ont pâti d'une relance de l'activité économique qui a permis d'éviter une dégradation de l'emploi, mais a pesé sur notre balance commerciale. L'évolution prochaine de nos importations dépendra de l'efficacité des mesures d'accompagnement de la modification de parité du franc, notamment en ce qui concerne la demande des ménages. En revanche, les pouvoirs publics n'ont aucune prise sur la demande étrangère dont la faiblesse, depuis plusieurs trimestres, a déjà eu pour conséquence un recul du volume de nos ventes. La part de nos importations libellées en dollars approche 40 p. 100. Toute appréciation de 10 centimes de la devise américaine se traduit par un surcoût « mécanique » de 300 à 400 millions de francs par mois. A titre d'exemple, le maintien à 6,90 francs du dollar, au lieu de 6 francs, renchérit la valeur de nos importations d'environ 3 milliards par mois, dont plus de la moitié imputable à nos achats d'énergie. Nos résultats en matière de commerce extérieur, et plus largement ceux de nos opérations courantes, seront donc étroitement tributaires de la parité de la devise américaine. Ces deux considérations soulignent la nécessité d'une attitude commune des pays européens à l'égard des Etats-Unis, afin que ceux-ci tiennent compte de l'intérêt de l'ensemble de la collectivité internationale lors de la détermination de leur politique économique.

CULTURE

Travaux d'aménagement au château de Versailles : coût.

5938. — 11 mai 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de la culture** quels travaux d'aménagement sont actuellement en cours de réalisation au château de Versailles. S'agit-il d'installations provisoires prévues pour le sommet des chefs d'Etat ou, au contraire, de transformations définitives. Quel sera le coût total de ces réalisations.

Réponse. — Il convient de distinguer : a) Les travaux directement liés à la conférence et pris en charge par le ministère des relations extérieures (installation des salles de presse dans l'Orangerie, aménagement de la salle du Sacre pour permettre son utilisation en salle des conférences plénières. Pour ce : mise en place de cabines de traductions simultanées et d'équipements électriques et téléphoniques, remaniement de l'appartement de madame de Maintenon pour établir des liaisons évitant la salle du Sacre et pour permettre le repos des traducteurs, installation de cuisines dans la cour des Cerfs, etc.). Tous ces aménagements se sont accompagnés d'un apport de mobilier et ont été pour la quasi-totalité d'entre eux, provisoires. Cependant, certains travaux réalisés aux frais du ministère des relations extérieures resteront acquis au Domaine : toutes les mises en état de propreté, certaines installations d'éclairage, etc. b) Les travaux mis à la charge du ministère de la culture. Ces derniers ont comporté : pour partie des opérations retenues au programme 1982 — ou antérieurement — au titre de la loi de programme et qui devaient de toutes façons être effectuées à bref délai. Ces opérations, dont l'exécution a été accélérée, ont été essentiellement des travaux de ravalement et de restauration de façades, des réfections de maçonneries, de clôture, de sécurité (vol, incendie), de restauration d'une partie de la statuaire du parc, des réfections de divers groupes en plomb des bassins, la réfection partielle du pavage de la cour Royale et de divers passages ; pour partie des travaux qui n'étaient pas inscrits au

programme initial et qui ont concerné, outre le lavage de l'ensemble des vitres du château, d'autres nettoyages (parois, marbres, peintures, parquets dans la galerie de Pierre et au premier étage du château), la mise en propreté du vestibule de l'escalier de la Reine, la remise en état du poste des avant-cours du Grand Trianon et divers travaux d'aménagement de parterres et d'allées, de terrasses et de bassins, toutes opérations auxquelles il aurait fallu procéder à la suite du programme normal prévu pour 1982.

ENERGIE

Pompes à chaleur : location.

4106. — 26 janvier 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie**, de lui préciser l'état actuel de lancement d'une formule permettant de louer et non plus d'acheter des pompes à chaleur, formule dont la création, annoncé en décembre 1981, était prévue pour le début de l'année 1982.

Réponse. — Le lancement d'un programme de promotion des pompes à chaleur a été décidé lors du comité interministériel du 28 septembre 1981 et annoncé publiquement par le ministre délégué, chargé de l'énergie, à l'occasion du salon Interclima qui s'est tenu du 13 au 20 novembre 1981. Depuis cette date, les modalités exactes de ce programme ont été précisées, et présentées par le ministre de l'industrie, et le ministre délégué, chargé de l'énergie, lors d'une conférence de presse tenue le 25 mai dernier à laquelle participait notamment le directeur général d'E.D.F. Le but visé est de promouvoir les pompes à chaleur en relève de chaudière dans l'habitat existant individuel « Perche 1 » système de chauffage qui présente un très grand intérêt économique et énergétique, pour les usagers comme pour la collectivité, mais dont le développement est handicapé par un prix du matériel et de son installation trop variable et trop élevé, et par une certaine méfiance des usagers vis-à-vis d'une technique encore mal connue. Le programme « P.A.C. 82 » vise à offrir aux usagers un service complet comportant : un forfait pour l'installation complète de la pompe à chaleur y compris une garantie de cinq ans sur la fiabilité, les performances et le service après-vente ; un financement spécifique par un prêt conçu de telle manière que le montant des remboursements soit, dès les premières annuités, inférieur aux économies financières procurées à l'usager par la mise en place du matériel. Le dispositif associé de manière souple les différents partenaires concernés (constructeurs, distributeurs, installateurs, entreprises de maintenance, E.D.F.) sur la base de cahiers des charges établis par les pouvoirs publics. Les rôles respectifs des principaux acteurs sont les suivants : les constructeurs s'engagent à ce que leurs matériels respectent bien les spécifications techniques du cahier des charges de l'opération, assurent leur garantie totale sur au moins cinq ans, contribuent à la formation des installateurs qui souhaitent participer à l'opération, et veillent au service après-vente pour le dépannage et la maintenance ; les installateurs s'engagent à appliquer les bordereaux de prix fixés en liaison avec les constructeurs et à respecter les règles d'installations spécifiées dans le cahier des charges précisant notamment les conditions de mise en œuvre technique des matériels, de l'isolation optimale et de l'eau chaude sanitaire. Electricité de France assure la promotion et l'information nécessaires au lancement de l'opération auprès de la clientèle et des différentes professions concernées. Il anime, apporte ses moyens de formation au réseau et en facilite l'ouverture à de nouveaux partenaires. Il veille, en liaison avec les organismes compétents, au contrôle de la qualité des fabrications et des installations, conformément aux exigences du programme, et apporte une garantie en deuxième recours aux usagers en cas de défaillance de l'un ou de l'autre des partenaires.

ENVIRONNEMENT

Protection des berges des cours d'eau domaniaux.

6451. — 11 juin 1982. — **M. Pierre Lacour** demande à **M. le ministre de l'environnement** de bien vouloir lui préciser si le Gouvernement envisage l'abrogation de l'article 33 de la loi de 1807 qui laisse à la charge des propriétaires riverains la protection des berges des cours d'eau domaniaux dans la mesure où ces dispositions deviennent de plus en plus inapplicables.

Réponse. — La loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais et à diverses catégories de travaux, stipule en son article 33 que « lorsqu'il s'agira de construire des digues à la mer, ou contre les fleuves, rivières et torrents navigables ou non navigables, la nécessité en sera constatée par le Gouvernement et la dépense supportée par les propriétés protégées dans la proportion de leur intérêt aux travaux, sauf le cas où le Gouvernement croirait utile et juste d'accorder des secours sur les fonds publics ». Ainsi cette loi laisse à la charge des propriétaires riverains

le soin de se protéger contre les crues et de réaliser les travaux correspondants. Mais face au phénomène d'urbanisation et à la nécessité de réaliser une coordination des aménagements, le législateur a autorisé, par la loi n° 73-624 du 10 juillet 1973, les départements, les communes, ainsi que les groupements de ces collectivités et les syndicats mixtes à exécuter et à prendre en charge tous travaux de protection contre les inondations et contre la mer lorsque ces travaux présentent pour eux un caractère d'intérêt général ; ces collectivités et syndicats peuvent faire participer financièrement les bénéficiaires ou ceux qui ont rendu l'aménagement nécessaire. Les deux lois reposent sur le principe qui consiste à faire prendre conscience aux riverains des risques qu'ils encourent, principe qui vient d'être confirmé par le Parlement lors de l'adoption de la loi relative à l'indemnisation des victimes de catastrophe naturelle. Le ministre de l'environnement n'envisage donc pas de proposer au Gouvernement d'abroger l'article 33 de la loi de 1807. Pour aider les riverains et les collectivités locales, des subventions peuvent être accordées tant par le ministère de l'environnement au titre de la défense des lieux habités que par le ministère de l'agriculture au titre de la protection des terres agricoles.

INTERIEUR ET DECENTRALISATION

Départements et territoires d'outre-mer.

Français des territoires d'outre-mer : réduction du prix des voyages pour les personnes de condition modeste.

5814. — 6 mai 1982. — **M. Lionel Cherrier** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation (Départements et territoires d'outre-mer)**, que, répondant à une question écrite de **M. Michel Sapin**, député (J.O., Débats Assemblée nationale, Questions et réponses, du 19 avril 1982, page 1574, n° 10957), il a fait connaître à ce parlementaire que le Gouvernement avait dégagé les moyens financiers permettant aux Français originaires des départements d'outre-mer et disposant de faibles revenus de retourner périodiquement dans leur région natale en acquittant un prix de voyage très réduit. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'étendre le bénéfice de tels avantages aux personnes de condition modeste originaires des territoires d'outre-mer.

