

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

COMPTE RENDU INTEGRAL — 47° SEANCE

Séance du Lundi 13 Décembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 6760).

2. — Congé (p. 6760).

3. — **Transports intérieurs.** — Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 6760).

Discussion générale: MM. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports; Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des affaires économiques; Raymond Dumont; Jean Puech, Pierre Noé, Daniel Millaud, Henri Caillavet, Bernard-Michel Hugo, Robert Laucournet, Jacques Eberhard, Bernard Parnantier, William Chervy, Roland Grimaldi.

Clôture de la discussion générale.

Chapitre I^{er} et article 1^{er} (p. 6777).

Amendements n°s 7, 9 rectifié et 10 rectifié de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Bernard-Michel Hugo, Michel Chauty, président de la commission des affaires économiques. — Réserve de l'amendement n° 7; adoption, au scrutin public, des amendements n°s 9 et 10 rectifiés.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2 (p. 6780).

Amendements n°s 11 de la commission et 114 rectifié bis de M. Pierre Noé. — MM. le rapporteur, Robert Laucournet, le ministre d'Etat. — Adoption, au scrutin public, de l'amendement n° 11.

Amendements n°s 12 de la commission et 115 de M. Pierre Noé. — MM. le rapporteur, Roland Grimaldi, le président, Robert Laucournet, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 12.

Amendement n° 13 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Bernard-Michel Hugo. — Adoption au scrutin public.

Adoption de l'article modifié.

Art. 3 (p. 6782).

Amendement n° 14 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Raymond Dumont, Adolphe Chauvin, le président de la commission. — Rejet.

Amendement n° 15 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Bernard-Michel Hugo, le président de la commission. — Adoption au scrutin public.

Amendements n°s 16 rectifié et 17 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Adolphe Chauvin. — Retrait de l'amendement n° 17; adoption de l'amendement n° 16 rectifié. Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance.

Art. 4 (p. 6784).

Amendement n° 18 rectifié de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Bernard-Michel Hugo, Robert Laucournet, Adolphe Chauvin. — Adoption.

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

Adoption de l'article modifié.

Art. 5 (p. 6786).

Amendement n° 20 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, le président de la commission. — Adoption au scrutin public.

Amendement n° 21 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo. — Rejet.

Amendement n° 22 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, le président de la commission. — Adoption au scrutin public.

Amendements n°s 127 de M. Jean Puech et 23 de la commission. — MM. Jean Puech, le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Retrait de l'amendement n° 127; adoption de l'amendement n° 23.

Amendement n° 24 de la commission. — Adoption.

Amendement n° 25 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption.

Amendement n° 111 de la commission. — Adoption.

Amendement n° 122 du Gouvernement. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 6 (p. 6788).

Amendement n° 26 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption de l'amendement constituant l'article.

Art. 7 (p. 6789).

Amendement n° 27 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Adolphe Chauvin, le président de la commission, Jacques Eberhard. — Réserve.

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

Amendement n° 29 rectifié de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Adolphe Chauvin. — Adoption.

Amendement n° 30 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Philippe de Bourgoing, Etienne Dailly, le président de la commission. — Adoption.

Amendement n° 31 de la commission. — MM. le rapporteur, Etienne Dailly, Bernard-Michel Hugo. — Rejet.

Le vote sur l'article est réservé.

Art. 8 (p. 6794).

Amendement n° 32 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Etienne Dailly. — Réserve.

Amendement n° 33 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 34 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Etienne Dailly, Jacques Eberhard. — Rejet.

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

Amendement n° 36 rectifié de la commission et sous-amendement n° 138 de M. Jacques Eberhard. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet, Etienne Dailly, le président de la commission, Jacques Eberhard. — Rejet du sous-amendement et adoption de l'amendement.

Le vote sur l'article est réservé.

Intitulé du chapitre I^{er} (suite) (p. 6797).

Amendement n° 7 de la commission. — Adoption de l'intitulé.

Art. 9 (p. 6797).

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

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

Amendement n° 39 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Etienne Dailly, le président de la commission, Pierre Merli, Jacques Eberhard.

Renvoi de la suite de la discussion.

4. — Fait personnel (p. 6799).

MM. Etienne Dailly, Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

5. — Ordre du jour (p. 6800).

PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance du samedi 11 décembre 1982 a été distribué.

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

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

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Pierre Perrin demande un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 3 —

TRANSPORTS INTERIEURS

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

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence. [N°s 50 et 116 (1982-1983).]

Conformément à la décision prise par le Sénat le 9 décembre 1982, aucune inscription de parole dans la discussion générale n'est plus recevable.

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, mesdames, messieurs les sénateurs, dans un pays développé comme le nôtre, les transports conditionnent pour une part importante la qualité de la vie des gens; ils constituent un secteur vital pour l'économie, l'aménagement du territoire, pour la cohésion et l'unité de la nation, pour son dynamisme à l'extérieur.

Nous avons, au terme de cette année, une échéance importante et précise: l'ancien statut de la S. N. C. F. venant à expiration, il convenait d'en élaborer un nouveau. Nous étions par ailleurs confrontés en matière de transports à tout un imbroglio de textes juridiques, à la fois insuffisants et pléthoriques, parfois imprécis et contradictoires. Il y avait donc nécessité d'une clarification et d'une mise à jour.

Mais c'est plus profondément au regard de l'importance même du secteur des transports, de l'ampleur, de l'acuité, de la complexité, de l'imbrication des problèmes qui s'y posent ainsi que de la nécessité de leur apporter des réponses, que le Gouvernement a décidé, lors de sa réunion du 16 septembre 1981 — voilà donc quatorze mois — la mise en chantier de cette loi d'orientation des transports intérieurs.

C'est avec la conscience de la tâche accomplie que je présente aujourd'hui ce texte devant votre assemblée, non pas naturellement qu'il ne soit pas encore perfectible — toute œuvre humaine l'est; je souhaite que le débat d'aujourd'hui y contribue et je suis naturellement prêt à faire miennes toutes les propositions répondant à cet objectif — mais, parce que, d'ores et déjà, un travail considérable a été réalisé en un peu plus d'une année.

Voilà un an, une commission présidée par M. Jean Kahn a été mise en place et ses consultations, ses travaux ont nourri notre réflexion. Un premier document préparatoire a été soumis le 23 avril 1982 au conseil supérieur des transports. Ce document a servi de base à une nouvelle concertation, large et approfondie, avec les partenaires du secteur des transports non seulement au sein du conseil supérieur des transports, mais aussi au travers de nombreux contacts que nous avons eus, mes collaborateurs et moi-même. Chacun peut constater, au vu du projet de loi, que cette concertation n'a pas été de pure forme, mais qu'elle s'est concrétisée par la prise en compte de nombreuses remarques ou propositions qui nous ont été faites, et cela par des partenaires très divers.

J'indique également que l'Assemblée nationale a procédé à un examen approfondi de ce projet de loi. Une centaine d'amendements ont été retenus, dont une bonne vingtaine sur l'initiative de l'opposition.

Je sais que votre commission a elle-même procédé aux audiences qu'elle a jugées nécessaires. C'est naturellement, je viens de le dire, avec le même esprit d'ouverture que j'aborde ces débats.

Mais si je rappelle les méthodes que le Gouvernement a adoptées pour élaborer ce projet de loi, c'est pour souligner que le texte qui vous est aujourd'hui soumis ne procède d'aucune vision sommaire et détachée des réalités, d'aucun *a priori* idéologique, mais d'une étude attentive et approfondie des problèmes tels qu'ils se posent, de la volonté de leur apporter des réponses rationnelles et adaptées, c'est-à-dire, dans un secteur où les évolutions ne peuvent se concevoir que sur le long terme, des réponses durables. Son objectif central, c'est l'efficacité économique, sociale, et la meilleure satisfaction des besoins de la nation dans les conditions les plus avantageuses pour celle-ci. Rechercher un tel objectif est nécessaire, je dirai même indispensable.

Quelle est en effet la situation et quels sont les problèmes ?

S'il est clair — j'en donne volontiers acte à mes prédécesseurs — qu'il y a eu accroissement sensible des capacités de transports ces dernières décennies, tous modes réunis, il faut en même temps observer que ce mouvement s'est fait avec des déséquilibres, des dysfonctionnements, des carences et également des régressions qui sont allés en s'aggravant, au point qu'il ne me paraît pas exagéré de parler de crise du système de transport.

Ainsi, la satisfaction des besoins accrus de transport pour les personnes — besoins qui, d'ailleurs, continuent et continueront de croître — s'est réalisée essentiellement par le moyen de l'automobile. Il n'est évidemment pas question de nier ni l'attachement des Français à ce mode de locomotion qui est devenu un véritable phénomène de civilisation, ni même ses qualités incontestables.

Mais ce moyen de se déplacer n'est pas ouvert à tous, surtout pour les déplacements quotidiens. A propos de ce type de services, l'évolution qui s'est produite pose aujourd'hui de gros problèmes d'aménagement des villes, de circulation, de dépenses d'énergie, de nuisances.

S'agissant du transport des marchandises, la satisfaction des besoins accrus s'est faite essentiellement par le développement du transport routier. Là aussi, ce mode de transport a, de toute évidence, tiré parti de ses qualités propres, adaptées à des besoins diversifiés de l'économie moderne, mais aussi, pendant toute une période, du pétrole à bon marché.

Cette dernière donnée ainsi que les caractéristiques — et notamment la structure — du transport routier ont été utilisées pour développer une concurrence exacerbée dans l'ensemble des modes de transport, pour peser artificiellement sur les prix au point de conduire à une sous-tarifification globale.

Cette situation a pesé lourdement sur la S. N. C. F. — dont le déficit est celui que l'on sait — sur la batellerie et sur le transport routier lui-même. Constatons que, dans ce secteur en particulier, la recherche du meilleur coût s'est effectuée plutôt par la pression sur les conditions d'activité des entreprises et de travail des salariés que par l'effort nécessaire pour l'amélioration de l'organisation des professions, du fonctionnement des marchés, de la gestion des entreprises ou encore par l'utilisation la plus large des techniques modernes. Des retards ont été pris et tout cela n'a pas été sans conséquences négatives sur la sécurité, sur la productivité et disons même sur la santé des entreprises, sur leur compétitivité face à la concurrence étrangère.

On voit que ces problèmes concernent le système de transport dans son ensemble et il convenait, par conséquent, de les aborder de manière globale, de mettre en œuvre une politique plurimodale et intermodale qui place au centre de ses objectifs l'efficacité économique de notre système de transport et le souci de mieux répondre, au meilleur coût pour la collectivité, aux besoins de la Nation.

D'où l'objet du présent projet de loi : tout en clarifiant l'encadrement juridique, nous avons souhaité dégager des principes fondamentaux et des procédures, définir une base législative cohérente qui permette une action progressive et continue.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire, les problèmes que je viens d'évoquer ont trouvé quant au fond leur origine dans une vision erronée, inadaptée, des conditions d'un bon fonctionnement du système de transport, dans une volonté de privilégier la

rentabilité financière envisagée de manière étroite, comme si nous nous trouvions là dans n'importe quel secteur d'activité, ce qui n'est pas le cas.

J'ai évoqué précédemment l'importance des transports pour la vie du pays et l'aménagement de son territoire. Constatons, de plus, que la crise a rendu plus aigus les problèmes d'adaptation et de développement de notre système de transport, tandis que le progrès social, les mutations scientifiques et techniques, l'évolution des conditions de vie contribuaient à l'émergence d'aspirations nouvelles et que s'affirmaient des impératifs nouveaux, tels que ceux de l'utilisation plus rationnelle de l'énergie, de la sécurité, de l'aménagement du cadre de vie, du développement équilibré des régions, de la préservation de l'environnement.

Tout ce mouvement amène à poser avec beaucoup de force le problème de la nécessaire insertion des questions de transport dans l'ensemble des choix exigés par le développement de notre société.

Combien y a-t-il eu de projets de développement économique et touristique, d'implantation d'entreprise, d'urbanisme, qui ont été mis en œuvre sans qu'on se soit vraiment soucié des conditions dans lesquelles les gens concernés se déplaceraient, comment se résoudraient les problèmes de transport ?

Il convenait donc, pour ce secteur des transports, non pas évidemment d'abandonner la notion de rentabilité financière, qui est tout à fait utile, mais de l'insérer dans une notion plus générale, celle de « coût économique réel », qui, avec les coûts sociaux, permette de prendre en compte, dans les choix à opérer, l'ensemble des éléments économiques, sociaux, humains, liés à l'activité des transports.

Constatons, en outre, que cette activité s'opère dans des conditions spécifiques. Spécifiques parce que, je l'ai indiqué, il s'agit d'une activité vitale pour la Nation, ce qui entraîne des obligations de régularité et de sécurité. Spécifique aussi parce qu'elle se développe sur le domaine public et doit donc obéir à un certain nombre de règles. C'est aussi une activité qui entraîne des investissements excessivement lourds dont l'amortissement ne peut souvent être envisagé que sur une période relativement longue.

J'ajoute qu'au plan économique — c'est une idée connue, je ne l'ai pas inventée — l'activité des transports traite une marchandise non stockable, ce qui place en règle générale le vendeur en position de faiblesse par rapport à l'acheteur.

Telles sont, rapidement résumées, les différentes raisons — des raisons impérieuses — pour lesquelles les transports de personnes et de biens sont traditionnellement considérés comme constituant un service public. C'est là une notion qui s'est progressivement imposée au cours des décennies et même, pourrait-on dire, au cours des siècles.

Ainsi, je citais devant l'Assemblée nationale l'éminent juriste qu'est M. Bernard Chenot et qui, parlant du futur statut des transports, écrivait en 1947 : « Souhaitons seulement que celui-ci ait pour mérite essentiel de briser le cadre étroit de la politique traditionnelle des transports et de préparer l'avenir en éclairant le but réel de toute l'industrie des transports : une mission de service public. » Je n'ai donc vraiment rien inventé en la matière !

Rénover cette notion, l'adapter aux besoins et aux conditions de notre temps, lui donner un contenu dynamique lié aux objectifs du développement national, tel est l'un des objectifs essentiels du projet de loi qui vous est aujourd'hui soumis.

Je dis bien « rénover » et « adapter », et non pas « étendre ». J'ajoute que le service public ne saurait non plus s'identifier avec le secteur public. Bien entendu, les entreprises publiques y jouent et doivent y jouer un rôle important. Mais, de manière générale, ce service public doit être assuré, aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales, par l'ensemble des entreprises publiques et privées qui lui sont associées, par des conventions, des autorisations ou des agréments.

Il s'agit d'une question fondamentale : nous avons, en effet, à répondre, dans ce secteur des transports, à des besoins qui sont très diversifiés et dont l'évolution prévisible laisse percevoir une diversification plus grande encore.

Cela implique la diversité des modes, des services, des missions et, par conséquent, du statut et de la taille des entreprises. Cela implique également le respect dans ce cadre du libre choix de l'utilisateur, une large autonomie pour les entreprises publiques et la capacité d'initiative des entreprises privées et des différents acteurs de la chaîne de transport, et donc le maintien d'une certaine concurrence, étant entendu que cette concurrence doit

se fonder sur des bases assainies, maîtrisées, respectant la réglementation indispensable, à l'intérieur de chaque mode comme entre les différents modes.

Ce sont là, à mes yeux — j'ai déjà eu l'occasion de le souligner — autant d'éléments nécessaires au dynamisme, à la souplesse, aux facultés d'adaptation de notre système de transport.

Ainsi ai-je utilisé, pour ma part, l'expression de « service public à intensité variable », de manière à bien indiquer que ce service comporte des formes et des implications diverses selon les secteurs et les modes.

Il comprend, naturellement, des responsabilités et des moyens particuliers pour les transports publics de voyageurs et pour les transports ferroviaires, en raison de l'importance de leurs infrastructures et du monopole de leur exploitation.

En revanche, dans les secteurs du transport routier de marchandises ou du transport fluvial, il se limite essentiellement à la construction et à l'entretien des infrastructures et à une réglementation appropriée.

De manière générale, le service public concerne — cela est clairement précisé — l'organisation et la promotion des transports publics et non leur exécution, elle-même assurée en fonction de conventions, d'autorisations ou d'agréments, par les entreprises publiques ou privées qui en sont chargées ou qui y participent.

Ajoutons encore que, pour le Gouvernement, cette notion de service public ne signifie pas non plus déficit et recours systématique aux subventions de l'Etat. Nous considérons, au contraire, que, tout en prenant en compte les obligations liées au service public, il convient de rechercher une gestion dynamique, efficace, bien adaptée aux situations et aux besoins.

En clair, toute la démarche inscrite dans ce projet de loi vise à donner à notre système de transport une efficacité nouvelle.

C'est cet ensemble de données et d'objectifs que nous prenons en compte avec le projet de loi. Ils fondent une politique cohérente qui s'exprime dans quelques principes essentiels.

Tout d'abord, s'agissant du déplacement des personnes, le premier de ces principes est le droit au transport.

La liberté d'aller et de venir est inscrite de longue date dans la Constitution, dans nos textes fondamentaux. C'est un acquis de la Révolution française. Il ne s'agit donc pas de la projet qui vous est soumis d'enfoncer une porte ouverte, si je puis dire. Non, ce dont il s'agit et qui est à l'ordre du jour, c'est l'affirmation d'un droit nouveau qui doit permettre de concrétiser pleinement cette liberté fondamentale, et ce dans les conditions de notre époque.

Cela ne veut évidemment pas dire que nous entendons tout régler du jour au lendemain. Il s'agit d'un droit économique et social. L'affirmer implique et fonde la volonté d'avancer de manière progressive vers la possibilité, pour chaque usager, d'avoir recours à un moyen de transport public, dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix pour lui-même et de coût pour la collectivité.

A partir de là, le projet de loi accorde une priorité marquée au développement des transports publics, urbains, interurbains et ruraux, y compris grâce à des mesures spécifiques, telles que l'amélioration de l'accessibilité à ces transports pour les personnes âgées et les handicapés.

La solidarité nationale doit également se traduire en aidant au financement d'infrastructures qui contribuent au désenclavement de certaines régions, de régions de montagne par exemple, et au maintien d'une vie rurale animée, ou encore en prenant en compte le caractère particulier de certaines situations, comme la nécessité d'assurer la continuité territoriale pour la Corse ou, éventuellement, pour d'autres îles proches du continent.

Cet effort doit être considéré comme un aspect essentiel de l'amélioration du cadre de vie, tant dans les villes où il conditionne la solution des problèmes de circulation que sur l'ensemble du territoire.

Le projet de loi ne se contente pas, dans ce domaine, de proclamer de bonnes intentions. Il s'attache, en articulation avec la loi de décentralisation et la loi sur la planification, à mettre en place des procédures et des moyens qui permettront une action soutenue et diversifiée, tant au niveau de l'Etat que des régions, des départements ou des communes. Il définit entre ces différents échelons des relations contractuelles : contrats de plan ou contrats de développement à partir de schémas régionaux et départementaux.

S'agissant de l'importante question du financement, la démarche proposée consiste à assurer une contribution équitable et proportionnellement stable de l'Etat et des collectivités

publiques, de ceux que nous avons appelés les « bénéficiaires réels », c'est-à-dire principalement les employeurs et, bien évidemment, aussi des usagers, étant entendu que, pour ces derniers, les tarifs doivent être incitatifs à une utilisation plus large des transports en commun, notamment pour le trajet domicile-travail.

Je veux souligner que cette orientation ne signifie en aucune façon le désengagement de l'Etat. En témoignent d'ailleurs les efforts substantiels qui ont été inscrits dans les budgets pour 1982 et 1983, ainsi que l'initiative du fonds spécial pour les grands travaux.

Pour ce qui est du transport des marchandises, le projet de loi vise à un assainissement des conditions économiques de son exercice. Il énonce clairement la nécessité de garantir aux transporteurs, ainsi qu'à tous les intervenants de la chaîne de transport, une juste rémunération de leurs services.

En clair, nous entendons faire respecter la vérité des coûts et des prix en fonction des conditions normales qui doivent être celles de l'activité d'un tel secteur, qu'il s'agisse des coûts salariaux, du respect de la réglementation et de la sécurité ou du renouvellement et de la modernisation des matériels.

Sans doute, s'agissant des avancées sociales, convient-il de tenir compte de la spécificité des conditions d'activité et des problèmes des différents modes. Mais cela ne saurait conduire à accepter le maintien de situations malsaines ou dangereuses.

De manière générale, progrès social et progrès économique doivent avancer du même pas. Il convient, à cet effet, d'engager un effort durable visant à l'amélioration des conditions de travail, à un abaissement de sa durée.

Dans le même ordre d'idées, et en liaison avec l'action nécessaire sur le plan de la sécurité — et cette action est un des axes essentiels du présent projet de loi — nous proposons que soit interdite toute forme de rémunération, principale ou accessoire, de nature à inciter au non-respect de la réglementation, et notamment au dépassement du temps de conduite ou de la durée de travail autorisés.

Améliorer l'efficacité du système de transport, c'est aussi démocratiser et décentraliser les procédures, permettre une participation plus effective et plus directe des collectivités territoriales, des élus, de l'ensemble des intervenants.

Ce que nous proposons n'a, en effet, rien à voir avec une quelconque étatisation ou mise sous tutelle du système de transport.

J'ai déjà évoqué les principes qui délimitent le champ d'intervention de l'exécutif, la décentralisation des compétences et des moyens, l'établissement de relations contractuelles entre l'Etat et les collectivités territoriales ou entre ces collectivités et les entreprises qui participent au service public, dans le cadre de la planification nationale.

Je veux ajouter que les institutions seront elles-mêmes élargies, démocratisées et décentralisées. C'est vrai notamment du conseil supérieur des transports. Un conseil national, des comités régionaux et départementaux seront ainsi créés.

L'ensemble de ces principes, de ces objectifs et de ces dispositions, bien loin de contredire la nécessaire amélioration de la compétitivité des entreprises de transport, doit la favoriser. J'ai, au demeurant, indiqué que rechercher cette compétitivité à travers une pression excessive sur les conditions d'activité de ces entreprises était une solution de facilité dangereuse et, finalement, coûteuse pour la collectivité.

La bonne voie pour développer la compétitivité des entreprises de transport et du système de transport dans son ensemble, c'est d'aller, s'agissant du transport des marchandises, vers des relations plus équilibrées entre transporteurs et donneurs d'ordre, vers une répartition plus équitable des responsabilités et des charges. C'est, de manière plus générale, de mieux valoriser les atouts de chaque mode, de rechercher une meilleure complémentarité entre les différents modes, un choix plus rigoureux des investissements. La bonne voie, c'est celle d'une meilleure organisation des chaînes de transport, d'un important effort de qualification et de formation des hommes, d'un recours plus large aux techniques modernes, de l'amélioration de la gestion des entreprises, d'une meilleure connaissance des marchés.

Nous concevons cet effort comme partie intégrante de la politique d'ensemble en faveur de l'emploi, du renforcement de notre appareil de production, d'une croissance suffisante, du redressement de notre balance commerciale.

Il doit aussi contribuer à développer et à diversifier nos relations internationales, notamment au plan européen. Dans ce domaine, auquel je porte une attention particulière, les contacts

très nombreux que j'ai eus avec les représentants des Etats membres de la Communauté économique européenne me confortent dans l'idée que nous travaillons dans la bonne direction et que les orientations que nous avons choisies rencontrent, dans de nombreux cas, les préoccupations de nos partenaires.

Le Gouvernement a voulu intégrer la création de la nouvelle S.N.C.F., qui s'inscrit, en effet, dans la même démarche, dans cette réforme d'ensemble. Nous avons voulu lui donner par là toute son ampleur, toute son efficacité.

Les problèmes à résoudre sont, là aussi, particulièrement sérieux : la conception étroite de la rentabilité, que j'évoquais tout à l'heure, s'est traduite ici par le repli des activités de la S.N.C.F., par un endettement extrêmement lourd, qui pèse sur l'entreprise comme un véritable boulet, par le vieillissement de ses structures et l'affaiblissement de ses capacités d'initiative, au regard des besoins en tout cas.

Le Gouvernement propose, face à cette situation, de s'engager dans une véritable politique de renaissance du rail, non pas par volontarisme abstrait, mais en raison des qualités incontestables du rail et des immenses services qu'il peut et doit rendre au pays.

Naturellement, il convient d'en dégager les moyens, et c'est ce à quoi s'attache le projet de loi. Le choix que nous avons fait est, là aussi, celui d'une autonomie plus large de l'établissement public industriel et commercial que sera la nouvelle S.N.C.F., autonomie assurée, notamment, par la définition de nouvelles relations de type contractuel avec l'Etat.

Il appartiendra à l'entreprise ainsi réformée de développer, sur la base du cahier des charges et du contrat de plan qui suivront, son dynamisme propre, de partir hardiment à la conquête de nouveaux marchés, de nouvelles clientèles, de développer une gestion rigoureuse.

Elle devra notamment, pour répondre à ces objectifs, s'inscrire dans le processus de décentralisation et jouer tout le rôle qui peut être le sien auprès des régions pour contribuer à leur développement.

Les structures de la S.N.C.F. seront elles-mêmes adaptées à ces tâches nouvelles.

L'Etat apportera son concours financier au fonctionnement et au développement de la S.N.C.F., en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation. Par ailleurs, il conviendra de définir un plan visant à poursuivre — c'est évidemment essentiel — l'effort engagé en faveur de l'assainissement financier progressif de l'entreprise et de la recherche de l'équilibre financier. De manière générale, nous l'avons dit, l'Etat doit faire son devoir et, de son côté, la S.N.C.F. elle-même doit s'inscrire de manière dynamique dans la perspective de son renouveau.

C'est aussi dans le cadre général que j'ai tracé que le projet de loi aborde les dispositions relatives aux autres modes de transport.

Pour le transport routier, tout d'abord, ayant précédemment évoqué les dispositions relatives aux transports urbains et interurbains, je m'en tiendrai ici au transport de marchandises.

L'intérêt de ce mode de transport, sa souplesse et ses facultés d'adaptation sont évidentes ; il doit donc être en mesure de jouer pleinement son rôle.

Le projet de loi propose, à cet effet, de garantir la juste rémunération du transporteur, notamment au travers de contrats plus clairs et mieux équilibrés entre chargeurs, donneurs d'ordre et transporteurs. Une tarification d'ordre public sera maintenue, voire étendue. Les temps de chargement et de déchargement seront pris en compte de manière plus équitable pour les transporteurs.

Le problème plus général des licences fera l'objet de dispositions ultérieures, en concertation étroite avec les organisations professionnelles concernées, car il s'agit là d'un problème complexe, dont chacun convient qu'il n'est pas abordé actuellement dans des conditions satisfaisantes.

Je veux, là aussi, insister à nouveau sur le fait que le système futur — qui ne pourra entrer en vigueur qu'au travers d'étapes réalistes — devra permettre un exercice continu des activités des transporteurs, sans spoliation ni tutelle menaçante de l'Etat.

Il convient enfin que le transport routier ne reste pas à l'écart du progrès social. Il importe, notamment, d'aller vers une véritable valorisation de la profession de conducteur routier, et l'élaboration d'un statut du conducteur routier — c'est une idée qui a été suggérée mais qui, naturellement, doit être discutée — peut y contribuer.

Tout cela doit permettre au transport routier de se moderniser et de se rationaliser, de gagner en efficacité et en productivité et, ainsi, de mieux faire face à la concurrence internationale.

Si la place réservée au transport fluvial et au transport aérien est relativement réduite dans le projet de loi, c'est que l'un et l'autre, vous le savez, feront l'objet de dispositions complémentaires.

S'agissant tout d'abord du transport fluvial, qui possède aussi des atouts à mettre en valeur, le projet de loi propose d'en préserver la structure actuelle, mi-artisanale, mi-industrielle, qui est, pour ce secteur, un facteur de souplesse indispensable. Une chambre nationale de la batellerie sera notamment créée à cet effet.

Au terme des travaux de la commission Grégoire, un schéma directeur pour l'amélioration et le développement des voies navigables ainsi qu'un plan de modernisation de la batellerie devront être mis en place.

Dans le domaine du transport aérien, le projet de loi propose une simple mise à jour du code de l'aviation civile. Il affirme, par ailleurs, la complémentarité des diverses compagnies et précise les modalités de leur participation à l'aménagement du territoire dans le cadre des compétences nouvelles attribuées aux régions.

Là encore, ces dispositions seront complétées pour tenter d'apporter les meilleures solutions possible au problème de la complémentarité et de la desserte des régions — ce qu'il est convenu d'appeler « le troisième niveau ». Je dispose à cet effet d'un rapport important, de MM. Funel et Villiers, sur la base duquel doit se développer une discussion qui débouchera sur des propositions concrètes. Vous avez d'ailleurs pu observer que nous avons commencé à nous inspirer des idées que contient ce document pour la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en ce domaine.

Telles sont, mesdames et messieurs, les grandes lignes et les principales dispositions du texte qui vous est soumis.

La démarche que nous avons retenue est aussi bien à l'opposé du libéralisme destructeur que du centralisme autoritaire. Elle vise à doter notre pays d'un système de transport efficace, au travers de mécanismes souples, décentralisés, concertés, où l'Etat joue évidemment son rôle, mais où jouent aussi leur rôle, et de manière accrue, les collectivités territoriales, les entreprises publiques et privées, ainsi que les différents intervenants du système de transport.

Les craintes émises ici et là à l'égard de ce projet se sont progressivement dissipées. Je crois pouvoir dire que son utilité, ses objectifs généraux et même ses dispositions essentielles ne sont plus guère contestés. Les milieux professionnels concernés ont obtenu les garanties qu'ils souhaitaient et surtout la garantie que la même méthode de concertation qui a été mise en œuvre pour l'élaboration de la loi sera employée pour la préparation des décrets et, plus généralement, pour le développement de la politique engagée.

En vérité, la réforme qui vous est proposée est audacieuse dans son approche large et globale des problèmes du transport et dans sa volonté de les placer parmi les grands objectifs de la nation. Elle est, en même temps, raisonnable, car elle se fonde sur une analyse attentive de la réalité, qu'elle prend en compte en même temps que les préoccupations des professionnels dans leur diversité.

Elle prend ainsi rang parmi les grandes initiatives prises par le Gouvernement depuis son installation et dont l'avenir vérifiera qu'elles répondent, non pas à des vues politiques étroitement partisans, mais bien aux intérêts supérieurs du pays.

C'est à ce titre que je vous demande d'approuver ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'exposé que vient de nous faire M. le ministre d'Etat, ministre des transports, prouve, s'il en était besoin, l'importance du projet de loi que le Sénat examinera durant ces deux jours.

Vous l'avez qualifié, monsieur le ministre d'Etat, de « loi historique ». Sans aller peut-être aussi loin, nous dirons que c'est un projet très complexe puisque, à travers lui, le Gouvernement veut rénover une législation ancienne et diverse sur les transports et que la loi, lorsqu'elle sera en application, entraînera l'abrogation d'un nombre non négligeable de textes législatifs et réglementaires.

Ce texte, nous tenons à le souligner, en raison de l'importance et de la complexité des problèmes qu'il aborde, méritait une étude approfondie exigeant un délai d'examen plus important encore que celui qui a été donné tant au conseil supérieur des transports qu'au Parlement.

Le Gouvernement affirme avoir procédé à une large concertation pour élaborer les orientations et les mesures qu'il nous soumet. Il ne s'est pas écoulé plus de trois mois et demi entre la date de présentation du texte au conseil supérieur des transports et son dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Concernant le Sénat, je me permets de vous rappeler que le projet de loi, très sérieusement amendé — vous l'avez rappelé, monsieur le ministre — par nos collègues du Palais Bourbon, nous a été transmis le 19 octobre et a été distribué le 22 octobre.

A cette date, monsieur le ministre d'Etat, vous avez très vivement insisté pour que le projet soit examiné par le Sénat les 8 ou 9 novembre. Vous estimiez en effet nécessaire de disposer d'un délai suffisant avant le 31 décembre 1982 pour rédiger les textes réglementaires, notamment ceux concernant la mise en œuvre du nouveau statut de la S. N. C. F.

Il a fallu toute l'insistance de M. le président de la commission des affaires économiques et du Plan, appuyé par M. le président du Sénat lui-même, pour que nous obtenions que ce texte ne vienne en discussion qu'après l'examen du budget. Nous avons pris des engagements pour respecter cette date, vous voudrez bien, monsieur le ministre, nous donner acte que nous avons tenu nos promesses.

Nous n'avons jamais eu l'intention, contrairement à ce qui a pu être dit ou écrit, de faire de l'obstruction et de repousser la discussion de ce texte, mais nous ne pouvions admettre que là où l'Assemblée nationale avait disposé de plus de deux mois et demi, il ne soit laissé à la Haute Assemblée que vingt jours, y compris les fêtes de la Toussaint, pour examiner ce texte.

Le Sénat n'est pas une chambre d'enregistrement. Il entend examiner à fond les textes qui lui sont soumis et, dans toute la mesure du possible, y apporter des améliorations.

Dans le délai relativement court dont nous avons disposé, la commission des affaires économiques et du Plan, outre vous-même, monsieur le ministre et MM. les présidents de la S. N. C. F. et d'Air Inter, a entendu des représentants d'une vingtaine d'organisations professionnelles ou syndicales. Le rapporteur, pour sa part, a reçu un certain nombre de délégations concernées par ce texte. En définitive, c'est le 1^{er} décembre dernier que votre commission des affaires économiques et du Plan a adopté à l'unanimité le texte qu'elle a l'honneur de vous soumettre après y avoir apporté un certain nombre d'amendements dont, il convient de le souligner, un certain nombre sont d'ordre rédactionnel.