Réponse. — La situation démographique et économique des départements d'outre-mer a provoqué, durant les deux dernières décennies, la migration d'un nombre important d'originaires de ces régions qui, ne pouvant trouver d'emploi sur le marché du travail local, sont venus chercher soit avec l'aide des pouvoirs publics, soit spontanément, une formation ou un emploi en métropole. Les mêmes facteurs d'incitation au départ n'existant pas, au même degré du moins, dans les territoires d'outre-mer, il n'y a pas été enregistré de flux migratoire conséquent vers l'hexagone. C'est ainsi que pour une population originaire des départements d'outre-mer et résidant en métropole d'environ cinq cent mille personnes on ne compte que quelques milliers de Polynésiens et Néo-Calédoniens demeurant en permanence sur le territoire européen de la France. Par ailleurs, la mise en place en 1979 des « Vols Vacances » par la compagnie Air France s'est accompagnée de la disparition des conditions tarifaires particulières qui étaient faites aux voyageurs dont la durée de séjour correspondait au temps habituellement consacré aux congés. S'agissant des dessertes du Pacifique, de telles conditions avantageuses existent toujours, dont l'effet pour les intéressés est sensiblement équivalent à celui qui résulte de la mise en place du système destiné aux originaires peu fortunés des départements d'outre-mer. En conséquence, l'extension de ce dernier aux Français du Pacifique n'aurait pas de raison d'être. Cependant, rien n'interdit aux territoires d'outre-mer concernés d'examiner la possibilité d'apporter une contribution budgétaire à la mise en œuvre d'un système d'avantages tarifaires aux personnes de condition modeste pour leur permettre de se rendre périodiquement dans leur région de provenance.

JUSTICE

Pensions alimentaires : cas des femmes divorcées dont les maris résident à l'étranger.

5721. — 4 mai 1982. — **M. Roland du Luart** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la situation particulière des femmes séparées ou divorcées dont les maris, résidant à l'étranger, ne paient pas la pension alimentaire à laquelle ils sont condamnés. Que le mari réside ou non dans un pays ayant signé une convention avec la France, les femmes n'ont actuellement aucune possibilité de recouvrer ce qui leur est dû et se trouvent donc dans une situation particulièrement critique. Il lui demande que les femmes se trouvant dans ce cas puissent recevoir le paiement de leur pension de l'office de garantie qui doit prochainement être mis en place, l'Etat se chargeant des démarches pour le recouvrement éventuel quel que

soit le lieu de résidence du mari. D'autre part, serait-il possible que les pensions alimentaires soient indexées sur le coût de la vie ou fassent l'objet d'une réévaluation régulière. Il lui demande de lui préciser les intentions du Gouvernement en la matière.

Réponse. — Le ministère de la justice conscient des difficultés liées au recouvrement des pensions alimentaires à l'étranger, se préoccupe activement depuis plusieurs années des problèmes que pose au plan international la protection de la personne des créanciers d'aliments. Il résulte de l'expérience acquise tant par le ministère des relations extérieures que par la chancellerie que le recouvrement des pensions alimentaires à l'étranger, qui s'effectue dans le cadre soit de la convention de New York du 20 juin 1956 sur le recouvrement des aliments à l'étranger, soit des différents accords bilatéraux en vigueur ou des ententes de réciprocité donne des résultats satisfaisants. Par ailleurs, en ce qui concerne le problème de l'indexation des pensions alimentaires, il est rappelé à l'honorable parlementaire que l'article 208 du code civil permet au juge, même d'office, d'assortir la pension alimentaire d'une clause de variation.

Protection contre la délinquance : mesures législatives.

6792. — 24 juin 1982. — **M. Roger Boileau** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les termes d'une motion adoptée par la section lorraine du syndicat général autonome des policiers en civil, dans laquelle sont dénoncés le laxisme et la mansuétude dont fait preuve la justice à l'encontre des délinquants et qui déplore que cette même justice ne soit pas plus sévère vis-à-vis des auteurs d'agressions contre des policiers. Aussi lui demande-t-il à la lumière de ces accusations particulièrement graves qui sont à mettre en parallèle avec un sentiment d'insécurité très répandu au sein de la population, de bien vouloir lui préciser les dispositions législatives qu'il envisage de proposer ou les dispositions réglementaires qu'il compte prendre, tendant à porter remède à cette situation.

Réponse. — A la suite de récents actes de violence commis contre des policiers et des gendarmes dans l'exercice de leurs fonctions, les magistrats du parquet ont été invités à veiller à ce que les poursuites exercées en ce domaine soient conduites avec la plus grande célérité et à requérir des sanctions exemplaires et dissuasives. La commission de révision du code pénal, qui achève l'élaboration de la nouvelle échelle des peines, propose d'assortir les crimes les plus graves d'une réclusion de très longue durée, voire perpétuelle. La refonte du code pénal s'accompagnera d'un projet de réforme des institutions, de la procédure et du régime de l'application des peines; cette dernière réforme s'attachera à personnaliser davantage les mesures susceptibles d'être prises à l'égard des condamnés et définira avec fermeté, en particulier pour les longues peines criminelles, les conditions d'octroi des mesures telles que la libération conditionnelle ou la permission de sortir.

MER

Eaux littorales de Corse : ouverture aux pêcheurs de la C. E. E.

6266. — 1^{er} juin 1982. — **M. Charles Ornano** demande à **M. le ministre de la mer** si l'échéance de 1983 est retenue pour l'ouverture aux pêcheurs de la Communauté européenne des eaux littorales de Corse et dans l'affirmative quelles mesures conservatoires il entend prendre pour éviter que cette ouverture ne signe l'arrêt de mort de la pêche artisanale locale.

Réponse. — Le conseil des ministres des pêches maritimes de la Communauté économique européenne doit, en principe avant la fin du mois de juillet 1982, se prononcer sur les propositions que vient d'établir la Commission des communautés et relatives, notamment, à l'accès des navires de pêche dans la bande des 12 milles le long des côtes des Etats membres. Ces propositions, brièvement résumées, reviennent à maintenir pour une nouvelle période dérogatoire de deux fois dix ans, le régime de l'accès qui a prévalu ces dernières années et qui devrait normalement être abrogé le 31 décembre 1982. Si ces propositions étaient acceptées par le conseil, la situation dans les eaux littorales de la Corse ne seraient donc pas modifiée par rapport à la situation actuelle.

C. E. E. : taxation des importations de poissons.

6562. — 16 juin 1982. — **M. Raymond Spingard** appelle l'attention de **M. le ministre de la mer** sur le problème de la taxation de certaines espèces de poissons importé en provenance de pays tiers. Il s'avère effectivement que pour des importations norvégiennes des taux extrêmement différents sont appliqués pour des espèces simi-

laire quant à la clientèle concernée. Ainsi, le saumon se voit-il taxé à un taux voisin de 3 p. 100 et la truite saumonée à celui de 14 p. 100. Nous constatons alors que, dans nos importations de poisson de Norvège dans lesquelles la France figure au premier rang devant l'Allemagne, la part de la truite saumonée se trouve réduite en raison de cette forte taxation. Il lui demande, en conséquence, si le Gouvernement ne compte pas réclamer, au niveau de la Commission européenne, une modification de ce taux.

Réponse. — Les mécanismes de réduction ou de suspension des droits prévus par le tarif douanier commun au plan communautaire sont justifiés par le seul souci d'une régularité de l'approvisionnement des industries de transformation des Etats membres. Ainsi, l'industrie européenne de la fumaison du saumon, essentiellement présente en France, doit nécessairement importer de la matière première des pays tiers pour maintenir son activité. C'est pourquoi, outre les mesures de suspension tarifaire qui ont été adoptées à certaines périodes de ces dernières années pour ce produit, le saumon est l'une des espèces pour lesquelles la Communauté économique européenne a consenti des concessions tarifaires lors des négociations commerciales multilatérales menées dans le cadre du G. A. T. T. Le taux à appliquer aux importations de saumons en provenance des pays tiers est, depuis le 1^{er} janvier 1982, de 3,3 p. 100 et devrait ainsi se stabiliser à 2 p. 100 à l'horizon 1987. Si la production communautaire ne paraît pas pouvoir assurer un approvisionnement satisfaisant pour les besoins des transformateurs au cours des décennies à venir en matière de saumons, il convient de faire preuve de prudence s'agissant des truites saumonées. En effet, si les Etats membres producteurs de truites ne répondent actuellement qu'imparfaitement à la demande des industries, d'importants efforts sont menés pour développer, particulièrement en France, cette production. Une organisation des producteurs de truites élevées en mer a d'ailleurs été mise en place dont l'objectif est de rationaliser cette production, rendant ainsi plus efficaces les aides qui lui sont accordées. Bien évidemment, si les utilisateurs de truites de mer n'arrivaient plus à s'approvisionner auprès des producteurs communautaires dans une période à venir, il serait toujours possible de réclamer une mesure de suspension des droits de douane durant six mois ou un an en fonction des besoins apparents.

P. T. T.

Réforme des comités des affaires sociales des travailleurs des P. T. T. : conséquences.

6790. — 24 juin 1982. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre des P. T. T.** les motifs pour lesquels la réforme des comités des affaires sociales des travailleurs des P. T. T. a fait l'objet d'un arrêté abandonnant l'infrastructure associative dynamique et représentative d'origine. Le retrait de la voix délibérative aux associations et société de personnel, l'abandon du tripartisme et l'abandon de la représentation paritaire des organisations syndicales se sont traduits par la disparition de la représentation minimum de toutes les organisations syndicales par l'attribution d'un siège d'office. Cette méthode va à l'encontre de celle préconisée par le Gouvernement dans sa réforme des caisses de sécurité sociale. Elle a pour conséquence de mécontenter les nombreux travailleurs des P. T. T. qui, poursuivant l'idéal humaniste de la mutualité et de la coopération, ont su donner à ces comités des affaires sociales des P. T. T. un rôle dynamisant. Il lui demande quelles mesures il pense prendre pour rendre aux associations et aux organisations syndicales minoritaires leur rôle.

Réponse. — L'arrêté du 1^{er} juin 1982, qui réorganise les procédures de concertation en matière d'action sociale dans les P. T. T., procède de la volonté d'assurer une meilleure participation du personnel à la mise en œuvre de la politique sociale dans l'administration. Dans cette optique, il est nécessaire d'opérer une distinction entre la définition des grands objectifs de la politique sociale, qui relève de la compétence du ministre, et la gestion des réalisations sociales qui est effectivement assurée pour une part non négligeable par le mouvement associatif. En ce qui concerne la détermination des axes de la politique sociale, les structures de concertation tripartites n'ont nullement été supprimées mais ont été étendues et aménagées. En premier lieu, la création de comités départementaux des affaires sociales vise à permettre d'opérer un recensement exhaustif des besoins sociaux exprimés au plan local, tant par les représentants syndicaux du personnel que par les représentants du mouvement associatif. En second lieu, le critère retenu de la représentativité locale pour les organisations syndicales conduit à mieux asseoir les avis formulés par les organismes locaux de concertation. En outre, alors que les textes précédents consacraient en matière sociale le monopole exclusif des trois organisations syndicales les plus représentatives au niveau national, les nouvelles dispositions ouvrent à d'autres organisations syndicales la possibilité de participer à la concertation sociale en fonc-

tion des résultats des élections constatés au niveau régional ou départemental considéré. S'agissant du rôle des associations de personnel, celui-ci n'est en rien diminué puisque leurs représentants seront, comme par le passé, consultés dans le cadre des comités des affaires sociales. Ces instances conservant un caractère consultatif, l'administration arrêtera les choix, après avoir recueilli l'avis de l'ensemble des représentants du personnel, syndicats et associations participants aux travaux des comités.