Le texte — c'est d'ailleurs en cela que résulte la difficulté — énonce un certain nombre de grands principes, veut définir une politique d'ensemble pour les transports intérieurs, mais renvoie leur mise en application à un très grand nombre de textes réglementaires. Partant d'idées générales, ces textes sont, par la force des choses, imprécis, peut-être trop imprécis, j'allais presque dire, par endroits, un peu flous.

Nous avons pris connaissance du rapport du conseil supérieur des transports, des débats à l'Assemblée nationale. D'aucuns vous ont prêté, monsieur le ministre d'Etat, certaines intentions ; j'en énumérerai quelques-unes : privilégier à outrance la S. N. C. F., entraver la liberté d'entreprise, réglementer à outrance, voire nationaliser à terme tous les transports intérieurs.

A aucun moment nous n'avons voulu faire nôtres ces procès d'intention. Vous avez dit vous-même, voilà quelques instants, que ce texte avait été préparé — je reprends vos propres paroles — « sans a priori idéologique ».

C'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques et du Plan s'est efforcée de préciser le texte, de remplacer certaines expressions qui pouvaient donner peut-être prise à des interprétations tendancieuses.

Nous ne doutons pas, monsieur le ministre d'Etat, après avoir pris connaissance de vos déclarations lors du débat à l'Assemblée nationale — déclarations que vous avez renouvelées voilà quelques instants à cette tribune — de votre accord sur les modifications du texte que la commission propose au Sénat.

Au cours de ce préambule, il n'est pas dans mon intention de procéder à un examen détaillé du texte, puisque M. le ministre d'Etat vient de le faire abondamment. Mais les dispositions de ce projet, plus riches, nous le verrons, de déclarations d'intention que de définitions juridiques précises, relèvent sur de nombreux points plus d'un exposé des motifs que d'une loi.

Il s'ensuit qu'il est très difficile de se faire une idée de ce que sera finalement la politique des transports de demain. Elle pourrait être, en effet, aussi bien proche qu'éloignée de la politique d'essence libérale menée jusqu'à présent, politique qui n'excluait pas des aides financières importantes aux transports collectifs.

Cette imprécision est renforcée par le renvoi systématique des principales décisions au domaine réglementaire.

Sous ces réserves, les principaux axes suivants nous paraissent ressortir de la lecture du projet tel qu'il nous est transmis par l'Assemblée nationale : remise en ordre des dispositions législatives et réglementaires concernant les transports, intervenues depuis près d'un demi siècle ; affirmation d'un droit au transport dont la portée est mal précisée et pour la satisfaction duquel les moyens financiers sont à peine esquissés ; prise en compte, pour les choix de transport, d'un certain nombre de paramètres non économiques allant des facteurs sociaux aux répercussions sur l'environnement ; présentation du transport comme un tout homogène défini comme un « système » et plus comme un service public, entité dont les missions sont énumérées, ce qui laisse planer un doute sur le respect des lois de la concurrence et de l'économie de marché.

Monsieur le ministre d'Etat, je vous donnerai acte du fait que vous avez parlé tout à l'heure de « mission de service public », expression que nous reprenons dans notre texte et du fait que vous avez bien distingué le service public du secteur public.

Dans la même ligne de pensée, unification souhaitée des normes de travail à travers tout le secteur des transports ; priorité affirmée aux transports collectifs et mission préférentielle dévolue dans ce cadre à l'Etat et aux collectivités publiques ; situation privilégiée faite à la S. N. C. F., qui, en dépit de sa part modeste aux transports de voyageurs et de marchandises, est considérée comme « apportant une contribution essentielle à la vie économique et sociale de la nation » et bénéficie à ce titre d'un soutien financier aux limites non précisées ; facilités particulières accordées aux transports urbains sur les transports inter-urbains, en contradiction avec la politique affirmée de décentralisation et de revitalisation du tissu rural et des zones défavorisées ; intention affirmée de développer le réseau et les activités de la navigation intérieure et réorganisation de la profession batelière.

On observera, enfin, pour le regretter, l'absence de toutes directives ou programmation intéressant le réseau aérien intérieur.

De façon générale, on note à tous les niveaux un alourdissement de la tutelle de l'Etat et des collectivités territoriales, qui laisse peu de place à l'initiative privée et à la liberté d'entreprendre, notamment du fait du renforcement des sanctions et des incertitudes relatives à l'octroi et à la durée des autorisations de transporter.

Vous même avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, qu'une réflexion aurait lieu et que des textes interviendraient ultérieurement.

Enfin, apparaît une certaine confusion dans le vocabulaire employé, que votre commission a tenu à clarifier. Il en est ainsi, par exemple, du transport « public » désignant en fait le transport pour compte d'autrui et du transport privé qualifiant le transport pour compte propre.

Sous réserve de ces observations et des amendements qu'elle vous propose, votre commission qui, je vous le rappelle, a été unanime dans ses conclusions vous demande de bien vouloir passer à l'examen des articles, celui-ci devant nous fournir l'occasion d'apprécier directement les mesures qui nous sont proposées, et de tenter de les corriger en préservant, autant que possible, le jeu de la concurrence et la part de l'initiative privée dans un domaine où l'Etat intervient déjà aujourd'hui très largement.

En effet, et ce sera ma dernière remarque, si certains ont cru pouvoir parler à propos de la politique suivie jusqu'ici dans ce secteur — vous avez employé cette expression tout à l'heure — de « libéralisme destructeur », il est équitable de rappeler que les gouvernements qui se sont succédés depuis un siècle, comme d'ailleurs les collectivités locales, ont apporté un soutien constant et important aux transports collectifs nationaux, urbains et régionaux de voyageurs.

Quant à la S. N. C. F., elle a bénéficié depuis sa création d'un soutien financier privilégié, soutien qui explique d'ailleurs que le chemin de fer ait pu conserver en France une part nettement plus importante que dans tous les autres grands pays d'économie libérale.

Ce n'est donc pas à partir du néant que nous allons délibérer, mais à partir d'un héritage important qu'il convient de gérer au mieux des intérêts de notre pays.

Avant de conclure, votre rapporteur voudrait remercier le personnel de la commission des affaires économiques et du Plan qui, pendant la période budgétaire très chargée pour notre commission, a fait un effort considérable pour que tous les textes soient prêts en temps et en heure.

La commission des affaires économiques et du Plan qui, je le répète, a approuvé unanimement le texte qu'elle vous soumet amendé espère que le Sénat voudra bien la suivre dans ses conclusions.

Elle souhaite vivement, monsieur le ministre d'Etat, que, conscient du travail coopératif qui a été le sien, vous donniez votre accord aux principaux amendements qu'elle propose au Sénat. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P., de l'U.R.E.I. et de la gauche démocratique.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 9 décembre 1982 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : soixante-quatorze minutes ;

Groupe socialiste : soixante-dix minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : cinquante-quatre minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République : cinquante-quatre minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : quarante-huit minutes ;

Groupe communiste : trente-cinq minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe : vingt-cinq minutes.

La parole est à M. Dumont.

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le projet qui nous est présenté recueille notre assentiment, car il nous paraît promouvoir une nouvelle efficacité économique et sociale dans le domaine des transports.

Employant directement 9 p. 100 de la population active, les transports constituent un secteur déterminant, bien que souvent méconnu, situé au cœur des grandes questions économiques, sociales et politiques.

Ils permettent, d'abord, la mobilité nécessaire des Français dans la vie quotidienne : ils sont à bien des égards la condition impérative du fonctionnement et du développement du système de production et d'échanges. Jouant un rôle structurant dans l'aménagement et l'utilisation de l'espace, ils doivent favoriser un aménagement harmonieux et équilibré du territoire. La maîtrise des chaînes logistiques de transport est un élément essentiel des rapports économiques internationaux.

Le système de transport est donc au centre des questions clés de reconquête du marché intérieur et de desserrement de la contrainte extérieure. C'est un des instruments privilégiés de l'issue à la crise.

Des mesures comme la prise en charge partielle par l'employeur des trajets domicile-travail en région parisienne, l'extension du versement transport aux villes comptant 30 000 habitants et plus ou la création d'emplois à la R. A. T. P. montrent la voie. Cette dernière mesure, en améliorant la qualité du service et donc la fréquentation, permet, contrairement à l'idée communément admise, d'améliorer l'équilibre financier de la régie.

Dans cette optique, la loi d'orientation que vous présentez, monsieur le ministre d'Etat, vise à mettre au service de la collectivité un système de transport plus efficace. Elle constitue d'abord la base législative adaptée à une nouvelle politique globale des transports permettant à tous les modes de transport d'affirmer leurs atouts propres en favorisant leur coopération et leur complémentarité.

Beaucoup dépendra de l'intervention active et consciente de tous les intéressés.

Nous nous réjouissons qu'en premier lieu vous fondiez le renouveau du service public des transports sur les notions de droit au transport et de libre choix de l'usager, qui sont des bases solides et claires de l'existence d'un véritable service public des transports, ce qui n'implique pas pour autant, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, une exclusivité pour ce secteur.

En ce qui concerne le transport de personnes, nous partageons l'idée du cofinancement par les usagers et les autres bénéficiaires — que vous appelez dans votre projet « bénéficiaires réels » — c'est-à-dire les employeurs, les centres commerciaux et les collectivités territoriales. Les tarifs doivent être incitatifs, y compris pour obtenir un meilleur résultat financier, grâce à la croissance des trafics.

En ce qui concerne les marchandises, nous approuvons le principe de juste rémunération du transporteur, ce qui implique le paiement, par le chargeur, du coût réel total.

Il faut combattre la subordination du secteur des transports aux gros chargeurs. Cela suppose la revalorisation progressive des tarifs, allant de pair avec le progrès social.

En ce qui concerne les infrastructures d'équipement, nous pensons que, là aussi, tous les bénéficiaires réels, et non les seuls usagers, doivent en supporter le coût.

Les choix concernant ces infrastructures doivent être fondés sur le critère de l'efficacité économique et sociale et non sur la seule rentabilité financière immédiate.

Ils doivent, comme vous le proposez, monsieur le ministre d'Etat, s'inscrire dans une politique globale de développement des transports assurée conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées, dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés.

Votre projet vise à libérer les forces économiques et sociales du secteur des transports au service du développement et de la croissance économique comme du progrès social et humain.

En ce sens, il peut être considéré comme libéral, non pas en tant que « libéralisme sauvage », mais au sens réel du terme. En témoignent le fait de préférer les procédures contractuelles aux démarches autoritaires et bureaucratiques et le fait de privilégier les mécanismes économiques et les procédures démocratiques par rapport aux réglementations ; en témoignent, enfin, les liens dialectiques qu'il établit entre le Plan et le marché, entre la décentralisation et la planification au sein d'une véritable économie mixte.

A bien des égards positif, le projet qui nous est soumis nous paraît être une contribution essentielle à la politique gouvernementale de renouveau industriel et de développement économique et social de notre pays.

C'est le motif essentiel de notre soutien. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Jean Puech. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, voici donc soumis à l'examen du Sénat un texte dont l'annonce nous avait été faite — annonce largement commentée dans la presse, notamment par vous-même, monsieur le ministre d'Etat — et il est bon que le Parlement soit amené à en connaître cette fois directement.

S'agissant de l'opportunité d'un tel texte, je dirai que, sur le plan des principes, il semble en effet légitime que le Gouvernement souhaite définir et traiter des grandes orientations ainsi que des objectifs qu'il assigne à la politique des transports. Cela est bien normal.

Sur le plan pratique, je dois dire également que les déclarations et les prises de position auxquelles je faisais allusion précédemment nous ont semblé comporter bon nombre d'incertitudes et d'ambiguïtés qu'il convenait de dissiper au plus tôt, et j'ai la conviction que l'examen de ce texte nous donnera l'occasion de le faire.

La raison essentielle de votre démarche, nous la connaissons ; elle a justifié votre hâte à voir ce texte discuté au cours d'une session pourtant fort chargée. Il s'agit de conférer une nouvelle existence juridique à la S.N.C.F. puisque la convention qui lie l'Etat à la société nationale expire à la fin de l'année. Ce point ne saurait donc susciter beaucoup de questions ni soulever d'objection fondamentale.

Mais ce doit être l'occasion de souligner que notre réseau de chemin de fer est probablement le meilleur d'Europe, sinon du monde, par l'importance de son trafic, la qualité de ses équipements, les progrès de sa productivité et un déficit d'exploitation moindre que chez nos principaux partenaires. Vous comprendrez donc notre étonnement lorsque, à plusieurs reprises, vous avez fait état d'un « déclin du rail ».

Je souhaite, pour ma part, que ce secteur puisse continuer à enregistrer les mêmes résultats en matière de financement, d'investissements et de réalisations que par le passé. J'espère que vous serez en mesure d'y parvenir, monsieur le ministre,

notamment dans la conjoncture difficile que nous traversons. La fermeture, au cours de ces dernières années, de quelques lignes secondaires dont le coût d'exploitation était près de trente fois supérieur aux recettes et leur transfert sur route ne sauraient en aucune façon être interprétés comme un déclin.

Je tiens cependant à ajouter que l'organisation de ces liaisons ferroviaires secondaires est précisée dans les schémas régionaux de transport qui vont dorénavant coûter fort cher aux régions et aux départements, et bien souvent aux départements les plus pauvres. Je représente moi-même un département isolé dans les contreforts du Massif central, département dont le réseau ferroviaire est peu dense et composé essentiellement de liaisons secondaires.

Engager la réflexion sur les communications à l'échelon régional et départemental est certainement une bonne démarche, à condition que soient précisés les mécanismes financiers. Il convient, en effet, que le transfert des compétences opéré au titre de la décentralisation soit assorti du transfert des moyens financiers afin que ne soient pas pénalisées des régions qui n'ont pas la chance d'être traversées par des liaisons importantes, lesquelles créent des courants toujours porteurs d'économie. Il faut donc parvenir à concilier les objectifs de la politique nationale avec ceux de la décentralisation et de l'aménagement du territoire.

Cette observation portant sur les transports terrestres est tout aussi valable pour les transports aériens. A ce sujet, je souhaite comme vous, monsieur le ministre, que le système de transport intérieur concoure à l'unité et à la solidarité nationale ainsi qu'à l'aménagement du territoire.

Des régions que je qualifierai de favorisées bénéficient de bonnes dessertes par voies terrestre et aérienne; elles vont généralement de pair. Par ailleurs, d'autres régions que je considère comme défavorisées sont desservies par des liaisons ferroviaires secondaires et par des liaisons aériennes de troisième niveau, lesquelles ne peuvent subsister qu'en demandant des tarifs trop élevés ou, éventuellement, le concours des collectivités locales. Aussi, je suis favorable à la création d'un fonds de péréquation qui permettrait d'harmoniser les chances entre les compagnies aériennes.

Au-delà de ces remarques liminaires, il reste la discussion générale de votre texte, lequel prétend englober tous les aspects et promouvoir de meilleurs moyens de transport pour l'ensemble de la collectivité, au meilleur coût pour les usagers.

C'est la raison pour laquelle, sans doute, votre texte pose le principe d'un droit au transport et spécifie que sa mise en œuvre permettra de se déplacer dans des conditions satisfaisantes d'accès, de qualité et de prix.

De telles dispositions appellent un certain nombre de questions, monsieur le ministre d'Etat, car, dans l'exposé des motifs de votre texte initial, vous indiquez, par ailleurs, que l'accroissement des capacités de transport a permis de répondre globalement aux besoins de la collectivité. Si l'on s'en tient à l'exposé des motifs, ce principe ne serait donc, en définitive, qu'une simple redondance juridique. Ou alors, il faudrait y voir la volonté subreptice de faire croire que, jusqu'à ce texte, la liberté de se déplacer dans notre pays n'existait pas, ce qui, j'en suis persuadé, est loin de votre esprit.

A ce principe — dont, encore une fois, on ne voit guère l'utilité — s'ajoutent les notions de concurrence loyale entre les différents modes de transport, de libre choix de l'usager et de « voies contractuelles ». De telles formules ne soulèvent pas, en soi, de critiques particulières, à condition que l'on détermine la règle essentielle qui est la liberté de gestion.

Soyons donc clairs : s'il appartient à la puissance publique de fixer et de délimiter certaines règles d'organisation, cela ne saurait se traduire, en pratique, par le fait qu'elle gère, qu'elle organise ou exécute elle-même le déplacement des personnes ou le convoyage de marchandises.

Or, et c'est précisément là que votre texte nous inquiète, monsieur le ministre d'Etat, cette question de fond ne nous paraît pas réglée. Plus encore, les entreprises de transports ne sont considérées que comme des instruments mis à la disposition de la collectivité et des usagers — ce qui doit être, pour partie, leur destination — mais, à l'exclusion de la S.N.C.F., rien n'est dit de leur liberté de gestion.

Cela est d'autant plus grave que vous annoncez, du même coup, la nécessité d'établir un service public des transports, ce qui, compte tenu de cette ambiguïté, peut donner à penser qu'il s'agit ni plus ni moins d'une mainmise de l'Etat sur l'ensemble de ce secteur.

Il faut donc que vous nous disiez avec précision si vous souhaitez que soient maintenues des entreprises opérant dans un système concurrentiel bénéfique, susceptibles de répondre avec efficacité aux besoins du marché. Si, comme nous le souhaitons, cette réponse est positive, il faudra dès lors en tirer les conséquences pour votre texte qui, sur ce point essentiel, se cantonne à de vagues pétitions de principe.

Autre source d'inquiétude : votre projet va accroître les obligations et les contraintes des entreprises et des collectivités locales selon des modalités qui se révéleront coûteuses et peu compatibles avec les objectifs de décentralisation.

Vous affirmez, en outre, votre intention de développer uniformément tous les modes de transport. Si l'intention n'est pas condamnable, comment faut-il l'interpréter au regard de la liberté de choix des usagers et de la rémunération des transporteurs, nécessairement fondée sur des coûts économiques réels ? Comment, en effet, concilier une telle orientation avec le libre choix de l'usager — également réaffirmé — qui, nécessairement, s'orientera vers les modes de transport les moins coûteux, spécialement dans un contexte de crise ?

Je tiens à souligner également, à l'instar de plusieurs de mes collègues, que ce texte n'institue aucune limite aux concours financiers apportés par l'Etat à la S.N.C.F., alors que, dans le même temps, les autres modes de transport n'ont pour perspective nouvelle que des contraintes renforcées et une limitation prévisible de leurs activités.

Autant d'orientations qui nous paraissent contradictoires avec la volonté affichée de développer uniformément l'ensemble des secteurs.

A tout cela s'ajoutent les nombreux facteurs qualitatifs et donc nécessairement subjectifs que vous incluez dans les objectifs de politique. S'ils ne doivent pas être pour autant négligés, ils sont difficilement mesurables, et l'interprétation qui en sera faite peut se révéler contraire à la recherche du meilleur coût économique, d'une bonne productivité et d'une politique d'économies d'énergie.

En réalité, quoique vous vous en défendiez, la mise en œuvre des principes énoncés dans votre projet, notamment l'extension de la notion de service public, vont vous conduire, pour des raisons que vous ne souhaitez guère avouer, à privilégier le rail au détriment de la route.

Ce choix risque d'être rapidement fatal pour les entreprises de transports routiers aux prises avec des charges sans cesse accrues ; l'augmentation régulière du carburant rend caduques les mesures prises en ce qui concerne la déductibilité partielle de la T.V.A.

Si des mesures nouvelles, voire des sanctions, en matière de législation du travail ou de sécurité, ont été prises, fallait-il pour autant prévoir des dispositions qui iront jusqu'à mettre en péril l'existence des entreprises et par là même l'emploi ?

Ce n'est pas là la politique que nous attendions sur ce plan, qui, selon nous, doit tendre à renforcer et à harmoniser les conditions d'une libre concurrence entre les modes de transport et les transporteurs, tout en veillant au respect du choix des usagers.

C'est en cela qu'une intervention de la puissance publique nous paraît nécessaire et indispensable ; à l'évidence, il semble que telles ne soient pas vos intentions.

Ces intentions, nous ne les connaissons guère au travers de ce texte, car, pour l'essentiel, il se borne à poser une succession de pétitions de principe dont nous avons vu le manque de cohérence les unes par rapport aux autres, voire l'esprit contradictoire.

Nous ne prendrons la mesure exacte de ce texte qu'à la lumière de l'impressionnante série de décrets qui s'avèrent nécessaires à sa mise en œuvre.

Nous ne voyons pas en cela, monsieur le ministre d'Etat, une source de bonne législation. Notre rapporteur a eu le souci de préciser dans toute la mesure possible un texte par trop vague ; c'est en fonction de l'accueil que vous réserverez à ses amendements et aux nôtres que nous pourrions nous prononcer sur ce texte. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'U.C.D.P., ainsi que sur celles de la gauche démocratique.*)

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, nul ne saurait nier l'importance du texte dont nous entamons aujourd'hui la discussion. Ce projet de loi d'orientation des transports intérieurs concerne, en effet, un

secteur essentiel de la vie économique et sociale du pays. Nous nous réjouissons de constater que les transports, secteur longtemps méconnu et sous-estimé, sont, avec l'arrivée de la gauche au pouvoir, revenus au premier plan de l'actualité.

Avec le vote de la loi sur le financement des frais de transport domicile-travail dans la région parisienne, l'extension du versement transport aux agglomérations de plus de 30 000 habitants, la création du fonds spécial « grands travaux » et avec, enfin, le projet de budget pour 1983, où les transports intérieurs représentent 4,5 p. 100 des dépenses brutes du budget général de l'Etat, le Gouvernement a su témoigner de la place prioritaire accordée aux transports.

Si l'on songe que la mobilité des Français a été décuplée en vingt-cinq ans et que la part du transport dans la consommation des ménages représente 12,5 p. 100 — j'ai eu l'occasion de le rappeler lors du débat budgétaire — on comprend l'importance que peuvent avoir les transports dans la vie quotidienne des citoyens.

Mes chers collègues, nous tomberons tous d'accord aujourd'hui, du moins je le pense, sur l'opportunité d'un texte législatif qui mettra un terme à la confusion née d'une multiplicité de réglementations quelquefois contradictoires, souvent dépassées.

S'agissant d'un projet de loi d'orientation, son ambition est non d'entrer dans les détails, mais de fixer quelques principes essentiels auxquels il sera donné force de loi. Ce cadre contient un ensemble de dispositions déterminantes pour assurer le développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transport.

Pour la première fois, le droit au transport assorti d'un libre choix est reconnu aux usagers. Si ce droit au transport ne peut, dans l'immédiat, signifier pour l'usager une quelconque gratuité ni un choix systématique entre tous les modes de transport, le droit au transport s'entend, en revanche, comme la possibilité offerte à tout citoyen de disposer d'un moyen de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix pour lui et de coût pour la collectivité.

En matière de « coûts », il est fait référence, à l'article 3, à la notion de coûts sociaux monétaires et non monétaires supportés par les usagers et les tiers, ce qui est tout à fait novateur par rapport à la démarche habituelle qui consiste à déterminer la politique des transports au seul vu des coûts économiques et à la faire dominer par des considérations purement financières ou comptables.

Le droit au transport suppose l'existence d'un réseau de transports collectifs suffisamment étoffé. L'article 2 répond à cette exigence et nous apprécions que des mesures particulières soient prévues pour les personnes handicapées ainsi que les catégories sociales défavorisées, notamment les habitants des îles ou territoires éloignés de la métropole.

Le groupe socialiste proposera un amendement à cet article visant à prendre également en compte les besoins particuliers des zones rurales et à faible densité de population.

La recherche de nouvelles formes de transport en commun doit être encouragée. N'est-il pas envisageable, à l'exemple des postes suisses, de regrouper l'ensemble des trafics — poste, passagers, écoliers et colis — les P. T. T. étant appelés à assurer, en raison de l'obligation de service qui leur incombe, la desserte des villages des zones de montagne ? Cela contribuerait, selon nous, de façon décisive, au désenclavement des populations concernées.

La priorité aux transports collectifs est une nécessité au regard, également, 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 sont le fait des seules voitures particulières et 5 p. 100 des poids lourds. Or, force est de constater que, dans la course aux économies d'énergie, le secteur du transport est resté jusqu'à présent la lanterne rouge. En 1981, par exemple, la réduction de la consommation était estimée à 600 000 tonnes d'équivalent pétrole contre 1 300 000 T. E. P. pour le secteur habitat et tertiaire. Un effort considérable reste donc à faire en ce domaine, en particulier une forte incitation à l'utilisation des transports de personnes ou de marchandises qui consomment le moins d'énergie : le rail pour les transports à longue distance, les transports collectifs en ville.

Un accroissement de la sécurité routière, une amélioration du cadre et des conditions de vie passent aussi, naturellement, par le développement des transports collectifs. Le Gouvernement l'a bien compris, puisque le projet de budget pour 1983 enregistre un doublement des moyens en faveur des transports collectifs urbains et non urbains. L'exercice du droit au transport

et du libre choix de l'usager pose des fondements plus solides et plus clairs à l'existence d'un véritable service public des transports rénové et plus efficace.

L'efficacité du système des transports passe aussi par la démocratisation et la décentralisation des procédures permettant une participation plus active des intéressés, garantie d'un réel débat démocratique. Nous approuvons aussi pleinement le rôle réservé à la planification, mais une régulation au plus près des individus était nécessaire. Aussi sommes-nous particulièrement favorables à la possibilité de conclure entre l'Etat, les régions, les départements, les communes ou agglomérations, d'une part, et les entreprises de transport, d'autre part, des contrats de plan.

En relation avec la loi de décentralisation et la loi sur la planification, ce projet s'efforce de procéder à une organisation rationnelle des transports, à un assainissement d'une concurrence nécessaire et d'instituer une complémentarité des différents modes de transport.

Ceux-ci — S. N. C. F., route, transport fluvial et transport aérien — font l'objet de dispositions particulières regroupées dans le titre II du projet de loi. Je laisserai le soin à mes collègues du groupe socialiste inscrits dans ce débat de traiter ces questions, mon propos se limitant aux grandes orientations d'ensemble que je viens de vous énoncer.

Je tiens à souligner, pour terminer, monsieur le ministre d'Etat, la qualité et l'ampleur de la concertation qui a prévalu tout au long des travaux qui ont conduit à l'élaboration du projet de loi.

Si nous adhérons pleinement à la philosophie générale du texte et à ses objectifs, il s'agit — je le rappelais au début de mon intervention — d'une loi-cadre. De nombreux points demeurent donc du domaine des décrets. Nous souhaitons que la même concertation préside à leur confection. Cette loi instaurera alors, dans la démocratie, une politique des transports enfin cohérente et harmonieuse permettant à chaque mode de transport, dans un réel équilibre, de maintenir et de développer ses capacités dans l'intérêt général. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur celles de la gauche démocratique.)*

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

M. Daniel Millaud. Le projet de loi soumis aujourd'hui à l'examen de notre assemblée sous-tend, monsieur le ministre d'Etat, l'action que vous menez depuis un an et demi à la tête de votre département ministériel. Aussi est-ce avec le plus vif intérêt que nous en analysons aujourd'hui le contenu et les implications.

Voilà quelques jours à peine, le budget des transports était soumis à l'approbation du Sénat et bon nombre d'orateurs ont alors exprimé leurs réserves devant la philosophie générale de votre politique, dont le projet actuel est le reflet et dont votre budget était la traduction financière.

Vous me permettez, par conséquent, de rappeler brièvement les raisons pour lesquelles notre assemblée a repoussé le budget que vous nous avez soumis, car il existe une continuité évidente entre les choix exprimés dans la loi de finances et l'inspiration qui préside au projet de loi sur les transports intérieurs.

Votre budget se caractérisait par l'hésitation et le désengagement et la traduction concrète de cette attitude vous conduisait à ne pas apporter les réponses appropriées dans le domaine de l'aviation civile ni dans celui de la voie d'eau, à régresser dans le domaine des routes, alors que votre attention et votre effort budgétaire se portaient de façon particulièrement nette vers la S. N. C. F. et les transports collectifs.

C'est en ayant présent à l'esprit ce récent débat que nous devons aborder la discussion du projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs qui intervient aujourd'hui.

En effet, la convention signée en 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. vient à expiration à la fin du mois et bon nombre de nos concitoyens s'interrogent à cette occasion sur la politique générale que le Gouvernement envisage de conduire dans un domaine qui les préoccupe au premier chef.

Cette attention est d'autant plus vive que le Gouvernement semble hésiter dans certains domaines. Les grandes lignes de la politique que vous dessinez pour l'avenir auraient dû, à l'évidence, traduire une orientation permettant à nos transports de continuer à jouer un rôle décisif au service de notre économie, sur le plan tant national qu'international.

Un effort considérable a été fait en ce domaine dans le passé, et votre projet de loi, monsieur le ministre d'Etat, ne peut donc apparaître comme une entreprise de sauvetage, puisque vous avez eu la chance d'avoir dans ce domaine un « héritage », avec tout ce que ce mot contient de bénéfique pour les héritiers dont vous faites partie.

Cette réflexion globale était d'autant plus attendue que les articles de presse qu'il nous était donné de lire ne pouvaient que faire naître de vives inquiétudes. Mais nous voilà dorénavant en face du projet lui-même et nous devons avouer que nous avons le sentiment désagréable de ne pas avoir sous les yeux le grand projet dont on nous avait pourtant annoncé la naissance.

Votre texte législatif contient de nombreuses dispositions qui constituent plus des déclarations d'intention que des définitions juridiques précises susceptibles de sous-tendre une politique, comme si vous aviez introduit dans la rédaction de la loi elle-même l'exposé des motifs qui devrait la précéder.

Vous instituez, par exemple, un « droit au transport » qui évoque les droits de l'homme et du citoyen sans le définir de façon précise et le garantir, tout en nous précisant dans le même article que ce droit bénéficiera d'une mise en œuvre progressive, ce qui ne peut que nous laisser perplexes, tant sur le contenu du droit réel que sur la date de son entrée en vigueur.

Vous affirmez par ailleurs que « la politique globale de transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs » et, dans le même article, vous évoquez la « concurrence loyale entre les modes de transports et entre les entreprises ». Vous parlez également de « complémentarité et de coopération ».

Mais comment pourrait-on vous croire lorsqu'on s'aperçoit à la lecture du budget que vous privilégiez indéniablement certains modes de transports sur d'autres ? La distinction que vous faites entre les transports ferroviaires, routiers, fluviaux et aériens et l'introduction de la notion de « coûts économiques réels » dont vous affirmez tenir compte, s'opposent au principe général qui préside à l'esprit même de cet article 3 de votre projet de loi. On ne peut à la fois prétendre conduire une politique qui établit les bases d'une concurrence loyale et verser 60 p. 100 des subventions budgétaires à la S. N. C. F.

Par ailleurs, que signifie la notion de « service public des transports », appliquée à l'ensemble des modes de transports ? Il y a là une imprécision juridique qui pourrait dissimuler des arrière-pensées politiques inquiétantes.

Mais si vous êtes certain que votre politique se développe dans la clarté, vous nous apporterez sur ce point des explications précises, afin de nous éclairer.

Il s'ensuit cependant qu'il est très difficile de se faire une idée, au vu de vos affirmations, du contenu de cette politique. Il pourra être très proche de ce qu'il fut jusqu'à présent, ou très éloigné.

Pour illustrer ma critique et après vous avoir interrogé sur l'esprit même qui préside à votre texte de loi, je souhaiterais évoquer quatre points précis.

Tout d'abord, la politique énoncée ne semble concerner que les transports intérieurs. Or, dans la réalité, ce sont souvent les mêmes entreprises, les mêmes personnels, les mêmes matériels qui assurent les transports internationaux et les transports intérieurs.

D'autre part, l'évolution politique, économique et sociale va dans le sens d'une extension continue de l'espace économique, que ce soit au sein de la Communauté économique européenne ou au-dehors.

Il est caractéristique à cet égard que votre texte d'origine n'ait à aucun moment fait référence à la politique commune des transports. Ce sont nos collègues de l'Assemblée nationale qui, dans l'article premier du projet de loi, ont cru utile d'introduire après la notion « d'échanges internationaux », celle de « cadre européen ».

Ensuite, cette politique du transport intérieur semble confondre les moyens et les fins. Elle cite à plusieurs reprises comme objectif le développement des transports et cela pour tous les modes.

Quelques exemples en témoignent : ainsi peut-on lire à l'article 3 : « La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports » ; à l'article 4 : « Elle donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transports... » ; à l'article 24 : « L'Etat apporte son concours financier au développement de la S.N.C.F... » ses modalités étant définies de manière à inciter l'établissement « à développer ses activités » ; à l'article 31 : « Le développement du transport routier de marchandises... nécessite l'augmentation de sa productivité... » ; à l'article 40 : « Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement... ». Je m'arrête là.

Or le développement du transport ne doit pas être une fin en soi car une économie efficace doit minimiser les déplacements et l'évolution économique montre que le volume de l'activité de transports de marchandises évolue de manière décalée par rapport à l'activité économique générale. Si cette activité économique stagne — on progresse peu, moins de 3 p. 100 par an — le transport aura tendance à régresser. C'est d'ailleurs le cas en France depuis plusieurs années. Cela est dû à des causes conjoncturelles, mais aussi structurelles, ces dernières touchant le fer et la voie d'eau.

Dès lors, une politique qui ne conçoit l'avenir qu'en termes de développement tous azimuts est-elle adaptée à la réalité des prochaines années ?

En troisième lieu, votre projet de loi est très proche, dans ses grands objectifs, de ceux définis dans l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 et qui constituaient le fondement de la politique des trente dernières années.