RELATIONS EXTERIEURES

Fonds monétaire international :

financement de certaines importations des pays les moins avancés.

5870. — 7 mai 1982. — **M. Louis Le Montagner** demande à **M. le ministre des relations extérieures** de bien vouloir lui préciser les initiatives que le Gouvernement envisage de prendre tendant à ce que le Fonds monétaire international puisse accorder une plus grande part de ses facilités financières aux pays les moins avancés, notamment pour financer leurs importations d'énergies dans la mesure où les hausses divergentes du prix du pétrole et du prix des autres matières premières ont gravement affecté leur situation financière.

Réponse. — Le but du Fonds monétaire tel que défini dans le paragraphe 5 de l'article 1^{er} des statuts est « de donner confiance aux membres en mettant les ressources générales du Fonds temporairement à leur disposition moyennant des garanties adéquates, leur fournissant ainsi la possibilité de corriger les déséquilibres de leur balance des paiements sans recourir à des mesures préjudiciables à la prospérité nationale ou internationale ». La crise qui affecte l'économie mondiale touche plus particulièrement les pays en développement et parmi eux les moins avancés. C'est donc tout naturellement que ces pays qui en général n'ont pas la possibilité d'emprunter sur les marchés internationaux des capitaux ont recours au F.M.I. pour surmonter les difficultés qu'engendre le déséquilibre de leur balance des paiements. L'Institution se doit de leur apporter les moyens de mettre en œuvre dans des conditions satisfaisantes les ajustements économiques qui s'imposent. C'est pourquoi l'action de la France à l'égard du F.M.I. s'exerce principalement dans deux directions : la définition d'une conditionnalité adaptée à la situation économique des pays membres en développement et l'octroi de ressources suffisantes pour l'Institution. Au cours des dernières années, sous l'impulsion du directeur général, des efforts ont été entrepris pour que la conditionnalité des concours du F.M.I. prennent mieux en compte la situation particulière des pays en développement. Par ailleurs, les possibilités de tirages exprimées en pourcentage des quotes-parts ont été sensiblement accrues. La France a œuvré activement en faveur de ces modifications. Elle considère à l'heure actuelle qu'une nouvelle révision des quotes-parts, qui devrait aboutir à une augmentation substantielle, doit être mise en œuvre rapidement. Elle a dans cet esprit soutenu, à l'occasion de la dernière réunion du comité intérimaire du F.M.I. qui s'est tenue à Helsinki les 12 et 13 mai dernier, le point de vue exprimé par de nombreuses délégations et plus particulièrement par les représentants des pays en développement selon lequel il convient d'augmenter à bref délai et de façon substantielle les ressources apportées par les Etats membres au Fonds au titre de leurs quotes-parts.

Rapatriés de Russie en 1920 : indemnisation.

6039. — 18 mai 1982. — **M. Christian Poncelet** expose à **M. le Premier ministre** que de nombreux Français sinistrés de guerre pour les biens et avoirs qu'ils durent abandonner lors de leur rapatriement de Russie en 1920 n'ont pas été indemnisés malgré les termes de la loi du 28 octobre 1946 qui prévoit que tous les dommages de guerre « ouvrent droit à réparation intégrale ». Soixante ans plus tard, ce dossier n'ayant pas encore reçu de solution satisfaisante, il lui demande quelles dispositions il entend prendre afin de régler rapidement et complètement cette irritante question. (*Question transmise à M. le ministre des relations extérieures.*)

Réponse. — Le ministre des relations extérieures ne peut que confirmer à l'honorable parlementaire que la situation des Français sinistrés de Russie en 1917-1920 n'a jamais été perdue de vue par le Gouvernement français. Après une étude approfondie, il n'a pas paru possible de faire prendre en charge par l'Etat français le préjudice subi par nos compatriotes. Le devoir d'indemniser ceux-ci incombe à l'Etat étranger sur le territoire duquel ils ont subi des dommages. C'est pour cette raison que le législateur n'a pas étendu les effets de la loi du 28 octobre 1946 aux ressortissants français sinistrés hors de France en 1939-1945. Il convient de rappeler que les sinistrés de Russie ont perçu des secours en vertu de la loi

du 25 mai 1939 et du décret du 24 juillet 1939 prélevés sur la liquidation d'avoirs soviétiques en France. La seule voie restant ouverte serait donc celle de la négociation avec le Gouvernement soviétique si celui-ci acceptait de revenir sur le refus qu'il a toujours opposé à nos interventions.

Visite présidentielle au Japon : bilan.

6200. — 27 mai 1982. — **M. Alfred Gérin** demande à **M. le ministre des relations extérieures** de bien vouloir établir le bilan des résultats diplomatiques de la récente visite de **M. le Président de la République** au Japon. Il lui demande, en particulier, si les entretiens qui ont eu lieu au plus haut niveau permettent de préciser les grandes lignes à court et moyen terme de la politique étrangère de ce pays. Il lui demande s'il est possible de préciser quel pourra être, dans les années à venir, l'état probable des relations politiques dans tous les domaines avec l'Union Soviétique, avec la Chine, avec les Etats-Unis, ainsi qu'avec la Communauté européenne.

Réponse. — En se rendant en visite officielle au Japon en avril dernier moins d'un an après son accession aux plus hautes fonctions de l'Etat, le Président de la République a souhaité donner une dimension nouvelle à des relations jusqu'ici trop peu substantielles pour les porter à un niveau qui corresponde au rôle qu'exercent dans le monde la France et le Japon. Cette première visite d'un chef d'Etat français dans l'archipel témoigne donc de notre volonté de dépasser, sans toutefois l'ignorer, le contentieux commercial qui assombrit depuis quelques années les rapports franco-japonais, de considérer désormais le Japon comme un partenaire important et majeur, comme un membre actif de la communauté internationale et d'entamer avec lui un dialogue régulier et soutenu que sa position, à bien des égards semblable à la nôtre, et son souci d'assumer des responsabilités politiques à la mesure de sa puissance économique ne peuvent que favoriser. Ce dialogue s'est poursuivi lors des entretiens particuliers qu'a eus le chef de l'Etat avec **M. Suzuki** à l'occasion du sommet de Versailles. La récente visite du secrétaire général du ministère des relations extérieures à Tokyo a par ailleurs permis d'établir un programme de travail destiné à intensifier notre concertation avec le Japon. S'agissant des grandes lignes de la diplomatie japonaise, il n'appartient pas à la France de préjuger ce qu'elles pourront être. Elle forme néanmoins le vœu que le Japon prenne une part plus active aux affaires du monde et apporte ainsi sa contribution à la solution des grands problèmes de notre temps. Tel est effectivement le sens des propos que le Président a tenus à ses interlocuteurs qui semblent les avoir compris.

Solidarité avec le peuple libanais.

6508. — 15 juin 1982. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre des relations extérieures** s'il faut comprendre des déclarations du Président de la République au cours de la Conférence de presse du 9 juin 1982, selon lesquelles « on ne peut plus parler depuis longtemps de l'intégrité territoriale du Liban comme d'une réalité », que le Gouvernement français dans la détermination de sa politique extérieure, considère que l'occupation du Liban par les forces palestiniennes, les forces syriennes et maintenant les forces israéliennes est une réalité sur laquelle il n'estime n'avoir aucune influence ; et quelles initiatives la France entend prendre dans ce domaine, pour manifester sa solidarité avec le peuple libanais, soit directement, soit comme membre du conseil de sécurité.

Réponse. — Le ministre des relations extérieures a déjà eu l'occasion d'exposer les grands principes de la politique française à l'égard du Liban : attachement à l'indépendance, à la souveraineté et à l'intégrité territoriale de ce pays, soutien à son Gouvernement dans ses efforts pour restaurer la sécurité sur l'ensemble du territoire libanais et promouvoir l'entente nationale. C'est assez dire que loin de prendre son parti des atteintes à l'intégrité territoriale du Liban qui se sont récemment multipliées, la France entend, comme le rappelait le Président de la République lors de sa conférence de presse du 9 juin 1982, continuer à œuvrer pour qu'elle soit rétablie. Après avoir clairement condamné l'invasion du Liban par Israël, la France s'est prononcée au conseil de sécurité en faveur des résolutions 508 et 509 demandant le retrait immédiat et inconditionnel des troupes israéliennes du Liban ; le 17 juin, dans une déclaration commune avec le Chancelier d'Autriche, le Président de la République a exprimé le souhait que toutes les forces armées étrangères se retirent du Liban, sauf décision contraire de la Communauté internationale ayant reçu l'aval du Gouvernement légal libanais. Le 25 juin enfin, le Gouvernement français a saisi le conseil de sécurité d'un projet de résolution visant à la neutralisation de Beyrouth-Ouest par le retrait simultané des forces israéliennes et palestiniennes, tandis que

s'interposeraient des forces libanaises et que seraient mis en place des observateurs des Nations Unies, prélude à l'éventuelle création d'une force d'interposition placée sous l'autorité du conseil de sécurité. Ces propositions ont d'ailleurs été reprises le 29 juin par les chefs d'Etat et de Gouvernement des Dix pays de la Communauté européenne. Parallèlement, le Gouvernement français est intervenu pour tenter d'alléger les souffrances de la population civile. A ce titre, il a mis en œuvre une opération de rapatriement qui a touché 2 000 personnes, acheminé sur place une aide d'urgence et une mission médicale d'évaluation des besoins, tandis qu'il participait aux programmes d'aide mis en œuvre par la Communauté européenne, la Croix-Rouge, et le programme alimentaire mondial des Nations Unies. Au conseil de sécurité, il a pris l'initiative d'une résolution invitant les Etats à entreprendre une action très large d'aide humanitaire en faveur du Liban. Dans les circonstances tragiques dont ce pays est actuellement victime, la France entend continuer à faire face aux responsabilités que lui impose une très ancienne communauté de liens affectifs et d'intérêts. Aussi tout nouvel appel du Gouvernement légitime du Liban sera-t-il, aujourd'hui comme hier, entendu par la France.