On y retrouve la volonté de satisfaire les besoins des usagers, la coopération des modes de transport, la nécessité de tenir compte des spécificités propres à chaque mode de transport.

En revanche, les deux notions fondamentales que vous y introduisez, celle du droit au transport et celle de service public, par leur imprécision juridique et parce qu'elles pourraient s'appliquer à tout et à n'importe quoi, font naître une légitime inquiétude dans les rangs de notre Assemblée.

Les mesures concrètes d'application proposées constituent, d'une part, la confirmation de l'organisation actuelle ou la généralisation d'expériences réalisées précédemment, d'autre part, l'extension du domaine réglementaire et administratif, ce qui signifie la limitation de la liberté de choix ou de décision des collectivités locales et des entreprises.

En quatrième lieu, une analyse attentive du texte permet de relever dix-sept extensions du domaine réglementaire ; je n'en ferai pas l'énumération pour ne pas lasser le Sénat, d'autant que plusieurs de mes collègues ont attiré ou attireront votre attention sur ce point. Mais il y a là une accentuation de l'interventionnisme étatique qui me paraît tourner le dos aux impératifs d'une véritable politique des transports.

Votre projet limite par ailleurs la liberté des collectivités locales en prévoyant l'obligation d'exploiter en régie ou sous le régime de la convention les services réguliers de transports, ce qui implique immédiatement ou à terme des charges supplémentaires — article 7 — l'obligation de créer un établissement public pour organiser les transports urbains — article 27 — l'obligation de soumettre les plans de déplacement urbain, au demeurant facultatifs, à une règle précise et, enfin, la déclaration des services privés aux représentants de l'Etat — article 29 — alors que c'est le département qui organise les services de transport de personnes et que ces services sont la plupart du temps à caractère très local.

La limitation de la liberté d'entreprise se traduit par un certain nombre d'obligations ou d'assujettissements. J'en ai pour ma part relevé huit, qui correspondent aux articles 7, 8, 10, 33, 35 et 41 de votre projet de loi.

A l'issue de cet examen, nous avons un grand sentiment d'imprécision, pour ne pas dire d'illusion. Ce projet de loi ne répond pas aux impératifs d'une société en mutation ; il ne peut que faire naître l'inquiétude chez tous ceux qui sont attachés aux règles de la concurrence, à la clarté des comptes et à la précision du langage juridique.

Le rapporteur, M. Pierre Ceccaldi-Pavard, a excellemment relevé le mot clé de votre projet de loi. Il figure à l'article premier : c'est le mot « système ». Les transports ne sont pas un système, mais ce mot est révélateur d'une certaine conception de la société. Vous privilégiez un corps de principes ou une doctrine sur la réalité des faits. Nous aurions préféré une autre démarche plus pragmatique et plus conforme aux nécessités du temps.

C'est dans cet esprit que mes collègues et moi-même voterons les amendements proposés par la commission des affaires économiques et du Plan, conscients que nous ne pouvons que partiellement améliorer un texte qui ne correspond en rien aux impératifs d'une économie de marché à laquelle nous demeurons plus que jamais attachés. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., de la gauche démocratique et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Henri Caillavet. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, au nom des radicaux de gauche, je voudrais vous déclarer que nous approuvons votre projet de loi parce qu'il situe l'importance des transports au plan national.

Vous avez su, malgré quelques imprécisions, rappeler leur rôle essentiel dans les domaines économique, social et humain ainsi que dans le domaine de la défense nationale, car il n'y a pas d'indépendance nationale sans indépendance de nos transports.

Nous soutiendrons également vos efforts parce que vous nous proposez la réorganisation de l'encadrement juridique relatif aux moyens de transport et notamment parce que vous proposez de redéfinir pour la S. N. C. F. un statut nouveau, c'est-à-dire des relations spécifiques entre la société nationale et l'Etat.

De fait, mes chers collègues, il apparaissait indispensable d'établir une nouvelle convention, la précédente venant à expiration à la fin de l'année, ce qui m'évite de vous adresser le reproche d'avoir demandé l'urgence pour ce débat car l'urgence pénalise le Parlement, elle empêche la navette et, dès lors, interdit tout dialogue entre les deux assemblées, ce qui est péché contre l'esprit de la Constitution que vous, ni moi, n'avons votée mais qui est notre loi commune. Parce que nous savions que venait à échéance la convention, nous avons donc accepté sans critique cette discussion au bénéfice de l'urgence.

Nous nous engageons également avec vous parce que vous entendez accorder la priorité au schéma collectif des transports et que vous soulignez, pour nous avec pertinence, un nécessaire développement de la notion de service public des transports. C'est vrai, nous, radicaux de gauche, nous acceptons le renforcement équilibré de la tutelle de l'Etat et des collectivités locales au bénéfice pour ces dernières de la décentralisation sur les transports urbains et les transports réguliers non urbains de voyageurs. Mais, bien évidemment — et je le dis à mon collègue M. Millaud — nous ne sommes pas pour autant hostiles à la liberté d'entreprendre, à la liberté d'exploiter, à laquelle nous restons attachés, mais liberté qui ne peut s'opposer à l'intérêt général.

Dans les mêmes conditions, en tant que radical de gauche, j'affirme, monsieur le ministre, qu'il nous paraît indispensable de reconnaître, d'admettre la liberté d'action des transporteurs routiers de marchandises tout en assurant une meilleure surveillance de la durée des délégations d'autorisations de transport, notamment.

En tant que rapporteur spécial de la commission des finances pour votre budget, je voudrais me déclarer d'accord avec vous pour reconnaître l'indispensable nécessité de la navigation fluviale intérieure et de la réorganisation de la profession de la batellerie.

Enfin, nous considérons également comme acceptables certaines de vos propositions portant sur les modifications du code de l'aviation civile pour les transports aériens intérieurs.

Cependant, mes chers collègues, dans ce débat, nous entendons conserver notre autonomie d'appréciation; nous formulerons un certain nombre d'observations, nous soutiendrons parfois des amendements et nous pourrions même rejoindre sur certains points les positions du rapporteur et de la commission. En un mot, en effet, monsieur le ministre, nous avons le souci de dialoguer et le seul reproche que je puisse vous adresser, c'est que votre projet de loi renvoie trop souvent à la mise en œuvre de textes réglementaires et, partant, concourt à un dessaisissement du Parlement.

Or nous savons fort bien, et d'expérience, puisqu'il y aura bientôt trente années que je suis parlementaire, que la prolifération de règlements et de décrets vide de sa substance et parfois édulcore l'esprit même des projets de loi.

Par ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, nous avons la volonté de ne pas mettre en péril les normes de l'économie de marché, d'autant que nous sommes aventurés dans l'Europe et donc dans une construction européenne difficile.

Mais il ne faut pas non plus que les dispositions nouvelles que vous nous soumettez portent atteinte — je n'ai d'ailleurs rien trouvé de tel dans le projet de loi d'orientation — au libre jeu d'une activité professionnelle qui doit en effet répondre aux besoins de la collectivité.

Cette approbation générale étant admise dans ce préambule, je souhaite formuler quelques très brèves observations et quelques remarques, monsieur le ministre d'Etat, à propos des transports fluviaux. C'est un sujet que vous avez d'ailleurs assez peu développé dans votre projet de loi d'orientation. Je connais votre réponse : vous allez me parler de la commission Grégoire. Je vous écouterai avec plaisir lorsque vous répondrez à l'ensemble des intervenants, mais je vous dis tout de suite qu'il serait bon et sage de rédiger un projet qui arrêterait désormais les lignes de force du soubassement d'une politique globale, à

moyen et à long terme, du transport fluvial français. Cette décision, j'entends la porter à votre crédit. Nous avons adressé des reproches sévères aux précédents gouvernements, qui ne s'étaient jamais souciés de nous proposer une vue d'ensemble des problèmes posés par la navigation fluviale intérieure française.

Le mouvement des radicaux de gauche considère, monsieur le ministre d'Etat, qu'il est indispensable de créer une chambre de la batellerie, création que nous avons d'ailleurs demandée à vos prédécesseurs. Mais j'ajoute aussitôt que, pour être efficace, cette création doit, d'une part, déboucher sur un statut de l'artisanat de la batellerie et, d'autre part, éviter de retomber dans l'esprit corporatiste, lequel est le plus médiocre qui soit. J'attire votre attention sur ce fait et je souhaite recevoir un apaisement de votre part.

Les radicaux de gauche jugent qu'il est également important d'avoir arrêté, défini de nouvelles attributions au profit de l'office national de la navigation. D'ores et déjà, nous vous disons que cet organisme ne doit pas être fermé à la profession car la démocratisation exige, selon nous, que les intérêts professionnels puissent se manifester au sein même de cet office.

Cela dit, il faut bien se souvenir, mes chers collègues, qu'il y a loin de la coupe aux lèvres ! L'excellence d'un projet d'orientation se mesure à l'aune des crédits budgétaires. En bref, demain, vous, après-demain et plus tard, vos successeurs — car il y aura des successeurs — vous vous devrez de soumettre au Parlement un budget des transports cohérent et financièrement en rapport avec les objectifs — je devrais dire les missions — retenus dans votre projet de loi.

Avant de quitter cette tribune, je souhaiterais simplement vous interroger une fois encore, car vous avez été quelque peu bref sur ce point au cours de la discussion de votre budget, sur la commission Grégoire, à laquelle j'ai eu l'honneur d'appartenir puisque vous avez eu la délicatesse de m'appeler pour y siéger. Elle a beaucoup travaillé et elle déposera son rapport sous peu. Peut-être, monsieur le ministre d'Etat, aurait-il été préférable pour nous de connaître votre projet d'orientation avant que de débattre ? Mais le temps nous était compté.

Lorsque la commission Grégoire aura déposé son rapport, il ne faut pas qu'elle disparaisse. Il faudrait que vous imaginiez de la régionaliser, avec de nouveaux partenaires sans aucun doute. J'entends ainsi la décentraliser dans quelques grands secteurs régionaux afin que la politique à laquelle nous nous sommes attachés, au sein de cette commission, soit authentiquement volontariste, à court terme et à long terme. Je vous interroge, certain que vous pourrez me répondre avec précision.

Monsieur le ministre d'Etat, quand prendrez-vous en compte, au-delà des études, certains grands projets qui sont en quelque sorte les corollaires du projet d'orientation que vous nous soumettez ? En effet, nous voudrions savoir, d'une manière non définitive mais suffisamment cohérente pour que nous portions un jugement, ce que vous allez tenter de mettre en œuvre au plan des liaisons. La liaison Rhin—Rhône est essentielle. Je siège au Parlement européen et il me paraît indispensable que la mer du Nord et la Méditerranée soient un jour reliées entre elles. Que deviennent par ailleurs les liaisons Seine—Nord et Seine—Est ?

Puisque je suis Gascon, vous me permettez de vous interroger sur l'aménagement du bassin de la Garonne, de ce fleuve qui est en ce moment en crue. Dans le programme du Grand Sud-Ouest, mis au point pas vos prédécesseurs mais qui était davantage de façade politique que réaliste, quelques crédits sont prévus, mais ils ne correspondent pas à l'ensemble des besoins de l'aménagement global de ce bassin. Je vous demande donc, là encore, de me donner quelques explications.

Les radicaux de gauche souhaitent aussi la modernisation de l'exploitation des canaux, notamment l'allongement des écluses et leur automatiser. Nous considérons, en effet, que la voie fluviale doit être revalorisée dans une perspective moderne, non polluante, du transport, dans un environnement protégé, avec un objectif social précis et solidaire.

En conclusion, monsieur le ministre d'Etat, et au bénéfice de ces observations d'ordre général, nous avons pris en compte, nous, radicaux de gauche, votre projet d'orientation. Il a au moins le mérite à nos yeux de mettre de l'ordre dans des textes innombrables, très souvent confus et parfois contradictoires. Nous souhaitons, c'est vrai, l'amender selon notre sensibilité et notre appréciation politique. Mais nous voulons, en commun avec vous, aider au développement harmonieux de nos transports par route, fer, air ou eau.

Votre projet a l'immense mérite de renforcer le droit — je dis bien le droit — au transport, droit qui est un vecteur particulièrement privilégié, mes chers collègues, de l'économie moderne.

Nous allons donc débattre avec vous, monsieur le ministre d'Etat, débattre pour vous aider, car nous avons le sentiment que l'esprit de la loi d'orientation que vous nous soumettez est très convenable. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, ainsi que sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la loi qui nous est soumise aujourd'hui a — je n'hésite pas à le dire, monsieur le rapporteur — une portée historique. Il n'est pas original de le répéter après M. le ministre d'Etat, mais il n'est pas inutile ici de préciser les raisons de cette affirmation.

D'abord, c'est la première fois que la question du transport est l'objet d'un texte législatif d'orientation générale. Au-delà de ce fait, ce texte propose une logique globale et cohérente pour les transports, ce qui contribue de toute évidence à son caractère essentiellement nouveau, et nous nous en félicitons. Cela ne signifie pas que la politique que menait le précédent gouvernement en matière de transports n'était pas cohérente et délibérée. On pouvait avoir l'impression, au premier abord, que régnaient avant 1981 l'anarchie, le laisser faire et l'incohérence. Mais en fait, les gâchis et déséquilibres de toutes sortes dont nous subissons encore les conséquences étaient bel et bien le résultat d'une logique qui avait sa cohérence et son efficacité, en vertu de critères bien précis. Mais cette logique n'a jamais été soumise à la discussion publique pas plus qu'elle n'a été l'objet d'une loi, et pour cause ! Il était impossible d'avouer publiquement que les responsables des intérêts supérieurs de la nation avaient, comme principaux critères de développement et de gestion, pour les transports comme pour le reste, la rentabilité financière capitaliste, la prise en charge, par le budget de l'Etat, des investissements non rentables, et l'optimisation des profits des grands capitaux privés, c'est-à-dire une politique où quelques intérêts particuliers primaient sur l'intérêt général.

A notre avis, ce qui est déterminant dans cette loi, c'est justement qu'elle s'appuie sur une autre logique, définissant des impératifs nouveaux correspondant aux besoins du pays. Les deux premières grandes orientations concernent la recherche de l'efficacité économique et la contribution au progrès social.

Efficacité économique et efficacité sociale sont ici conçues comme complémentaires. C'est un point, à nos yeux, très important sur lequel mon collègue et ami Raymond Dumont est intervenu tout à l'heure.

La troisième orientation concerne la participation des transports à l'aménagement du territoire. C'est la reconnaissance du rôle de ce secteur dans la structuration de l'espace et le développement des régions. De plus, pour compléter le cadre dans lequel s'inscrit la politique des transports, il est mentionné que le système de transports intérieurs concourt aussi à la défense du pays et au développement des échanges internationaux.

C'est donc, monsieur le ministre, un ensemble de principes généraux visant à faire des transports un élément moteur du développement national que vous nous proposez. C'est une idée que nous approuvons complètement.

En ce qui concerne la logique interne d'une nouvelle politique, le projet de loi s'appuie sur un certain nombre de notions clefs. Je les rappelle : droit au transport, service public, complémentarité des différents modes, sécurité.

Le rapporteur et la commission des affaires économiques et du Plan dans sa majorité ne veulent pas entendre parler de droit au transport, mais évoquent le droit du citoyen à se déplacer et la liberté d'en choisir le moyen. Il s'agit non pas seulement d'une querelle de mots, mais également d'une proposition plus restrictive que celle que vous proposez, monsieur le ministre, et nous aurons l'occasion d'en discuter plus tard.

Afin de rendre plus effectif ce droit au transport, il est prévu de favoriser prioritairement les transports collectifs urbains et non urbains de personnes, ce qui a en outre l'avantage d'offrir plus de sécurité, tout en aidant aux économies d'énergie.

Cela ne signifie pas une remise en cause du rôle essentiel joué par les transports individuels. Il s'agit surtout de permettre un rattrapage des transports collectifs, qui ont été défavorisés pendant de trop longues années, surtout, il faut bien le dire aussi, dans le milieu rural où la desserte est très mal assurée. Il faut donc prendre un certain nombre de mesures efficaces dans ce milieu-là.

De plus, il est clair que seule la puissance publique peut garantir le caractère effectif du droit au transport. D'où la nécessité de réaffirmer le caractère de service public des transports. Cela implique aussi la prise en compte, dans les critères d'évaluation des modes, de tous les coûts économiques et sociaux à court et à long terme, y compris les coûts difficilement quantifiables, comme celui des accidents de la route.

En matière de transport de marchandises, cette loi vise à la complémentarité des différents modes de transport sur la base d'une juste concurrence. Comme pour le transport des voyageurs, la liberté de choix sera maintenue, mais dans le cadre d'une réglementation et d'une tarification plus cohérentes que jusqu'à présent et permettant l'exercice d'une concurrence loyale et maîtrisée.

Pour l'ensemble des transports terrestres, un autre élément qui nous semble très positif est la notion de planification des politiques pour les infrastructures, les équipements et les technologies. Cela implique une cohérence entre les différentes régions participant, par là, à l'aménagement harmonieux du territoire dont je parlais au début de mon propos. Cela implique en même temps la prise en compte du cours, du moyen et du long terme.

Une véritable politique des transports doit nécessairement s'inscrire dans la durée, d'abord à cause du volume des investissements — quand il s'agit de sommes aussi importantes, il est fondamental de savoir où l'on va et de ne pas se tromper —, ensuite parce que, dans ce nombreux cas, ces investissements ont une durée de vie très longue — il faut donc tenir compte, dans les décisions, de la modification des nombreuses variables — enfin, parce qu'en matière de transports publics, l'offre, pour une part, crée la demande.

J'en viendrai maintenant à quelques remarques sur les secteurs. Je remarquerai d'abord que vous avez pris en compte — je vous l'avais demandé en commission, monsieur le ministre d'Etat — le cabotage, qui participe, lui aussi, aux transports intérieurs.

J'insisterai essentiellement sur la réforme de la S.N.C.F., qui tient une place quantitative et qualitative importante dans ce projet, puisque sa date de soumission coïncide avec la fin de la convention qui la liait jusqu'à présent à l'Etat.

Nous avons eu à subir l'entreprise de démantèlement de la S.N.C.F. par l'ancien gouvernement. Combien de fois suis-je intervenu sur les méfaits du plan Guillaumat ! En quinze ans, des centaines de gares ont été fermées et 8 000 kilomètres de lignes supprimés ou transférés sur route ; en outre, 110 000 postes — il faut le rappeler — ont disparu. La situation économique de la société est catastrophique, la qualité du service ne s'améliorait pas et s'était même, dans beaucoup de cas, sérieusement détériorée.

Il était temps que la vapeur, si j'ose dire, soit inversée et que l'on redonne au chemin de fer la place qui doit être la sienne. C'est ce que fait ce projet de loi, sans accorder pour autant des privilèges au rail, mais en arrêtant son recul et en décidant d'en faire un outil moderne et efficace.

A notre avis, le train présente en effet beaucoup d'avantages, autant du point de vue de la desserte régulière que de la sécurité, des économies d'énergie ou encore du respect de l'environnement.

Le nouveau statut, le nouveau cadre proposé, prend en compte les revendications essentielles des organisations syndicales de cheminots exprimées depuis longtemps.

La disparition des actionnaires privés entre dans la logique d'un service public qui sera géré par un établissement public, mais cela était inscrit dans les textes dès 1937.

De plus, la structure juridique du nouvel organisme correspondra à la réalité économique, celle d'un groupe S.N.C.F. avec ses filiales.

Un autre élément de nouveauté, élément aussi du changement, concerne la démocratisation de la société : démocratisation, d'abord, du conseil d'administration, où les salariés et les usagers seront représentés en fonction de leur poids réel ; démocratisation, aussi, par la création pour la première fois d'un comité central d'entreprise, qui regroupera les 250 000 salariés de la S.N.C.F., sans doute l'un des plus importants de notre pays, d'un comité central de groupe et de comités décentralisés.

Le rôle de ces organismes est important pour une meilleure participation des cheminots à la vie de l'entreprise, tant au plan économique qu'au plan social.

De plus, au titre de la décentralisation des structures de la société sont prévues des instances de consultation des collectivités locales.

En tant qu'élu local, je me félicite de cette initiative, qui permettra un rapprochement des niveaux de décision et de la réalité vécue. L'adéquation entre les solutions et les problèmes n'en sera que meilleure.

De la même façon, la régionalisation de la planification ferroviaire permettra beaucoup plus de souplesse et d'efficacité que le système centralisateur à l'étranger que nous avons connu jusqu'à maintenant. J'approuve pleinement la politique contractuelle que vous entendez mener, monsieur le ministre d'Etat.

Au niveau financier, la reconnaissance des responsabilités spécifiques de cette entreprise et les principes globaux présidant à la réglementation tarifaire lui permettront de partir sur des bases nouvelles visant à un assainissement de ses finances et à une politique de prix équitables.

Les moyens structurels d'une renaissance du rail sont donc posés. A cela s'ajoutent également les efforts financiers entrepris en 1982 et 1983 en faveur de la dotation en capital, étape nécessaire à tout assainissement financier, efforts que nous avons salués lors de la discussion du budget.

Les transports routiers sont, eux aussi, l'objet de propositions tendant à une amélioration économique et sociale tant au niveau de leur qualité que de leur organisation.

Il s'agit d'assurer une juste rémunération du transporteur, en particulier grâce à une tarification évoluant correctement et englobant tous les coûts concernés.

Que les conditions de travail et la sécurité, très inégales dans cette branche, soient l'objet d'une réglementation uniforme et respectée, cela va dans le sens des intérêts des travailleurs concernés et des usagers. Cela inclut aussi le fonctionnement du marché et l'accès à la profession.

Tout le monde a intérêt à ce que les règles du jeu soient plus simples, plus justes et plus efficaces. C'est ce que propose ce projet de loi.

Je ne m'étendrai pas sur les autres secteurs des transports — mon collègue et ami M. Jacques Eberhard développera tout à l'heure les questions concernant la batellerie.

Je dirai cependant quelques mots sur le transport aérien qui joue un rôle important dans les liaisons à moyenne et à grande distance dans les transports intérieurs.

Nous noterons comme positif le développement de la responsabilité des régions en matière d'organisation du transport régional et interrégional. Il est important de ne pas laisser se développer cette concurrence sauvage qui conduit au gaspillage alors que les investissements en matière d'aéronautique sont très lourds.

Nous avons eu connaissance — vous l'avez rappelé tout à l'heure en présentant votre projet de loi, monsieur le ministre d'Etat — du rapport sur le transport aérien français, rapport très dense et qui ne traite, bien sûr, que partiellement des transports intérieurs. J'y ai relevé que nos deux grandes compagnies, Air France et Air Inter, ont amélioré leurs relations : de conflictuelles, elles se sont progressivement transformées en relations de coopération fondées sur un ensemble de compromis négociés.

Il n'en reste pas moins que, sur de nombreux points, le rapport en question considère que les intérêts d'Air France et d'Air Inter ne sont pas toujours en harmonie par nature et qu'il appartient à l'Etat de veiller à ce que les dispositions prises optimisent le service public au-delà des intérêts d'une compagnie ou d'une autre.

Je ne fais qu'évoquer au passage les compagnies régionales, dont le rôle dans les transports intérieurs est loin d'être négligeable et qui sont aux prises avec de multiples difficultés, bien qu'elles soient encouragées par les collectivités locales ainsi que par la D.A.T.A.R.

Votre projet, monsieur le ministre d'Etat, souligne le caractère de service public des lignes régulières de transport aérien de personnes, mais ne traite que de grandes dispositions qu'il faudra compléter rapidement si nous voulons assurer la cohérence du réseau aérien et tenir compte de sa complémentarité avec les autres modes de transport.

En conclusion, monsieur le ministre d'Etat, votre projet de loi répond à notre attente, à celle des parlementaires communistes notamment. Nous le soutiendrons donc d'autant plus volontiers qu'il a été l'objet, avant même son dépôt au Parlement, d'une

très large concertation avec toutes les organisations concernées, particulièrement les syndicats et les associations d'usagers qui, dans l'ensemble, s'en sont déclarés satisfaits.

Nombre d'amendements, notamment du Gouvernement et des groupes politiques, ont pris en considération l'essentiel de leurs demandes quand elles étaient en harmonie avec vos objectifs. Souhaitons que le Sénat fasse œuvre utile en amendant ce texte dans le sens du progrès social et humain. Pour notre part, nous n'avons pas jugé bon de présenter de nouveaux amendements puisque tous ceux qui vous ont été soumis à l'Assemblée nationale ont été pris en considération. Plusieurs décrets seront pris pour appliquer cette loi. Je souhaite, monsieur le ministre d'Etat — ce seront mes derniers mots — que vous puissiez les rédiger après avoir consulté de nouveau ceux qui sont concernés, c'est-à-dire en poursuivant jusqu'à son terme la large consultation que, démocratiquement, vous avez engagée. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, dans l'analyse approfondie à laquelle a procédé le groupe socialiste, il m'appartient, après l'exposé général de M. Pierre Noé, de traiter plus spécialement le chapitre I^{er} du titre II concernant les transports ferroviaires. D'autres de nos collègues s'attacheront après moi aux autres modes de transport.

A la fin de cette année, la S. N. C. F. n'aura plus d'existence légale sous sa forme actuelle ; en même temps, la concession qui lie la société nationale à l'Etat pour l'exploitation du réseau ferré deviendra caduque.

Il reste donc moins d'un mois pour mettre en place de nouvelles structures juridiques et financières susceptibles de donner à l'entreprise un nouveau départ, tout en l'affranchissant des pesanteurs et des erreurs qui ont conduit la première entreprise nationale par ses effectifs à une situation très difficile.

Les causes de cette situation dégradée sont multiples ; elles tiennent à une structure financière fragile et inadaptée, conséquence inéluctable des politiques menées par le passé qui entretenaient la confusion entre le déficit, les subventions et les compensations, sans s'attaquer réellement à l'origine même du mal pour permettre à l'établissement d'acquiescer des bases saines et solides.

Les difficultés proviennent également des caractères propres de la S. N. C. F., en particulier, du montant dérisoire de ses fonds propres : 14 millions de francs à ce jour ; fort heureusement ce montant sera prochainement accru — cela s'imposait en effet. Cet effort, qui est un premier pas positif, sera cependant insuffisant et devra être poursuivi car, pour donner un simple ordre de grandeur, le capital qui sera atteint ne représentera qu'environ 0,03 p. 100 des dépenses d'exploitation.

Une raison supplémentaire des difficultés de la S. N. C. F. réside dans le fait que les autres entreprises du secteur des transports ne sont pas soumises aux mêmes règles économiques et sociales, ce qui fausse ainsi le libre jeu de la concurrence : par exemple, la S. N. C. F. assure seule l'entretien de ses voies ferrées et autres installations alors que ses concurrents — les exploitants des oléoducs exceptés — n'aident que très partiellement l'Etat à construire et à entretenir les infrastructures qu'ils utilisent. Ces concurrents peuvent donc pratiquer des tarifs généralement plus bas, n'ayant en fait à couvrir qu'une partie de ce que coûtent à la nation les transports qu'ils effectuent.

En matière sociale, nous pourrions parler de graves disparités dans la durée du travail entre les salariés de la S. N. C. F. — trente-neuf heures — et les chauffeurs routiers — soixante heures et plus.

Remarquons également que l'Etat, pourtant principal actionnaire, a progressivement restreint, sous les gouvernements précédents, sa participation aux investissements sous le couvert d'un discours favorable au développement des transports collectifs, provoquant ainsi un recours excessif et coûteux de l'entreprise à l'endettement, ce qui a accru fortement ses charges financières — l'endettement, ce « boulet » dont vous parliez dans votre propos liminaire, monsieur le ministre d'Etat.

Des résultats d'exploitation généralement médiocres ne dégageant que des marges brutes d'autofinancement particulièrement faibles — elles sont même négatives pour les deux derniers exercices connus — ont encore aggravé les difficultés, et le recours à l'emprunt est devenu systématique pour financer des investissements de plus en plus lourds — 7,5 milliards en 1981 et probablement près de 9 milliards en 1982 — chiffre qui est à rapprocher des recettes totales qui ne devaient pas dépasser 53 milliards, y compris les subventions.

Signalons, par exemple, que les chemins de fer français sont les plus gros débiteurs d'Eurofima, la société européenne pour le financement du matériel ferroviaire, avec plus de 1 500 millions de francs suisses d'emprunts.

La situation actuelle devient critique, comme le démontre le déficit cumulé qui atteint aujourd'hui 13 milliards de francs pour 60 milliards de francs de dépenses d'exploitation.

Le financement de ce déficit, ainsi que celui des investissements, a entraîné une croissance trop importante de l'endettement et des charges financières. Ces dernières s'élèvent, en 1982, à 6 milliards de francs, soit 10,6 p. 100 des dépenses d'exploitation.

Bien entendu, étant donné la spécificité et les contraintes particulières du transport ferroviaire, les évolutions respectives actuelles du trafic de voyageurs et du trafic de marchandises, il ne paraît pas possible de réaliser un véritable équilibre financier, au sens courant du terme; cela n'est pas propre, d'ailleurs, aux transports ferroviaires en France, où les concours financiers de la puissance publique atteignent 30 p. 100 du total des charges des entreprises ferroviaires. Ainsi, les chiffres correspondants sont de 34 p. 100 en Allemagne, de 60 p. 100 en Belgique et de 24 p. 100 en Grande-Bretagne.

Il importe, cependant, d'élaborer un plan pluriannuel de redressement financier de la S.N.C.F. afin que cet établissement puisse fonctionner et se développer à partir d'une structure assainie. En effet, les problèmes que connaît depuis de nombreuses années la S.N.C.F. ne peuvent être résolus par les seuls effets d'une bonne gestion ou d'un accroissement de la productivité.

Tout cela devait, bien entendu, s'accompagner de la mise en place d'une véritable politique des transports affirmant la notion de service public.

Le projet de loi fixe les dispositions rendues nécessaires par l'expiration de la convention de 1937, dispositions qui seront complétées par un cahier des charges fixant les obligations du service public et par un contrat de plan.

Nous ferons quelques réflexions sur des points particuliers concernant les dispositions du projet traitant des transports ferroviaires.

Tout d'abord, sur la forme juridique choisie pour la société. Il semble que cette forme — l'établissement à caractère industriel et commercial — soit particulièrement adaptée aux nécessités de la gestion d'un service public, à l'exemple d'Electricité de France. Elle paraît aussi répondre au souci de souplesse dont doit bénéficier la gestion d'un service de l'Etat.

Ensuite, sur la composition du conseil d'administration de l'établissement et le renforcement de son rôle, puisque les usagers pourront y être représentés et que le président du conseil sera nommé parmi les administrateurs et sur leur proposition.

Puis, sur un effort notable vers la décentralisation, puisque la région voit son rôle renforcé — article 22 — et sur l'institution possible de commissions consultatives, instances de dialogue et de concertation au niveau local.

Nous remarquerons également que sont abordés dans le projet le régime du domaine immobilier ferroviaire et des biens mobiliers; celui des biens immobiliers remis en dotation à la S.N.C.F.; la situation des personnels de la S.N.C.F. et de ses filiales; le fonctionnement de la société et le contrôle de l'Etat.

Pour terminer, nous poserons simplement quelques questions en indiquant l'importance que nous attachons au contenu des décrets qui devront être publiés.

Nous aimerions savoir dans quels délais sera approuvé le cahier des charges de la société.

Comment seront désignés les membres du conseil d'administration, notamment ceux du collège ouvrier et de la maîtrise?

Comment peut être réglé le problème posé par la définition de la politique des filiales? Y aura-t-il des lettres de mission, par exemple, qui régleront la politique d'ensemble du groupe?

Nous aimerions également attirer l'attention de M. le ministre des transports sur la politique des marchés menée par la S.N.C.F. et souhaiterions que la société nationale intensifie ses efforts pour faire travailler en priorité les industries françaises. Nous ne citerons qu'un exemple pour illustrer notre propos: les palettes de téléaffichage ou de télépancartage installées dans nos gares sont, pour l'essentiel, fabriquées à l'étranger, en Suisse notamment.

J'insisterai, enfin, sur un point qui me paraît constituer une aberration: l'inadaptation fréquente du mode de transport par rapport aux marchandises transportées. Je pense, par exemple, à l'utilisation de convois routiers quelquefois interminables pour transporter des produits dangereux ou un nombre élevé de voitures sur une longue distance. Il nous semble qu'alors le chemin de fer serait préférable.

Mes chers collègues, je pense que vous avez tous pu constater les inconvénients que provoque la présence sur nos routes de trains routiers transportant des voitures neuves, des épaves ou des produits dangereux. Il me semble tomber sous le sens que le transport par le rail serait préférable. Les usagers ne seraient plus gênés et cela éviterait des accidents ainsi que les dégradations commises sur notre réseau routier.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'opposer le rail et la route; il convient plutôt de définir pour chaque cas le mode de transport le mieux adapté en instituant une réelle complémentarité des systèmes de transport.

Le projet de loi qui est soumis au Parlement répond à cette attente. En matière de transport par rail, il assure la mise en œuvre d'un système ferroviaire adapté aux besoins de notre temps, en accroissant ses avantages et ses possibilités, tout en permettant un développement rationnel de chaque mode de transport.

Le projet qui nous est présenté, en même temps qu'il évite toute rupture juridique de la S.N.C.F., tend à organiser de manière différente, rationnelle et efficace le service public.

Pour ces raisons, nous approuvons pleinement le texte qui nous est présenté, en rappelant également l'importance que nous attachons à ses décrets d'application. Nous formons le souhait d'être associés à leur rédaction. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi soumis à notre discussion ne comporte que trois articles concernant les transports par voie d'eau, mais ils sont déterminants.