Circulation de documents entre les pays de l'Est et la France.

6572. — 16 juin 1982. — **M. Charles Bosson**, en ce qui concerne l'envoi de plus en plus intensif de documents de propagande adressés par certains pays de l'Est soit à des associations culturelles françaises, soit à des particuliers, reconnaît la difficulté pour un pays de civilisation libérale de freiner une publicité même abusive, mais demande à **M. le ministre des relations extérieures** quel sort est réservé par les pays de l'Est aux documents que l'Etat français ou les associations culturelles françaises peuvent adresser à des associations ou à des particuliers.

Réponse. — Comme le sait l'honorable parlementaire, la diffusion des publications émanant des pays occidentaux fait l'objet dans les pays de l'Est de mesures restrictives. La plupart d'entre eux invoque, d'autre part, le manque de devises pour limiter la demande privée en abonnements à des publications étrangères. Cette situation n'étant pas satisfaisante, nous avons, à la conférence d'Helsinki, insisté pour que l'acte final prévoie l'amélioration de la diffusion de l'information, et, depuis lors, nous nous efforçons d'obtenir que ses dispositions soient mises en œuvre. Cependant, les ressortissants de ces pays ont acquis, grâce au développement des relations entre l'Est et l'Ouest, une connaissance non négligeable des réalités de nos pays.

Droits des associations des Français établis hors de France : circulaire.

6630. — 18 juin 1982. — **M. Charles de Cutfoli** demande à **M. le ministre des relations extérieures** de bien vouloir lui faire connaître s'il est exact qu'une circulaire ait été adressée aux postes diplomatiques et consulaires en ce qui concerne les droits des associations de Français établis hors de France. Dans l'affirmative, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître pour quels motifs cette circulaire importante pour la défense des droits et intérêts de nos compatriotes expatriés n'a pas été publiée au *Journal officiel*. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître si des instructions précises ont été données aux postes diplomatiques et consulaires en vue d'une stricte égalité de traitement à l'étranger des associations susmentionnées.

Réponse. — Aucune « circulaire » au sens réglementaire du terme n'a été adressée à nos postes diplomatiques et consulaires en ce qui concerne les droits des associations de Français établis hors de France. La première raison en est que ces associations sont soumises à la loi locale, seule habilitée à réglementer leur fonctionnement en vertu du principe de souveraineté. Cela étant, des instructions ont été adressées aux postes diplomatiques et consulaires qui fixent quelques règles de bon sens sur la conduite à tenir en matière d'utilisation par des associations privées, aux fins de réunion, des immeubles de l'Etat français à l'étranger. C'est en vertu des recommandations pratiques de ce document qu'ont été trouvées, car par cas, à maintes reprises depuis la fin de l'année dernière, au long notamment de la période qui a précédé l'élection des délégués au conseil supérieur des Français de l'étranger, les solutions adaptées à la fois aux besoins desdites associations et aux contraintes imposées par la législation locale.

Membres du conseil supérieur des Français de l'étranger : indemnités de déplacement.

6815. — 25 juin 1982. — **M. Charles de Cutfoli** expose à **M. le ministre des relations extérieures** que les membres du conseil supérieur des Français de l'étranger ont droit, en application de l'article 22 du règlement intérieur du conseil supérieur, au rembourse-

ment des frais de transport à l'occasion des sessions. De même, l'article 23 de ce règlement prévoit des indemnités pour frais de transport à l'occasion des réunions du bureau permanent. Par ailleurs, son département accorde aux membres du conseil supérieur des indemnités forfaitaires à l'occasion de chaque session du conseil. Il accorde également des billets d'avion, qualifiés de billets de zone, afin de permettre aux membres élus du conseil supérieur de visiter leurs électeurs dans les divers pays de la zone où ils ont été élus. Les membres du conseil supérieur sont à présent élus au suffrage universel direct en application de la loi n° 82-171 du 7 juin 1982. Il paraîtrait dès lors normal de les assimiler en ce qui concerne les indemnités et remboursements de frais, aux conseillers généraux. Il lui rappelle qu'en application de la loi n° 47-588 du 4 avril 1947, les conseils généraux attribuent des indemnités de déplacement, des indemnités de séjour et le remboursement des frais résultant pour les conseillers généraux de l'exécution de mandats spéciaux. En outre, les journées passées pour l'accomplissement de missions dont les conseillers généraux sont chargés par leur assemblée en application de l'article 51 de la loi du 18 août 1871 donnent lieu à une indemnité de séjour. Depuis la promulgation de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982, de nombreux conseils généraux attribuent à leurs membres des indemnités de séjour annuelles et non plus des indemnités correspondant à des taux journaliers. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître ses intentions dans ce domaine afin que les membres du conseil supérieur des Français de l'étranger élus au suffrage universel direct se voient reconnaître par un texte législatif ou réglementaire particulier les moyens indispensables de leur mandat.

Réponse. — Le mode d'élection du conseil supérieur des Français de l'étranger a fait l'objet, durant les derniers mois, de différents textes d'ordre législatif et réglementaire dont le plus important est la loi du 7 juin 1982 qui prévoit l'élection de ses membres au suffrage universel. Le conseil supérieur des Français de l'étranger n'en demeure pas moins, de par la mission qui lui est dévolue, une instance de concertation consultative auprès du ministre des relations extérieures. Sous cet éclairage, il paraît naturel que les délégués continuent à bénéficier, par assimilation, du régime d'indemnités qui est celui des agents du ministère des relations extérieures de catégorie A.

Situation précaire de Médecins sans frontières en Afghanistan.

6831. — 29 juin 1982. — **M. Amédée Bouquerel** expose à **M. le ministre des relations extérieures** qu'un certain nombre de médecins français appartenant à l'association Médecins sans frontières et secourant bénévolement les populations civiles d'Afghanistan ont été et sont l'objet d'agressions systématiques de la part des forces d'occupation soviétiques dans ce pays. Il lui demande quelle est la position du Gouvernement français à l'égard de la répression exercée par les autorités soviétiques vis-à-vis de ressortissants français alors que ceux-ci agissaient pacifiquement et dans un but humanitaire.

Réponse. — Le Gouvernement français a condamné vigoureusement l'intervention soviétique en Afghanistan et maintes fois déploré les souffrances qu'elle impose quotidiennement à la population afghane. Aussi ne pouvons-nous que louer l'action bénévole que mène une association comme Médecins sans frontières, dont les objectifs humanitaires méritent la plus haute considération. Cette activité s'inscrivant dans le contexte dramatique dont tous ont à pâtir, les médecins se trouvent exposés tout autant que les populations civiles qu'ils secourent avec dévouement. Aussi réitérons-nous, devant un drame aussi douloureux, nos appels à une solution négociée qui garantirait le retrait des troupes soviétiques, la reconnaissance du droit du peuple afghan à vivre en paix et de son droit à l'autodétermination, enfin, la restauration d'un Afghanistan indépendant et non aligné. Hors de cette voie, préconisée dans l'initiative des Dix, nous ne voyons pas d'issue à une situation qui va à l'encontre des vœux de 374 francs afghans et des grands principes qui régissent la vie internationale.

TRANSPORTS

Région de Marmande : conditions de déplacement des travailleurs.

5007. — 25 mars 1982. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, de bien vouloir examiner les conditions de déplacement imposées aux travailleurs de la région de Marmande (Lot-et-Garonne) qui doivent emprunter la ligne S.N.C.F. pour pouvoir se rendre sur le lieu de leurs activités, c'est-à-dire la région industrielle bordelaise. Comme le lui a rappelé **M. le député Gouzes**, dans sa question n° 10330 du 1^{er} mars 1982, ces personnes prennent un abonnement de 374 francs mensuels, auquel vient s'ajouter le droit d'entrée puisque l'article 36

du règlement prévoit que la zone permettant l'octroi de la carte hebdomadaire de travail ne doit pas dépasser 75 kilomètres. Comme la gare de Sainte-Bazille (limite de cette zone) se trouve dans ce périmètre mais que le train ne s'y arrête pas régulièrement, à cause de la proximité de Marmande (4 kilomètres), les usagers de Marmande souhaitent pouvoir bénéficier de cette carte hebdomadaire de travail puisqu'ils doivent se rendre journellement à Bordeaux. Pour cela, il lui demande de prendre les dispositions réglementaires équitables.

Réponse. — La tarification applicable aux abonnements hebdomadaires de travail délivrés par la S.N.C.F. découle de l'article 7 de la loi du 29 octobre 1921 prévoyant la délivrance aux travailleurs salariés d'abonnements spéciaux sur des itinéraires fixés par le ministre chargé des transports. Ces itinéraires ne devaient pas excéder 60 kilomètres et faisaient l'objet d'une liste exhaustive. En 1960, la délivrance des cartes hebdomadaires de travail a été étendue à toutes les relations ne dépassant pas 60 kilomètres ne figurant pas antérieurement sur ces listes, cette limite étant portée à 75 kilomètres autour de Paris. En 1966, cette limite de 60 kilomètres a été portée à 75 kilomètres sur tout le réseau S.N.C.F. Dans ces conditions, le parcours Marmande—Bordeaux—Saint-Jean étant de 79 kilomètres, la condition de distance maximale n'est pas respectée et les travailleurs de la région de Marmande ne peuvent bénéficier de l'abonnement de travail. De plus, comme le prolongement de parcours n'est pas autorisé, ils ne peuvent pas non plus prétendre à une carte hebdomadaire de travail Sainte-Bazille—Bordeaux (72 kilomètres) en achetant des billets pour le trajet Marmande—Sainte-Bazille (7 kilomètres). Dès lors, pour accomplir leurs trajets quotidiens domicile-travail, ces personnes ont intérêt à souscrire un abonnement titre I à libre circulation si elles ne bénéficient pas de réductions sociales plus avantageuses. En effet, si l'on ne tient pas compte des deux mensualités perçues au titre du droit d'entrée lors de la souscription qui sont amorties rapidement, l'abonné, pour le parcours Marmande—Bordeaux—Saint-Jean, paiera annuellement (prix au 1^{er} avril 1982), taxe de dépôt correspondant à quatre semaines de vacances comprises, la somme de $(413 \times 11) + 73 = 4616$ francs en seconde classe, soit 96 francs par semaine pour cinq, voire six voyages aller-retour, ce qui, par rapport au plein tarif, représente respectivement une réduction de 69,1 p. 100 et de 74,2 p. 100. Cependant, cette charge apparaît être très importante pour les usagers qui en ont un besoin impérieux pour se rendre à leur travail. C'est pourquoi le ministre a demandé une étude envisageant toutes les solutions susceptibles d'être apportées à ce problème. Cette étude est réalisée dans le cadre d'un groupe de travail prenant en compte l'ensemble de la tarification S.N.C.F.