Ils symbolisent la reconnaissance par le Gouvernement de l'importance que revêt ce mode de transport dans la vie économique nationale.

En effet, partout où la voie d'eau est aménagée aux normes de notre époque, la navigation fluviale est compétitive. Par ailleurs, elle concourt avec succès à la lutte pour les économies d'énergie.

Ecologiquement parlant, c'est un mode de transport de première qualité. Or, jusqu'à présent, le réseau navigable souffert d'un défaut d'entretien et d'un désintéressement coupable pour sa modernisation de la part des gouvernements précédents.

Deux chiffres illustreront mon propos: en 1975, le budget national prévoyait à ce titre une dépense de 470 millions de francs; six ans plus tard — en 1981 — le crédit inscrit n'était plus que de 287,2 millions de francs.

Un tel désintéressement place notre réseau en état d'infériorité par rapport à celui des autres nations européennes. Il est donc nécessaire de remédier, le plus vite possible, à une telle situation.

Les trois articles du projet de loi dont je parlais au début de mon propos établissent les bases de départ vers cet objectif.

Ils visent, d'abord, à doter notre pays d'un schéma directeur des voies navigables proposant les priorités à observer pour le réaliser; ensuite, à organiser la batellerie de façon telle qu'elle puisse maîtriser elle-même les conditions d'exercice de sa profession; enfin, à déterminer le rôle futur de l'office national de la navigation.

Sur le premier point, il est remarquable de constater que la loi sera à peine votée que l'objectif fixé sera atteint.

En effet, une commission spéciale créée à votre initiative, monsieur le ministre d'Etat, a déjà été mise en place et ses conclusions vous seront soumises dans les prochaines semaines.

Je n'insisterai pas sur ses travaux, mais je préciserai à notre collègue M. Caillavet, qui a interrogé M. le ministre sur ses intentions concernant le devenir des grands projets, tels Rhin-Rhône, Seine-Nord ou Seine-Est, que la commission Grégoire à laquelle, comme lui, j'appartiens, a été créée pour faire des propositions en la matière.

Il appartiendra alors au Gouvernement, aux régions et aux établissements publics concernés de décider à quel rythme ils entendent en poursuivre la réalisation, l'objectif étant de doter notre pays d'un réseau moderne et de relier, dans les meilleurs délais et dans des conditions économiquement valables, la France fluviale au réseau européen.

J'ajoute que la rénovation de notre réseau aura des conséquences heureuses dans plusieurs domaines : elle favorisera la renaissance de la batellerie française ; elle pourra avoir des incidences positives sur la création de zones industrielles portuaires et sur les implantations d'industries en bordure des voies d'eau.

Enfin, l'établissement, en temps utile, du schéma directeur permettra — du moins, tel est le vœu des intéressés — d'inscrire des crédits pour la voie navigable dans la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux.

La deuxième mesure prévue par le projet de loi consiste à organiser la profession de la batellerie sur de nouvelles bases en créant une chambre nationale de la batellerie artisanale, établissement élu démocratiquement et permettant aux intéressés de mieux prendre en main leurs affaires, d'accroître l'efficacité économique de leur profession, d'échapper à la tutelle administrative, de représenter plus efficacement leurs intérêts auprès des pouvoirs publics et des agents économiques concernés par le transport fluvial.

La création de cette chambre, analogue à une chambre de métier, revêt, pour les bateliers, une très grande importance.

Cela implique qu'ils obtiennent, dans les meilleurs délais, le statut d'artisans.

Ils renaissent à l'espérance, car il faut savoir que, de 20 000 en 1938, leur nombre est descendu à 2 500 en 1982 et que, pour 500 d'entre eux, plane la menace de disparition à brève échéance.

S'ajoutant aux mesures prises en leur faveur au cours des vingt derniers mois, ils considèrent ces dispositions comme très positives.

Ils savent quelle part vous avez prise dans ces résultats, monsieur le ministre d'Etat. Je n'ai pas besoin de vous dire — car vous le savez déjà — combien ils vous en sont reconnaissants.

Je voudrais terminer cette intervention par deux brèves réflexions.

D'une part, les préoccupations justifiées pour la batellerie artisanale doivent s'accompagner de préoccupations identiques pour les problèmes sociaux de la batellerie industrielle — deuxième composante de la navigation fluviale — notamment les conditions de travail, leur durée et leur contrôle.

D'autre part, de la même manière, il est probable que, compte tenu des conditions nouvelles d'organisation de la batellerie et du transport fluvial, les missions de l'office national de la navigation seront à aménager.

Je suis bien convaincu que, dans ce domaine également, la concertation avec les intéressés sera votre règle de conduite.

Telles sont, mes chers collègues, les réflexions que, sur un point particulier, m'a inspirées un projet de loi qui reçoit notre approbation. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Bernard Parmantier. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, voilà quelques minutes à peine, je prenais connaissance d'un article paru dans une revue spécialisée qui, tout en attirant l'attention sur les difficultés du transport aérien international, signalait qu'il existait encore sur notre planète des compagnies heureuses. Il citait comme exemple la compagnie jordanienne Alia qui, pour la neuvième année consécutive, enregistre des bénéfices substantiels, de l'ordre de 20 p. 100.

Or, j'apprends cette nouvelle alors que mon attention vient d'être attirée sur le licenciement, pour raison économique, de six délégués syndicaux du bureau parisien de cette même compagnie. J'y vois comme une contradiction et je tenais à vous signaler ce problème auquel j'apporte toute ma vigilance.

Le chapitre du projet de loi consacré au transport aérien propose essentiellement un « dépoussiérage » du code de l'aviation civile. Il affirme le rôle de l'aviation comme l'un des modes de transport majeurs, au même titre que la route et le rail, par exemple.

Les dispositions particulières du texte, en ce domaine, soulignent la place et la responsabilité de l'Etat dans la définition du réseau intérieur afin d'assurer la cohérence de ce réseau en tenant compte de la complémentarité recherchée entre les différents modes de transport.

La loi d'orientation ne pouvait prétendre couvrir l'ensemble de nos préoccupations en matière de transport aérien français. Elle apporte, cependant, une définition des opérations de location et d'affrètement des aéronefs ; elle supprime le régime de l'agrément et modifie celui de l'autorisation qui reste toujours délivrée par l'autorité administrative, en prévoyant toutefois l'intervention des autorités régionales ou des collectivités territoriales ; elle précise enfin les modalités de la participation des diverses entreprises exploitantes à l'aménagement du territoire dans le cadre des principes qui doivent régir les nouvelles compétences attribuées aux régions.

Certes cette loi cadre ne pouvait avoir l'ambition de traiter tous les problèmes ; il nous semble néanmoins que des points très importants doivent maintenant être abordés en raison de quelques constatations simples.

La dimension du marché aérien français s'est considérablement étendue au cours des dernières années, alors que se développait de manière soutenue la concurrence internationale.

Il n'y a pas eu de véritable coordination des trois compagnies françaises — Air France, Air Inter, U.T.A. — ce qui a entraîné dispersion et gaspillage des efforts ; il n'y a pas eu non plus utilisation optimale des moyens de la compagnie nationale, au risque de voir compromettre son développement.

L'avenir du transport charter français n'a pas été favorisé et soutenu de manière efficace.

Enfin, les compagnies régionales du réseau intérieur connaissent des difficultés en raison de la faiblesse de leur trafic et de la croissance sensible de leurs coûts en francs constants. La « chute » d'Air Alsace est l'un des exemples les plus dramatiques de cette situation.

Dès lors, il s'impose d'orienter nos efforts vers certaines directions : d'abord, la réalisation d'une véritable coordination des trois compagnies françaises pour préparer la nécessaire restructuration du transport aérien français qui doit s'accompagner d'une amélioration de la maîtrise publique sur l'ensemble du secteur et s'appuyer sur la redéfinition du rôle et des missions des différentes compagnies ; en effet, seule une véritable restructuration du transport aérien nous permettra de nous doter d'un outil efficace, susceptible d'affronter à armes égales la concurrence étrangère ; ensuite, l'adoption d'un statut commun des personnels ; enfin, la démocratisation du transport aérien passant, en particulier, par le développement du transport charter en France qui permettra logiquement de concurrencer avec efficacité les compagnies de charter étrangères, tant en moyen courrier qu'en long courrier.

En effet, nous constatons actuellement un déséquilibre du trafic charter français au profit des compagnies étrangères. Il convient donc de rééquilibrer la part du pavillon national qui ne représentait, en 1981, que 43 p. 100 du trafic non régulier total intéressant la France. Cela entraîne inéluctablement des pertes de devises et une fragilité accrue de quelques compagnies avec, comme corollaire, une menace sur l'emploi d'un millier de personnes.

La dépendance des compagnies de charters vis-à-vis d'Air France s'accroît ; mais cela n'est pas sans présenter certains risques d'affaiblissement progressif d'un secteur économiquement porteur à l'étranger.

Cela relève de la logique selon laquelle « la liberté n'est pas de faire n'importe quoi ». Certes, les charters offrent les prix les plus bas, mais ils ont une qualité de service que l'on pourrait juger inférieure : ils n'assument aucune des obligations du service public, en particulier en ce qui concerne la garantie d'une desserte régulière, et ils ne sont pas susceptibles d'offrir à leurs personnels des avantages sociaux comparables à ceux qu'accordent les trois grandes compagnies.

Il est vrai que les grandes compagnies remplissent un rôle de service public et que leur association avec les compagnies de charters — nous pensons, en particulier, à Air France et à Air charter international — permettra un développement de l'emploi et un surcroît d'activité car il assurera un meilleur « remplissage » des vols. Mais en aucun cas il ne doit s'agir de « guerre faite aux indépendants » par la constitution d'un quasi-monopole.

En effet, une telle situation conduirait dangereusement vers un renforcement des positions des compagnies étrangères qui, profitant d'une hausse moyenne des tarifs qui en résulterait, développeraient leur influence et étendraient leur marché, remplaçant alors les indépendants français.

Il faut réfléchir à ces risques et ne prendre aucune initiative qui favoriserait une guerre fratricide dont la conséquence serait l'affaiblissement de notre potentiel économique en matière de transport aérien.

Monsieur le ministre d'Etat, nous n'ignorons certes pas les difficultés d'organiser une bonne complémentarité, en évitant les détournements de trafic et, comme vous le disiez dans une de vos déclarations récentes, « une concurrence franco-française ruineuse », mais l'audace, nous semble-t-il, résoudra mieux le problème que la « frilosité » conservatrice de cette dernière décennie.

Nous aimerions également savoir ce que le Gouvernement pense des analyses et des propositions de ce qu'il est convenu d'appeler le rapport « Funel-Villiers », et en particulier sous deux aspects : celui des dessertes régionales et celui des départements d'outre-mer.

S'agissant du premier point, et reprenant les dispositions du rapport, nous aimerions savoir si le Gouvernement souhaite poursuivre sa réflexion à partir de l'affirmation suivante : « Même si l'Etat conserve, au nom de la cohérence des réseaux, la compétence des trafics, il importe que les choix d'opportunité soient laissés, sans équivoque, aux collectivités régionales et locales avec pour effet d'explicitier clairement les responsabilités et d'éviter que les collectivités locales puissent se retrancher derrière celles de l'Etat. »

Sur le second point, qui concerne les départements d'outre-mer, le monopole constitue-t-il la meilleure solution et au moindre coût ?

Toutes ces questions dépassent, bien entendu, le cadre du projet de loi qui est soumis au Sénat, mais nous insisterons cependant sur les points qui nous paraissent essentiels : la véritable organisation de la complémentarité entre les trois compagnies françaises et les compagnies complémentaires publiques et privées ; une réelle démocratisation du transport aérien par le développement complémentaire des vols réguliers autour d'Air Charter International et des compagnies complémentaires.

Le projet qui est soumis au Sénat doit, bien entendu, se situer dans le cadre strict de la définition d'une politique rationnelle des transports ; il constitue un progrès indéniable, mais une évidence demeure : d'autres problèmes doivent être abordés rapidement.

Parmi ces derniers, je citerai la grande misère de l'aviation d'affaires et l'inexistence d'une aviation de travail et d'affaires de niveau régional, complémentaire des lignes existantes et en mesure d'assurer, à la demande, le transport de personnes ou de marchandises à l'intérieur d'une région ou encore de relier, en fonction des besoins, telle localité d'une région à tel point situé dans une région limitrophe, sur le territoire national, voire sur un territoire étranger.

Cette petite aviation d'affaires, à la dimension d'une région — et, pourquoi pas, d'un département ou d'un syndicat de communes — utilisant des avions économiques, a-t-elle un avenir ? Peut-elle contribuer au développement de régions ou de zones dont les liaisons sont rendues difficiles par le relief, par une faible densité de population ou par leur éloignement des grands axes de circulation et des grands centres économiques ? Ne pourrait-elle drainer vers les aéroports des lignes de troisième niveau ou d'Air Inter, une clientèle dispersée mal desservie mais qui a besoin de se déplacer rapidement ?

Il est d'usage de dire que la France ce n'est pas les Etats-Unis, et d'ajouter que, si l'aviation d'affaires ne s'est pas développée en France, c'est parce que sa géographie ne s'y prête pas.

Je veux simplement, pour conclure, citer un exemple.

Si tel technicien habitant Cannes, qui doit se rendre sur un chantier à Barcelone, sur un autre à Turin, sur un troisième à Stuttgart, utilise les moyens de premier, de deuxième ou de troisième niveau, il mettra plus d'une semaine, voire une semaine et demie pour accomplir son travail ; grâce à une aviation d'affaires économique et bien organisée, il pourrait satisfaire ses exigences en trois ou quatre jours.

Je voulais souligner cet aspect d'efficacité économique de l'aviation d'affaires que l'on constate partout où elle existe. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

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

M. William Chevry. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le secteur des transports emploie 870 000 personnes, soit 4 p. 100 de la population active, et « pèse » quelque 280 milliards de francs.

En vingt ans, les besoins du transport ont doublé, mais qui s'en était soucié ? Jusqu'en 1978, toutes les branches de transport progressaient régulièrement. Depuis, la tendance s'est infléchie et l'anarchie multipliée. Ces dernières années ont vu naître une sous-tarifcation dans le secteur des marchandises qui a conduit à un développement irrationnel du transport.

Ce projet de loi d'orientation des transports intérieurs que vous nous présentez, monsieur le ministre d'Etat, constitue une innovation puisque, jamais dans le passé, ce secteur socio-économique n'a fait l'objet d'une organisation globale.

« La politique de l'Etat est brusquement passée en 1978 d'une réglementation tatillonne et inefficace à une « déréglementation » progressive des transports routiers. Aujourd'hui, ce secteur est dans une situation d'ultra-concurrence. C'est là que réside le problème le plus urgent et le plus important à résoudre dans l'ensemble des transports. » Ce constat d'une situation extrêmement grave en matière de transport routier de marchandises a été établi par la commission du bilan. Celle-ci mentionne, par ailleurs, des chiffres extrêmement préoccupants : il se pratique dans ce secteur d'activité une sous-tarifcation de l'ordre de 20 p. 100 qui est due au fait que les tarifs de transports de marchandises ont crû moins vite que les coûts de production.

Si cette situation profite aux chargeurs, elle pose de graves difficultés à la fois à la S. N. C. F., qui a vu sa part de marché chuter, entre 1970 et 1979, de 9 p. 100 et s'aggraver un déficit que l'Etat devait compenser, et aux entreprises de transports routiers elles-mêmes, en particulier celles qui sont de structure artisanale.

Le projet qui nous est soumis aujourd'hui apporte les moyens d'assainissement nécessaires au bon fonctionnement du système des transports en général et notamment routiers.

Une disposition essentielle consiste en l'établissement de contrats entre les différents intervenants. Ces contrats rendent obligatoire l'inscription des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire. Enfin, ils doivent mentionner le prix du transport et des prestations accessoires prévues.

Assainir les transports, c'est aussi mettre fin à la sous-traitance. Afin de lutter contre le « tractionnariat », forme moderne de l'esclavage, un chauffeur de camion devra être soit un salarié d'une entreprise, soit un chef d'entreprise. S'il est chef d'entreprise, il sera transporteur responsable du transport ; s'il est loueur, le locataire sera alors responsable.

Une tarification obligatoire est prévue pour le transport public des marchandises ainsi que pour la location. Cela paraît offrir une garantie, tant pour la profession de transporteur, largement artisanale, que pour les chargeurs tels que les petites et moyennes entreprises.

Toujours dans le but d'assainir, ce texte prévoit d'instituer un régime d'autorisations qui prendront en compte la capacité de transport du demandeur à la place du système des licences. Ces autorisations ne pourront être ni cédées ni louées indépendamment du fonds de commerce auxquelles elles sont attachées.