Conditions de délivrance du permis de conduire.

5022. — 2 avril 1982. — **M. Michel Charasse** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, sur les conditions de délivrance du permis de conduire. Il lui fait observer qu'en vertu d'une réglementation très ancienne, la validité du permis « tourisme » s'applique à des véhicules de 3 500 kilogrammes (poids total en charge). Or, une telle limite ne correspond plus aux types de véhicules qui sont fabriqués aujourd'hui, et dont le confort et la sécurité permettent d'envisager le seul permis tourisme jusqu'à cinq ou six tonnes de poids total en charge. Cette mesure permettrait également de développer l'utilisation du camping-car, puisque les automobilistes pourraient utiliser des véhicules plus puissants pour tracter leurs caravanes. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son sentiment à ce sujet.

Réponse. — En ratifiant les traités internationaux et notamment la convention de Vienne du 9 novembre 1968 sur la sécurité routière, entrée en vigueur sur le territoire national le 21 mai 1977, la France s'est engagée à ce que sa réglementation soit en conformité avec les dispositions internationales. Il n'est donc pas possible pour le Gouvernement de se soustraire à ses obligations et de s'orienter vers un relèvement de la limite supérieure de tonnage pour les véhicules qui nécessitent la possession du permis de la catégorie B, au moment où les pays de la Communauté économique européenne se sont engagés à procéder à l'harmonisation de leur réglementation. Enfin, sur le plan social, il est certain qu'une telle mesure irait à l'encontre d'une politique de meilleure formation des conducteurs routiers, les épreuves du permis de la catégorie B, véhicule de tourisme, ne pouvant prendre en compte les problèmes spécifiques posés par la conduite des poids lourds.

Utilisation du train : développement.

5129. — 2 avril 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, de lui préciser les moyens qu'il envisage de prendre pour développer l'utilisation du train, en particulier dans les milieux populaires.

Réponse. — La politique que le Gouvernement entend mener en matière de transports ferroviaires de voyageurs repose sur la création des conditions aptes à satisfaire un réel droit au transport pour tous. Ainsi, la vie quotidienne des individus s'en trouvera facilitée; la mobilité, en particulier des personnes âgées et handicapées, sera sensiblement améliorée; l'aménagement du territoire se fera de façon plus harmonieuse et le développement économique, tant local et régional que national, sera favorisé; enfin, la consommation des produits pétroliers sera optimisée au bénéfice de l'économie toute entière. Pour atteindre les objectifs de cette politique et, par conséquent, permettre et faciliter à chacun l'utilisation du train, deux conditions essentielles et complémentaires doivent être remplies. D'une part, il convient de donner à la S.N.C.F., dans des conditions financières saines, les moyens d'assumer pleinement la mission de service public qui lui revient dans l'ensemble des activités de la nation, conformément aux besoins tels qu'ils auront été ressentis grâce à une concertation développée à tous les niveaux. C'est l'esprit qui préside à l'élaboration en cours du futur statut de l'entreprise, ces travaux étant par ailleurs menés en étroite concertation avec tous les partenaires intéressés et en tenant compte tant de l'élargissement prochain des compétences des collectivités territoriales que de la préparation de la loi d'orientation sur les transports intérieurs. D'autre part, il importe de développer fortement l'attractivité des différentes prestations que la S.N.C.F. est à même d'offrir à sa clientèle, grâce à des mesures concrètes dont certaines se mettent progressivement en place et d'autres, actuellement à l'étude, nécessitent un effort de réflexion supplémentaire. Ainsi, en matière de possibilités de déplacement offertes aux usagers, un des objectifs prioritaires au niveau des bassins d'emplois est de faciliter les trajets domicile-travail; de même, pour les dessertes à caractère localisé, il a d'ores et déjà été décidé de stopper la politique arbitraire de fermeture de lignes non « rentables » au profit d'une politique de concertation permettant la juste satisfaction des besoins; enfin, en ce qui concerne les déplacements à grande distance, un effort particulier est à mener pour multiplier le nombre des relations assurées et réduire les temps de parcours. Parallèlement, des investissements importants devront être consentis pour substituer aux véhicules anciens un matériel plus performant et plus confortable et pour accroître les possibilités techniques du réseau national: électrification des lignes, modernisation de la signalisation, éventuellement création d'une infrastructure nouvelle destinée à accueillir des trains à grande vitesse sont à cet égard des exemples. Enfin, une réflexion approfondie et essentielle sera poursuivie au sujet des différents tarifs pratiqués afin que toutes les catégories sociales puissent accéder aux transports collectifs ferroviaires dans des conditions financières raisonnables pour les individus eux-mêmes comme pour la collectivité. Tels sont les principaux moyens que le Gouvernement entend mettre en place ou développer et qui, complétés par une amélioration sensible de l'information et des conditions d'accueil des usagers, permettront logiquement de favoriser l'utilisation du train.

Rocade de contournement de Bordeaux : amélioration.

6071. — 19 mai 1982. — **M. Jacques Valade** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, sur le danger que représente une partie de la rocade qui contourne Bordeaux, notamment au niveau des bretelles de raccordement du Vigeant-Eysines et de l'échangeur de Bruges-Blanquefort-Macau. En effet, alors que la majeure partie de la rocade est à quatre voies (deux montantes et deux descendantes), à ce niveau la circulation se fait seulement sur deux voies. On ne peut que regretter cet état de fait qui, hormis deux feux tricolores de croisement, n'a pas été amélioré depuis la mise en service de l'ouvrage et qui engendre de nombreux accidents. Il faut remarquer que c'est le seul point noir sur les 1 800 kilomètres d'autoroute qui relie Amsterdam à Madrid. Il lui demande donc, par conséquent, de lui indiquer les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour remédier à cette situation et éviter de nouveaux accidents et dans quel délai.

Réponse. — Le ministre d'Etat, ministre des transports, tient à rappeler qu'il est parfaitement conscient de l'importance que revêt l'achèvement de la rocade périphérique rive gauche de Bordeaux qui permettra d'assurer, dans de bonnes conditions de circulation, la jonction des autoroutes qui convergent vers l'agglomération bordelaise (A 10, A 63 et A 62). C'est pourquoi, un effort substantiel, d'un montant global de plus de 119 millions de francs, dont près de 66 millions de francs en provenance de l'Etat, est envisagé cette année pour le doublement de la section Nord de la rocade périphérique rive gauche de Bordeaux, qui constitue le dernier maillon à porter à deux fois deux voies entre le pont d'Aquitaine et le C.D. 1. Cette somme autorisera, en effet, pour un montant de 42,837 millions de francs, dont 23,561 millions de francs à la charge de l'Etat, à terminer les études, les acquisitions foncières et les travaux, à l'exception des finitions de l'échangeur dénivelé de Labarde; elle rendra également possible le financement, avec 77,080 millions de francs, dont 42,394 millions de francs de

l'Etat, d'une tranche des travaux de mise à deux fois deux voies de la rocade Nord où sera entreprise, dans un premier temps, la construction des ouvrages d'art, à savoir les futurs échangeurs dénivelés de la Hutte et de Campilleau, et le doublement du pont sur le lac. Outre cette dotation destinée au doublement de la partie Nord du contournement rive gauche de Bordeaux, un crédit de 7,301 millions de francs, dont 4,015 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat, sera destiné cette année à l'achèvement de la mise à cinq voies, ainsi que l'aménagement des accès, du pont d'Aquitaine sur la R.N. 210. Il convient également d'ajouter une somme de plus de 3 millions de francs, dont 2,006 millions de francs à la charge de l'Etat, qui permettra de solder les travaux des rocades Sud et Sud-Ouest, cette dernière section ayant été récemment mise en service à deux fois deux voies. Les travaux entrepris jusqu'ici pour le doublement de la rocade Nord seront poursuivis afin que l'agglomération bordelaise puisse posséder, dans les meilleurs délais, une infrastructure autoroutière bien adaptée aux exigences du trafic.

Centre régional de contrôle d'Athis-Mons : fonctionnement.

6090. — 25 mai 1982. — M. Pierre-Christian Taftinger demande à M. le ministre d'Etat ministre des transports pour quelles raisons le centre régional de contrôle d'Athis-Mons est tombé en panne dans la nuit du 19 au 20 mai, laissant l'espace aérien du Nord de la France sans surveillance. En d'autres circonstances, en particulier à une heure de pointe, cet incident aurait-il pu entraîner des conséquences dramatiques.

Réponse. — Dans la nuit du 19 au 20 mai 1982 un court-circuit entre phases et masse d'une armoire alimentant un ordinateur de type CII 1007 C, utilisé par le système Cautra III du centre de contrôle régional Nord situé à Athis-Mons (Essonne), a entraîné la mise hors service des onduleurs fournissant l'alimentation prioritaire du centre et la disjonction du calculateur gérant les automatismes de la centrale électrique de ce centre. L'utilisation des groupes électrogènes de secours et l'alimentation par batteries de secours des commandes des liaisons radio-téléphoniques ont permis d'assurer la sécurité des vols en attendant le rétablissement d'une situation normale. La durée anormalement longue de l'incident et donc ses conséquences sur la régularité du trafic aérien ont attiré l'attention du ministre d'Etat, ministre des transports qui a immédiatement demandé que la direction de la navigation aérienne lui transmette rapidement un rapport précis et complet sur les causes de cet incident, la manière dont les différents échelons responsables y ont fait face et les mesures qui sont à prendre pour y remédier.

Arrêt du trafic à l'aéroport Charles-de-Gaulle : causes.

6309. — 3 juin 1982. — M. Albert Voilquin attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre des transports, sur le fait que durant deux heures et demie, dans la nuit du mercredi 19 au jeudi 20 mai, aucun avion n'a pu atterrir à l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy, de 23 h 40 à 2 h 10, obligeant ceux qui devaient survoler cet espace ou s'y poser à se dérouter. Il lui demande s'il est exact : a) que cette panne aurait pu être évitée si certains travaux avaient été effectués; b) que des risques de catastrophe n'auraient pu être écartés en période de surcharge de trafic. Il serait heureux d'avoir toutes explications et apaisement à ce propos.

Réponse. — Dans la nuit du 19 au 20 mai 1982, une panne d'alimentation électrique a perturbé le fonctionnement normal du centre de contrôle régional de la navigation aérienne d'Athis-Mons, exception faite des liaisons radiotéléphoniques air-sol dont la sauvegarde a permis d'assurer la sécurité des vols. Cet incident a, en effet, perturbé les mouvements d'avions sur les aérodromes de la région parisienne et notamment à Paris-Charles-de-Gaulle. Le ministre d'Etat, ministre des transports, a immédiatement prescrit une enquête pour en analyser les causes et définir les mesures à prendre pour en éviter le renouvellement. Contrairement à ce qui a été avancé, aucun « risque de catastrophe », aucun rapprochement entre avions ne respectant pas les normes internationales n'a été signalé durant la durée de l'incident. Rien ne permet d'avancer qu'il en aurait été autrement en période de trafic aérien plus important.

URBANISME ET LOGEMENT

Agrément des maîtres d'œuvre.

6533. — 15 juin 1982. — M. Georges Mouly attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme et du logement sur la situation précaire dans laquelle se trouvent les personnes qui exerçaient la profession de maître d'œuvre avant la promulgation de la loi

n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture et qui n'ont pas été agréées selon la procédure prévue à l'article 37 de la loi susvisée. Ces personnes détiennent un récépissé les autorisant à exercer jusqu'au règlement définitif de leur dossier et ont pour la plupart fait un recours gracieux auprès du ministre. Or à ce jour il semble que dans bien des cas il n'ait pas encore été pris de décision. Dans l'intérêt des personnes concernées qui se trouvent depuis bientôt cinq années dans une situation délicate et qui pourraient, au moins pour certaines d'entre elles, subir un préjudice grave en cas d'interdiction absolue de la poursuite de leur activité, et dans l'intérêt de la profession tout entière, qu'il s'agisse d'architectes diplômés ou agréés, il lui demande s'il compte mettre fin dans de brefs délais à cette période transitoire afin de faire une application stricte de la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977.

Réponse. — La procédure de l'agrément en architecture mise en place par l'article 37 de la loi du 3 janvier 1977 sur l'architecture n'est pas satisfaisante. Elle ne sera d'ailleurs pas reprise par la réforme actuellement en préparation, devant se substituer à ce texte. La situation des personnes ayant obtenu leur agrément ne sera cependant pas remise en cause. Bien au contraire, il sera proposé au Parlement que soit supprimée toute différence, y compris dans l'appellation, entre celles-ci et les architectes diplômés. En attendant la mise en place de ces nouveaux textes, il a en outre été décidé de ne prendre aucune décision définitive de rejet de candidature afin de ne pas priver les personnes concernées du récépissé de dépôt de demande qui leur permet de poursuivre leurs activités professionnelles. Il a également été procédé à l'annulation des décisions définitives de rejet qui avaient été prises par le précédent gouvernement. Il aurait en effet été contraire à la plus élémentaire équité d'interdire à ces personnes d'intervenir dans le domaine de la conception architecturale alors que la réforme actuellement en préparation visera notamment à leur permettre, selon des modalités qui restent à définir, d'exercer à nouveau leur activité.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 8 juillet 1982 (Journal officiel du 9 juillet 1982, débats parlementaires, Sénat).

Page 3534, 2^e colonne, 11^e et 12^e ligne de la question écrite 6985 de M. Paul Kauss à M. le ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé de la coopération et du développement, au lieu de : « ... alors que, par ailleurs, celui-ci : a) avait été considéré que le supérieur hiérarchique précité... », lire : « ... alors que, par ailleurs, celui-ci : a) avait été considéré par le supérieur hiérarchique précité... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 21 juillet 1982.

SCRUTIN (N° 146)

Sur l'amendement n° 1 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à la suppression de l'article 1^{er} du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre de votants..... 301
Suffrages exprimés 301
Majorité absolue des suffrages exprimés..... 151

Pour 196
Contre 105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Bernard Barbier.	Maurice Blin.
Michel d'Aillières.	Charles Beaupetit.	André Bohl.
Michel Alloncle.	Henri Belcour.	Roger Boileau.
Jean Amelin.	Jean Bénard	Edouard Bonnefous.
Hubert d'Andigné.	Mousseaux.	Charles Bosson.
Alphonse Arzel.	Georges Berchet.	Jean-Marie Bouloux.
Octave Bajoux.	André Bettencourt.	Pierre Bouneau.
René Ballayer.	Jean-Pierre Blanc.	Amédée Bouquerel.

Yvon Bourges.
Raymond Bourginge.
Philippe de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.

Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Jean-François Le Grand.
Edouard Le Jeune (Finistère).
Max Lejeune (Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard (Finistère).
Maurice Lombard (Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
Roger Moreau.
André Morice.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudou.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Michel Charasse.

Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.

Jacques Mossion.
Georges Moutet.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano (Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudouson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.
Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.

Jean Ooghe.
Bernard Parmentier.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.

Mme Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.

Georges Spénales.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 147)

Sur l'amendement n° 2 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à supprimer l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre des votants.....	301
Suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Henri Belcour.
Jean Bénard Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Edouard Bonnefous.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Aimée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourginge.
Philippe de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.

Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.

Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian de La Malène.
Jacques Larché.

Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand
(Loire-Atlantique).
Jean-François
Le Grand (Manche).
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.

Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de
Montalembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Fran-
çais établis hors de
France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.

Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude
Beaudeau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Defau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-
Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.

Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo
(Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève
Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moynet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Roland
Perlican.
Louis Perrein (Val-
d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Splingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

SCRUTIN (N° 148)

Sur l'amendement n° 3 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à supprimer l'article 3 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre de votants..... 301
Suffrages exprimés 301
Majorité absolue des suffrages exprimés..... 151

Pour 196
Contre 105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Henri Belcour.
Jean Bénard
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Edouard Bonnefous.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Descares.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Yves Durand
(Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.

Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod.
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles
Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian
de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Jean-François
Le Grand.
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.

Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano
(Français établis
hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont voté contre :

MM.
 Antoine Andrieux.
 Germain Authié.
 André Barroux.
 Pierre Bastié.
 Gilbert Baumet.
 Mme Marie-Claude
 Beaudéau.
 Gilbert Belin.
 Jean Béranger.
 Noël Berrier.
 Jacques Bialski.
 Mme Danielle Bidard.
 René Billères.
 Marc Boëuf.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.
 Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Roland Courteau.
 Georges Dagonia.
 Michel Darras.
 Marcel Debarge.
 Gérard Delfau.
 Lucien Delmas.
 Bernard Desbrière.
 Emile Didier.
 Michel Dreyfus-
 Schmidt.
 Henri Duffaut.
 Raymond Dumont.
 Emile Durieux.

Jacques Eberhard.
 Léon Eckhoutte.
 Gérard Ehlers.
 Raymond Espagnac.
 Jules Faigt.
 Claude Fuzier.
 Pierre Gamboa.
 Jean Garcia.
 Marcel Gargar.
 Gérard Gaud.
 Jean Geoffroy.
 François Giacobbi.
 Mme Cécile Goldet.
 Roland Grimaldi.
 Robert Guillaume.
 Bernard-Michel
 Hugo (Yvelines).
 Maurice Janetti.
 Paul Jargot.
 André Jouany.
 Tony Larue.
 Robert Laucournet.
 Mme Geneviève
 Le Bellegou-Béguin.
 France Lechenault.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.
 Louis Longueueu.
 Mme Hélène Luc.
 Philippe Machefer.
 Philippe Madrelle.
 Michel Manet.
 James Marson.
 Pierre Matraja.
 Jean Mercier.
 André Méric.
 Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
 Gérard Minvielle.
 Josy Moinet.
 Michel Moreigne.
 Pierre Noé.
 Jean Ooghe.
 Bernard Parmantier.
 Mme Rolande
 Perlican.
 Louis Perrein (Val-
 d'Oise).
 Hubert Peyou.
 Jean Peyraffitte.
 Maurice Pic.
 Marc Plantegenest.
 Robert Pontillon.
 Mlle Irma Rapuzzi.
 René Regnault.
 Michel Rigou.
 Roger Rinchet.
 Marcel Rosette.
 Gérard Roujas.
 André Rouvière.
 Guy Schmaus.
 Robert Schwint.
 Franck Sérusclat.
 Edouard Soldani.
 Georges Spénale.
 Raymond Spingard.
 Edgar Tailhades.
 Pierre Tajan.
 Raymond Tarcy.
 Fernand Tardy.
 Camille Vallin.
 Jean Varlet.
 Marcel Vidal.
 Hector Viron.

Pierre Ceccaldi-
 Pavard.
 Jean Chamant.
 Jacques Chaumont.
 Michel Chauty.
 Adolphe Chauvin.
 Jean Chérioux.
 Lionel Cherrier.
 Auguste Chupin.
 Jean Cluzel.
 Jean Colin.
 Henri Collard.
 François Collet.
 Henri Collette.
 Francisque Collomb.
 Georges Constant.
 Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Charles de Cuttoli.
 Etienne Dailly.
 Marcel Daunay.
 Jacques Delong.
 Jacques Descours
 Desacres.
 Jean Desmarests.
 François Dubanchet.
 Hector Dubois.
 Charles Durand
 (Cher).
 Yves Durand
 (Vendée).
 Edgar Faure.
 Charles Ferrant.
 Louis de la Forest.
 Marcel Fortier.
 André Fosset.
 Jean-Pierre
 Fourcade.
 Jean Francou.
 Lucien Gautier.
 Jacques Genton.
 Alfred Gérin.
 Michel Giraud
 (Val-de-Marne).
 Jean-Marie Girault
 (Calvados).
 Paul Girod (Aisne).
 Henri Goetschy.
 Adrien Gouteyron.
 Jean Gravier.
 Mme Brigitte Gros.
 Paul Guillard.
 Paul Guillaumot.
 Jacques Habert.
 Marcel Henry.
 Rémi Herment.
 Daniel Hoeffel.
 Bernard-Charles
 Hugo (Ardèche).
 Marc Jacquet.
 René Jager.
 Pierre Jeambrun.

Léon Jozeau-
 Marigné.
 Louis Jung.
 Paul Kauss.
 Pierre Lacour.
 Christian de La
 Malène.
 Jacques Larché.
 Bernard Laurent.
 Guy de La
 Verpillière.
 Louis Lazuech.
 Henri Le Breton.
 Jean Lecanuet.
 Yves Le Cozannet.
 Modeste Legouez.
 Bernard Legrand.
 Jean-François
 Le Grand.
 Edouard Le Jeune
 (Finistère).
 Max Lejeune
 (Somme).
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 Louis Le Montagner.
 Charles-Edmond
 Langlet.
 Roger Lise.
 Georges Lombard
 (Finistère).
 Maurice Lombard
 (Côte-d'Or).
 Pierre Louvot.
 Roland du Luart.
 Marcel Lucotte.
 Jean Madelain.
 Sylvain Maillols.
 Paul Malassagne.
 Kléber Malécot.
 Hubert Martin
 (Meurthe-et-
 Moselle).
 Louis Martin (Loire).
 Serge Mathieu.
 Michel Maurice-
 Bokanowski.
 Jacques Ménard.
 Pierre Merli.
 Daniel Millaud.
 Michel Miraudot.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de
 Montalembert.
 Roger Moreau.
 André Morice.
 Jacques Mossion.
 Georges Mouly.
 Jacques Moutet.
 Jean Natali.
 Henri Olivier.

Charles Ornano
 (Corse-du-Sud).
 Paul d'Ornano
 (Français établis
 hors de France).
 Dominique Pado.
 Francis Palmero.
 Sosefo Makape
 Papilio.
 Charles Pasqua.
 Bernard Pellarin.
 Jacques Pelletier.
 Pierre Perrin
 (Isère).
 Guy Petit.
 Paul Pillet.
 Jean-François Pintat.
 Raymond Poirier.
 Christian Poncet.
 Henri Portier.
 Roger Poudonson.
 Richard Pouille.
 Maurice PrévotEAU.
 Jean Puech.
 André Rabineau.
 Jean-Marie Rausch.
 Joseph Raybaud.
 Georges Repiquet.
 Paul Robert.
 Victor Robini.
 Roger Romani.
 Jules Roujon.
 Marcel Rudloff.
 Roland Ruet.
 Pierre Sallenave.
 Pierre Salvi.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiélé.
 François Schleiter.
 Robert Schmitt.
 Maurice Schumann.
 Abel Sempé.
 Paul Séramy.
 Michel Sordel.
 Raymond Soucaret.
 Louis Souvet.
 Pierre-Christian
 Taittinger.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 René Tomasini.
 Henri Torre.
 René Touzet.
 René Travet.
 Georges Treille.
 Raoul Vadepiéd.
 Jacques Valade.
 Edmond Valcin.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voilquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 149)

Sur l'amendement n° 4 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à supprimer l'article 4 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre de votants..... 301
 Suffrages exprimés 301
 Majorité absolue des suffrages exprimés..... 151

Pour 196
 Contre 105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
 Michel d'Aillières.
 Michel Alloncle.
 Jean Aloncle.
 Hubert d'Andigné.
 Alphonse Arzel.
 Octave Bajeux.
 René Bailayer.
 Bernard Barbier.
 Charles Beaupetit.
 Henri Belcour.
 Jean Bénard.
 Mousseaux.

Georges Berchet.
 André Bettencourt.
 Jean-Pierre Blanc.
 Maurice Blin.
 André Bohl.
 Roger Boileau.
 Edouard Bonnefous.
 Charles Bosson.
 Jean-Marie Bouloux.
 Pierre Bouneau.
 Amédée Bouquerel.
 Yvon Bourges.
 Raymond Bourguine.

Philippe de
 Bourgoing.
 Raymond Bouvier.
 Louis Boyer.
 Jacques Braconnier.
 Raymond Brun.
 Louis Caiveau.
 Michel Caldaguès.
 Jean-Pierre
 Cantegrit.
 Pierre Carous.
 Marc Castex.
 Jean Cauchon.

MM.
 Antoine Andrieux.
 Germain Authié.
 André Barroux.
 Pierre Bastié.
 Gilbert Baumet.
 Mme Marie-Claude
 Beaudéau.
 Gilbert Belin.
 Jean Béranger.
 Noël Berrier.
 Jacques Bialski.
 Mme Danielle
 Bidard.
 René Billères.
 Marc Boëuf.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.
 Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Roland Courteau.
 Georges Dagonia.
 Michel Darras.
 Marcel Debarge.
 Gérard Delfau.
 Lucien Delmas.
 Bernard Desbrière.

Emile Didier.
 Michel Dreyfus-
 Schmidt.
 Henri Duffaut.
 Raymond Dumont.
 Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.
 Léon Eckhoutte.
 Gérard Ehlers.
 Raymond Espagnac.
 Jules Faigt.
 Claude Fuzier.
 Pierre Gamboa.
 Jean Garcia.
 Marcel Gargar.
 Gérard Gaud.
 Jean Geoffroy.
 François Giacobbi.
 Mme Cécile Goldet.
 Roland Grimaldi.
 Robert Guillaume.
 Bernard-Michel Hugo
 (Yvelines).
 Maurice Janetti.
 Paul Jargot.
 André Jouany.
 Tony Larue.
 Robert Laucournet.
 Mme Geneviève Le
 Bellegou-Béguin.
 France Lechenault.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.

Louis Longueueu.
 Mme Hélène Luc.
 Philippe Machefer.
 Philippe Madrelle.
 Michel Manet.
 James Marson.
 Pierre Matraja.
 Jean Mercier.
 André Méric.
 Mme Monique Midy.
 Louis Minetti.
 Gérard Minvielle.
 Josy Moinet.
 Michel Moreigne.
 Pierre Noé.
 Jean Ooghe.
 Bernard Parmantier.
 Mme Rolande
 Perlican.
 Louis Perrein
 (Val-d'Oise).
 Hubert Peyou.
 Jean Peyraffitte.
 Maurice Pic.
 Marc Plantegenest.
 Robert Pontillon.
 Mlle Irma Rapuzzi.
 René Regnault.
 Michel Rigou.
 Roger Rinchet.
 Marcel Rosette.
 Gérard Roujas.
 André Rouvière.

Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.

Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.

Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 150)

Sur l'amendement n° 5 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à supprimer l'article 5 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre des votants.....	301
Suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajoux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Henri Belcour.
Jean Bénard.
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Edouard Bonnefous.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin (Essonne).
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.

Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.

Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Jean-François Le Grand.
Edouard Le Jeune (Finistère).
Max Lejeune (Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard (Finistère).
Maurice Lombard (Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano (Corse-du-Sud).

Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.

Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.

Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM.

Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudéau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Boeuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.

Jacques Eberhard.
Léon Beckhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 151)

Sur l'amendement n° 6 présenté par M. Michel Chauty, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, tendant à supprimer l'article 7 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.

Nombre des votants.....	301
Suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Ailhères.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Henri Belcour.
Jean Bénard
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Edouard Bonnefous.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Yves Durand
(Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.

Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles
Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian
de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Jean-François
Le Grand.
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude
Beaudeau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.

Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-
Schmidt.

René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano
(Français établis
hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Traverf.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.

Robert Guillaume.
Bernard-Michel
Hugo (Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève
Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
Pierre Matraja.

Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.
Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande
Perlican.
Louis Perrein (Val-
d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.

René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'a pas pris part au vote :

M. Marc Bécam.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 152)

Sur le sous-amendement n° 7 rectifié de la commission des affaires économiques et du Plan à l'amendement n° 2 de la commission des finances sur l'article 1^{er} du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant création du fonds spécial de grands travaux.

Nombre de votants.....	301
Suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151

Pour	171
Contre	130

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Ailhères.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Jean Bénard
Mousseaux.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.

Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Yves Durand
(Vendée).
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.

Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles
Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian
de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Jean-François
Le Grand.

Edouard Le Jeune (Finistère).
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 Louis Le Montagner.
 Roger Lise.
 Georges Lombard (Finistère).
 Maurice Lombard (Côte-d'Or).
 Pierre Louvot.
 Roland du Luart.
 Marcel Lucotte.
 Jean Madelain.
 Paul Malassagne.
 Kléber Malécot.
 Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
 Louis Martin (Loire).
 Serge Mathieu.
 Michel Maurice-Bokanowski.
 Jacques Ménard.
 Daniel Millaud.
 Michel Miroudot.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de Montalembert.

Roger Moreau.
 Jacques Mossion.
 Jean Natali.
 Henri Olivier.
 Charles Ornano (Corse-du-Sud).
 Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
 Dominique Pado.
 Francis Palmero.
 Sosefo Makape Papilio.
 Charles Pasqua.
 Bernard Pellarin.
 Pierre Perrin (Isère).
 Guy Petit.
 Paul Pillet.
 Jean-François Pintat.
 Raymond Poirier.
 Christian Poncelet.
 Henri Portier.
 Roger Poudonson.
 Richard Pouille.
 Maurice PrévotEAU.
 Jean Puech.
 André Rabineau.
 Jean-Marie Rausch.
 Georges Repiquet.
 Roger Romani.

Jules Roujon.
 Marcel Rudloff.
 Roland Ruet.
 Pierre Sallenave.
 Pierre Salvi.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiélé.
 François Schleiter.
 Robert Schmitt.
 Maurice Schumann.
 Paul Séramy.
 Michel Sordel.
 Louis Souvet.
 Pierre-Christian Taittinger.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 René Tomasini.
 Henri Torre.
 René Travert.
 Georges Treille.
 Raoul Vadepied.
 Jacques Valade.
 Edmond Valcin.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voiquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM.
 Antoine Andrieux.
 Germain Authié.
 André Barroux.
 Pierre Bastié.
 Gilbert Baumet.
 Mme Marie-Claude Beaudéau.
 Charles Beaupetit.
 Gilbert Belin.
 Jean Béranger.
 Georges Berchet.
 Noël Berrier.
 Jacques Bialski.
 Mme Danielle Bidard.
 René Billères.
 Marc Bœuf.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Edouard Bonnefous.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.
 Henri Caillavet.
 Jean-Pierre Cantegrit.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Henri Collard.
 Georges Constant.
 Roland Courteau.
 Georges Dagonia.
 Etienne Dailly.
 Michel Darras.
 Marcel Debarge.
 Gérard Delfau.
 Lucien Delmas.
 Bernard Desbrière.
 Emile Didier.
 Michel Dreyfus-Schmidt.
 Henri Duffaut.
 Raymond Dumont.
 Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.
 Léon Eeckhoutte.

Gérard Ehlers.
 Raymond Espagnac.
 Jules Faigt.
 Edgar Faure.
 Claude Fuzier.
 Pierre Gamboa.
 Jean Garcia.
 Marcel Gargar.
 Gérard Gaud.
 Jean Geoffroy.
 François Giacobbi.
 Paul Girod.
 Mme Cécile Goldet.
 Roland Grimaldi.
 Mme Brigitte Gros.
 Robert Guillaume.
 Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
 Maurice Janetti.
 Paul Jargot.
 Pierre Jeambrun.
 André Jouany.
 Tony Larue.
 Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
 France Lechenault.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.
 Bernard Legrand.
 Max Lejeune (Somme).
 Charles-Edmond Lenglet.
 Louis Longueue.
 Mme Hélène Luc.
 Philippe Machefer.
 Philippe Madrelle.
 Sylvain Maillols.
 Michel Manet.
 James Marson.
 Pierre Matraja.
 Jean Mercier.
 André Méric.
 Pierre Merli.
 Mme Monique Midy.
 Louis Minetti.

Gérard Minvielle.
 Josy Moinet.
 Michel Morsigne.
 André Morice.
 Georges Mouly.
 Jacques Moutet.
 Pierre Noé.
 Jean Ooghe.
 Bernard Parmantier.
 Jacques Pelletier.
 Mme Rolande Perlican.
 Louis Perrein (Val-d'Oise).
 Hubert Peyou.
 Jean Peyrafitté.
 Maurice Pic.
 Marc Plantegenest.
 Robert Pontillon.
 Mlle Irma Rapuzzi.
 Joseph Raynaud.
 René Regnault.
 Michel Rigou.
 Roger Rinchet.
 Paul Robert.
 Victor Robini.
 Marcel Rosette.
 Gérard Roujas.
 André Rouvière.
 Guy Schmaus.
 Robert Schwint.
 Abel Sempé.
 Franck Sérusclat.
 Edouard Soldani.
 Raymond Soucaret.
 Georges Spénale.
 Raymond Spingard.
 Edgar Tailhades.
 Pierre Tajan.
 Raymond Tarcy.
 Fernand Tardy.
 René Touzet.
 Camille Vallin.
 Jean Varlet.
 Marcel Vidal.
 Hector Viron.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Robert Laucournet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 153)

Sur l'ensemble du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant création du fonds spécial de grands travaux.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	299
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	150
Pour	299
Contre	0

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
 Michel d'Aillières.
 Michel Alloncle.
 Jean Amelin.
 Hubert d'Andigné.
 Antoine Andrieux.
 Alphonse Arzel.
 Germain Authié.
 Octave Bajeux.
 René Ballayer.
 Bernard Barbier.
 André Barroux.
 Pierre Bastié.
 Gilbert Baumet.
 Mme Marie-Claude Beaudéau.
 Charles Beaupetit.
 Marc Bécam.
 Henri Belcour.
 Gilbert Belin.
 Jean Bénard.
 Mousseaux.
 Jean Béranger.
 Georges Berchet.
 Noël Berrier.
 André Bettencourt.
 Jacques Bialski.
 Mme Danielle Bidard.
 René Billères.
 Jean-Pierre Blanc.
 Maurice Blin.
 Marc Bœuf.
 André Bohl.
 Roger Boileau.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Edouard Bonnefous.
 Charles Bosson.
 Serge Boucheny.
 Jean-Marie Bouloux.
 Pierre Bouneau.
 Amédée Bouquerel.
 Yvon Bourges.
 Raymond Bourguine.
 Philippe de Bourgoing.
 Raymond Bouvier.
 Louis Boyer.
 Jacques Braconnier.
 Louis Brives.
 Raymond Brun.
 Henri Caillavet.
 Louis Caiveau.
 Michel Caldaguès.
 Jean-Pierre Cantegrit.
 Jacques Carat.
 Pierre Carous.
 Marc Castex.
 Jean Cauchon.
 Pierre Ceccaldi-Pavard.
 Jean Chamant.
 Michel Charasse.
 Jacques Chaumont.
 Michel Chauty.
 Adolphe Chauvin.
 René Chazelle.
 Jean Chérioux.
 Lionel Cherrier.
 William Chervy.
 Auguste Chupin.
 Félix Ciccolini.
 Jean Cluzel.
 Jean Colin.
 Henri Collard.
 François Collet.
 Henri Collette.
 Francisque Collomb.
 Georges Constant.
 Roland Courteau.

Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Charles de Cuttoli.
 Georges Dagonia.
 Etienne Dailly.
 Michel Darras.
 Marcel Daunay.
 Marcel Debarge.
 Gérard Delfau.
 Lucien Delmas.
 Jacques Delong.
 Bernard Desbrière.
 Jacques Descours Desacres.
 Jean Desmarests.
 Emile Didier.
 Michel Dreyfus-Schmidt.
 François Dubanchet.
 Hector Dubois.
 Henri Duffaut.
 Raymond Dumont.
 Charles Durand (Cher).
 Yves Durand (Vendée).
 Emile Durieux.
 Jacques Eberhard.
 Léon Eeckhoutte.
 Gérard Ehlers.
 Raymond Espagnac.
 Jules Faigt.
 Edgar Faure.
 Charles Ferrant.
 Louis de la Forest.
 Marcel Fortier.
 André Fosset.
 Jean-Pierre Fourcade.
 Jean Francou.
 Claude Fuzier.
 Pierre Gamboa.
 Jean Garcia.
 Marcel Gargar.
 Gérard Gaud.
 Lucien Gautier.
 Jacques Genton.
 Jean Geoffroy.
 Alfred Gérin.
 François Giacobbi.
 Michel Giraud (Val-de-Marne).
 Jean-Marie Girault (Calvados).
 Henri Goetschy.
 Mme Cécile Goldet.
 Adrien Gouteyron.
 Jean Gravier.
 Roland Grimaldi.
 Mme Brigitte Gros.
 Paul Guillard.
 Robert Guillaume.
 Paul Guillaumot.
 Jacques Habert.
 Marcel Henry.
 Rémi Herment.
 Daniel Hoeffel.
 Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
 Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
 Marc Jacquet.
 René Jager.
 Maurice Janetti.
 Paul Jargot.
 Pierre Jeambrun.
 André Jouany.
 Léon Jozeau-Marigné.
 Louis Jung.
 Paul Kauss.
 Pierre Lacour.

Christian de La Malène.
 Jacques Larché.
 Tony Larue.
 Bernard Laurent.
 Guy de La Verpillière.
 Louis Lazuech.
 Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
 Henri Le Breton.
 Jean Lecanuet.
 France Lechenault.
 Yves Le Cozannet.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.
 Modeste Legouez.
 Bernard Legrand (Loire-Atlantique).
 Jean-François Le Grand (Manche).
 Edouard Le Jeune (Finistère).
 Max Lejeune (Somme).
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 Louis Le Montagner.
 Charles-Edmond Lenglet.
 Roger Lise.
 Georges Lombard (Finistère).
 Maurice Lombard (Côte-d'Or).
 Louis Longueue.
 Pierre Louvot.
 Roland du Luart.
 Mme Hélène Luc.
 Marcel Lucotte.
 Philippe Machefer.
 Jean Madelain.
 Philippe Madrelle.
 Sylvain Maillols.
 Paul Malassagne.
 Kléber Malécot.
 Michel Manet.
 James Marson.
 Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
 Louis Martin (Loire).
 Serge Mathieu.
 Pierre Matraja.
 Michel Maurice-Bokanowski.
 Jacques Mercier.
 Jean Mercier.
 André Méric.
 Pierre Merli.
 Mme Monique Midy.
 Daniel Millaud.
 Louis Minetti.
 Gérard Minvielle.
 Josy Moinet.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de Montalembert.
 Roger Moreau.
 Michel Morsigne.
 André Morice.
 Jacques Mossion.
 Georges Mouly.
 Jacques Moutet.
 Jean Natali.
 Pierre Noé.
 Henri Olivier.
 Jean Ooghe.
 Charles Ornano (Corse-du-Sud).

Paul d'Ornano
(Français établis
hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Bernard Parmantier.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Mme Rolande
Perlican.
Louis Perrein (Val-
d'Oise).
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Marc Plantegenest.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Robert Pontillon.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.

André Rabineau.
Mlle Irma Rapuzzi.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
René Regnault.
Georges Repiquet.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
Jules Roujon.
André Rouvière.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Guy Schmaus.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Michel Sordel.

Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Georges Spénale.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre-Christian
Taittinger.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Camille Vallin.
Pierre Vallon.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Louis Virapoullé.
Hector Viron.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

S'est abstenu :

M. Paul Girod (Aisne).

N'a pas pris part au vote :

M. Michel Miroudot.

Absent par congé :

M. Léon-Jean Grégory.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Robert Laucournet,
qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	301
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	300
Contre	0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé-
ment à la liste de scrutin ci-dessus.

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
	Assemblée nationale :			
	Débats :			
03	Compte rendu	84	320	Téléphone } Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
33	Questions	84	320	
	Documents :			TÉLEX 201176 F DIRJO-PARIS
07	Série ordinaire	468	852	Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
27	Série budgétaire	150	204	
	Sénat :			
08	Débats	102	240	
09	Documents	468	828	
N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Le Numéro : 2 F.