Enfin, le projet de loi affirme le principe du paiement intégral par le chargeur — ou l'usager — du coût réel total qui correspond au principe de « juste rémunération du transporteur » et qui vise à combattre la sous-tarifcation dont je faisais état tout à l'heure.

Celle-ci engendre, en effet, des retards sociaux importants. Tout le monde sait que les conditions de travail des chauffeurs routiers sont extrêmement mauvaises — 80 à 90 p. 100 d'entre eux travaillent plus de soixante heures par semaine.

Une revalorisation progressive des tarifs permettra une modernisation nécessaire et engendrera des gains de productivité qui devront servir de tremplin au progrès social, tant il est vrai, monsieur le ministre d'Etat, que, ainsi que vous l'avez vous-même affirmé à la tribune de l'Assemblée nationale, « le progrès social ne saurait être considéré comme le simple résidu du progrès économique. Tous deux doivent avancer du même pas ».

En dehors des mesures d'assainissement, ce projet de loi prévoit une amélioration de la productivité des transports routiers de marchandises. En effet, si ce mode de transport présente des avantages — le camion n'est pas prisonnier d'un site et il est souple d'emploi — son fonctionnement actuel doit être amélioré par une promotion des technologies et des équipements, un

accroissement quantitatif des capacités de transport conforme aux besoins de l'économie, une coopération des entreprises et une amélioration de la formation et de la qualification professionnelles.

Votre texte, monsieur le ministre d'Etat, doit également permettre un développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transport, grâce, notamment, à la mise en place de règles de concurrence plus loyales entre les modes et à l'intérieur de chacun d'eux.

Votre projet de loi, monsieur le ministre d'Etat, donne enfin une priorité absolue à la sécurité. Des mesures ponctuelles viennent, en outre, d'être prises lors du dernier Conseil des ministres. Elles sont la manifestation de la volonté du Gouvernement de tout mettre en œuvre afin d'améliorer la sécurité routière et, de manière générale, la sécurité des déplacements. Ces dispositions particulières, ainsi que le projet de loi d'orientation, que le groupe socialiste votera, témoignent de la cohérence de la politique des transports engagée par le Gouvernement depuis un an et demi. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Roland Grimaldi. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je n'insisterai pas sur les avantages, nombreux et connus que représente l'utilisation des voies navigables pour le transport des marchandises. Economie d'énergie, sûr, pouvant véhiculer des charges lourdes et encombrantes, peu polluant, s'intégrant parfaitement dans l'environnement, ce mode de transport présente, en effet, bien des atouts.

Or, paradoxe, c'est un désintéressement des pouvoirs publics et un déclin de la voie d'eau que nous avons constatés durant des années.

Le trafic n'a cessé de décroître et on assiste à une sous-utilisation de la voie d'eau dans le transport de marchandises : à titre de comparaison, elle ne représente, en France, que 5 p. 100 de l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres réunis — route, rail, voie navigable — contre 10 p. 100 pour la République fédérale d'Allemagne, 20 p. 100 pour la Belgique, 40 p. 100 pour les Pays-Bas.

Cette baisse d'activité est particulièrement dommageable pour la batellerie artisanale, profession très menacée où les cessations d'activité se multiplient.

La mise sur pied d'une politique d'ensemble de la voie d'eau est apparue, aux yeux de l'actuel Gouvernement, comme une urgente nécessité et nous vous savons gré, monsieur le ministre d'Etat, d'agir en sorte que la voie d'eau ait toute sa place dans le système français de transport et que soit relancée la batellerie.

Tel est l'objectif de la loi d'orientation des transports intérieurs qui se propose d'établir une véritable complémentarité entre les divers modes de transport sur la base d'une concurrence assainie, donc plus loyale.

Le projet de loi prévoit la mise en place d'un schéma directeur des voies navigables qui sera établi sur les bases des propositions de la commission Grégoire. Il apportera, dans le cadre du Plan, les réponses nécessaires tant à la programmation des infrastructures qu'à l'élaboration d'un plan de la batellerie.

En prévoyant la création d'une chambre nationale de la batellerie artisanale, le projet de loi apporte satisfaction à une revendication de longue date des bateliers indépendants. Leur adhésion à cette chambre leur confèrera la qualité d'artisan avec les avantages, en particulier d'ordre fiscal, qui y sont attachés.

Enfin, le texte opère une redéfinition des missions de l'office national de la navigation, qui sera en outre démocratisé.

Trois articles sont consacrés au transport fluvial : trois articles seulement, serait-on tenté de dire.

En fait, et beaucoup d'orateurs l'ont déjà souligné, de nombreuses précisions résulteront des conclusions des travaux de la commission Grégoire et de l'élaboration du schéma directeur pour l'amélioration et le développement des voies navigables.

Mais, surtout, les dispositions contenues dans ce projet de loi doivent s'apprécier par rapport aux efforts importants déjà entrepris par le Gouvernement, même si les résultats sont encore insuffisants en raison du poids du passé.

Efforts budgétaires, en particulier, puisque les dotations en faveur de la voie d'eau ont été accrues de 41 p. 100 pour les deux années 1982 et 1983.

Si on enregistre une augmentation significative des crédits en faveur de l'entretien des voies navigables en 1982 et en 1983, j'attire votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur la nécessité d'augmenter les crédits affectés à la protection contre l'érosion des berges, véritable problème pour les communes qui ont beaucoup de mal à faire face à la détérioration rapide de certaines berges. Nous aimerions obtenir de votre part, monsieur le ministre d'Etat, quelque apaisement sur ce point.

Votre collègue, M. le ministre du Plan et de l'aménagement du territoire, lors de la signature à Béthune, le 6 décembre dernier, d'une convention liant l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais pour la réalisation d'un programme de modernisation et de renouvellement du matériel fluvial, déclarait : « L'élaboration d'un schéma directeur des voies navigables est la seule approche cohérente, en termes de priorité et de choix de financement, pour relever les canaux de France des dizaines d'années d'abandon dans lequel ils avaient été laissés. »

Le groupe socialiste, monsieur le ministre d'Etat, soutiendra votre projet de loi, certain que vous allez mettre en place, au nom du Gouvernement, une politique de réhabilitation de la voie d'eau. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercierai d'abord le président et le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan ainsi que l'ensemble des orateurs qui sont intervenus à cette tribune, même si, naturellement, j'ai des raisons de ne pas avoir apprécié telle ou telle remarque, mais telle est la loi du débat démocratique et un débat de cet ordre est toujours fructueux dans l'ensemble de ses aspects.

Je remercierai, en particulier, vous le comprendrez, les orateurs des groupes appartenant à la majorité politique du pays pour le soutien qu'ils ont exprimé à la démarche du Gouvernement, soutien global qui n'exclut pas non plus de leur part l'analyse critique et un certain nombre de propositions.

J'ai déjà traité pour l'essentiel, dans mon exposé introductif, du fond des questions soulevées par M. le rapporteur et les différents orateurs, et je ne veux donc pas y revenir dans le détail, pour ne pas allonger inutilement ce débat.

Je ne veux pas non plus revenir sur la question des délais dans lesquels ce débat a eu lieu, question évoquée par M. le rapporteur. J'ai déjà donné mon opinion à ce sujet et je n'ai pas *a priori* de raison d'en changer, tout en donnant acte, en effet, à M. le rapporteur que les engagements ont été tenus. Pour ma part, je m'arrêterai là sur ce point car je n'ai aucun goût pour les polémiques subalternes et au demeurant tout à fait stériles.

Par-delà les critiques qui ont été faites à la démarche générale et sur différentes propositions du présent projet de loi, je veux tout de même faire observer que l'on note, sinon une large approbation de cette démarche, des orientations et des dispositions essentielles que contient le projet de loi, du moins une certaine difficulté à mettre en cause, de manière fondée, l'ensemble de ces orientations et ces dispositions.

Naturellement, et je ne l'oublie pas, on a parlé ici de la « chance » du ministre que je suis et de ce Gouvernement d'avoir pu recueillir, des gouvernements précédents, un tel héritage en matière de transports.

Il me serait facile de broder sur ce thème en évoquant, par exemple, la « chance » d'avoir pris en charge une S. N. C. F. dans l'état où on la connaît, compte tenu des reculs relatifs qu'elle a subis, de la régression de ses effectifs et de son potentiel dans différents domaines et du nouveau et important bond en arrière de cette entreprise programmé à l'échéance de la fin de 1982 !

« Chance » d'avoir pu disposer, puisque nous sommes arrivés aux affaires en cours d'année 1981, d'un budget de la navigation fluviale en nette régression, suivant d'autres régressions antérieures, au point que bon nombre de professionnels de ce secteur ont commencé par me poser la question de savoir si le Gouvernement considèrerait toujours qu'ils étaient condamnés à mort !

« Chance » d'avoir pu disposer, en matière de transport urbain, d'un budget d'investissements en régression de 20 p. 100 par rapport à l'année précédente ou, en matière de budget routier, de crédits également en régression !

« Chance » de pouvoir disposer d'un système de gestion des autoroutes conduisant, précisément, au moment où nous sommes arrivés au Gouvernement, à payer la facture d'appels en garantie de plus en plus lourds en raison des conditions dans lesquelles certaines concessions avaient été passées précédemment !

« Chance » dans le domaine du transport routier, d'être confronté, aux dires mêmes des transporteurs et de leurs représentants qualifiés, à des difficultés considérables liées à un abaissement relatif des prix, à une rétrécissement du champ de la tarification routière obligatoire, au refus systématique d'un certain nombre de demandes en matière fiscale et à des tracasseries administratives multiples dont je me souviens très bien — dès que je suis arrivé au ministère — avoir entendu parler !

« Chance » de me trouver, dans le domaine du transport aérien, avec « sur les bras » certains problèmes sans solution depuis de nombreuses années, s'agissant, par exemple, d'Air France et des moyens nécessaires à l'extension de ses dessertes.

J'arrête là l'énumération car je ne voudrais pas, pour ce qui me concerne, tomber dans le défaut que je reproche à bon nombre de mes interlocuteurs. En effet, je ne considère pas pour autant m'être trouvé devant un amas de décombres ; j'ai dit, dans mon exposé introductif, qu'il faut rendre à César ce qui lui appartient et constater qu'il y a eu, en effet, accroissement des capacités, des réalisations dans certains domaines. J'ai toujours dit que le T.G.V. était une excellente initiative et je n'ai pas changé d'avis.

Cependant, la réalité est plus contrastée que certains veulent bien le dire et les problèmes qui se posent — je n'ai fait que les effleurer d'une manière un peu polémique — sont réels et profonds.

Tous ceux qui connaissent ce secteur d'activité ou qui y travaillent le disent, le soulignent et, dans ces conditions, une action en profondeur, cohérente, globale et en même temps diversifiée était tout à fait nécessaire.

C'est donc pour se doter de l'instrument législatif nécessaire à l'accomplissement d'une telle action que répond tout simplement le projet de loi qui vous est soumis.

Il s'agit de clarifier, d'assainir les bases de l'activité de transport, de conforter chaque mode dans l'action pour qu'il puisse tenir sa place et répondre, dans les meilleures conditions, aux besoins du pays, sans que, pour autant, l'Etat cherche à remplacer les professionnels, les intervenants eux-mêmes dans leur domaine d'activité.

Je n'oublie pas non plus le reproche, que j'ai souvent entendu me faire depuis le début, selon lequel ce projet serait flou, ambigu. Je serais tenté de renvoyer le compliment à ses auteurs car je relève beaucoup de contradictions dans les reproches qui me sont faits, et encore aujourd'hui à cette tribune.

J'ai entendu dire, par exemple, qu'à l'arrivée du Gouvernement de la gauche la S. N. C. F. était dans une situation quasiment excellente, qu'elle avait pu se financer dans les meilleures conditions. On m'a adressé une sorte de message de soutien en espérant que je pourrais en faire autant, pour, aussitôt après, me soupçonner de vouloir en faire trop parce que les subventions prévues pour la S. N. C. F. seraient sans limite.

Il faut choisir ; on ne peut pas m'accuser d'une action et de son contraire.

De la même manière, j'ai entendu ici, comme en d'autres lieux, reprocher au Gouvernement de ne pas en faire assez en matière de routes, de transport fluvial ou de transport aérien. Il faudrait plus de crédits, plus de moyens, me dit-on. Puis, dans le même élan, on m'accuse de trop parler de développement alors qu'une économie efficace — je cite l'un des intervenants — « doit tendre à minimiser les déplacements ».

Aurais-je dû plutôt proposer une politique de régression du système des transports, ou des transports en général puisque l'on ne veut pas parler de système ?

Là encore, il y a contradiction.

Autre reproche : le projet escamoterait la question de la liberté de gestion des entreprises. Cela est inexact puisqu'il en est fait mention de la manière la plus explicite à l'article 5, à la suite d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale.

Recourant à une comptabilité sourcilieuse des propositions, on a dit que ce projet de loi tendait à multiplier les interventions de l'Etat dans tous les domaines, et, dans le même élan, on m'a demandé de créer un fonds de péréquation du transport aérien, ce qui ne ferait qu'ajouter une intervention de l'Etat à toutes celles qui existent déjà. Là encore, il faut choisir. On ne peut reprocher au Gouvernement à la fois d'en faire trop et de ne pas en faire assez.

Tout cela montre la difficulté de la cohérence dans un domaine qui est, en effet, extrêmement complexe et diversifié, et illustre le fait que l'on en vient facilement aux faux débats dans la discussion de ces problèmes.

Dans l'instant, je m'en tiendrai à répondre à cette question qui m'a été posée : quelle politique le Gouvernement veut-il mener en s'appuyant sur ce projet de loi ?

Il s'agit bien d'une politique de développement. C'est clair, c'est net. C'est un choix sérieux, responsable, raisonnable.

Naturellement, il ne s'agit pas de ne pas s'attacher à économiser les déplacements et les dépenses inutiles. Nous ne cherchons pas, c'est évident, à transporter pour le plaisir de déplacer les choses et les gens.

Nous ne nions pas non plus la réalité des effets de la crise économique qui frappe le pays. Mais notre volonté n'est pas de nous inscrire dans cette crise, de l'accepter de manière résignée, passive, pour des années et des années. Or, un tel projet de loi s'inscrit non pas dans le court terme, mais dans le moyen et le long terme. Le Gouvernement, tout en agissant avec réalisme, tout en prenant en compte les données nationales et internationales de la crise, a la volonté de surmonter progressivement cette situation et, en tout cas, de tout faire, avec les moyens qui sont les siens — et les moyens de la France ne sont pas négligeables — pour sortir de la crise.

Cela nous conduit à nous placer, c'est vrai, dans une perspective d'accroissement des besoins.

Il y aura accroissement des besoins de transport pour des raisons économiques d'abord. Le système de production moderne devient de plus en plus complexe ; la division du travail est de plus en plus grande ; enfin, on assiste au développement des qualifications spécifiques de chacun. Personne ne peut croire que l'on retournera à l'entreprise située à côté du lieu d'habitation, comme au XIX^e siècle ; c'est là une vision passiste et périmée des choses.

L'accroissement des besoins est une réalité ; il y a et il y aura encore urbanisation, même si l'on doit veiller à maîtriser cette dernière et à éviter que les pôles urbains ne deviennent monstrueux, gigantesques.

Tout cela induira des trafics nouveaux.

L'accroissement des besoins est lié aussi à la nécessité de faciliter l'accès aux loisirs, à la culture, aux sports, de répondre à des aspirations légitimes au voyage, aspirations qui se font jour chez tout le monde.

C'est sur cette vision réaliste des choses que nous nous fondons, réaliste, mais, en même temps, dynamique, conquérante ; nous voulons nous donner les moyens d'une meilleure satisfaction de ces besoins sociaux et nationaux, étant entendu que, lorsque nous parlons de développement, c'est au sens le plus large du terme, c'est-à-dire, à la fois, au sens de la quantité et au sens de la qualité. Il ne faut ni schématiser ni simplifier.

C'est donc bien dans une perspective de développement qu'il faut se placer si l'on veut améliorer la vie de nos concitoyens et ne plus connaître ces situations que l'on a connues ou que l'on connaît encore.

Je vous citerai quelques exemples simples.

Nous avons connu les implantations de logements dans des banlieues isolées sans que les moyens de transport aient été prévus ; cela a entraîné des pertes de temps considérables et des fatigues inutiles.

Je donnerai un autre exemple dont il m'a été donné de traiter récemment en Savoie : dans la vallée de la Tarentaise, on a créé — ce qui est très bien — 200 000 lits pour accueillir des touristes, notamment des skieurs, mais l'on n'a pas prévu les transports rendus nécessaires par de telles installations ; aussi, l'hiver dernier, s'est-on trouvé devant un monstrueux « bouchon », dont les conséquences auraient pu être catastrophiques ; il faut, maintenant, résoudre ce problème après coup et aux frais des collectivités publiques.

Il s'agit là d'exemples d'une mauvaise intégration de la solution des problèmes de transport aux projets généraux d'urbanisme et de développement économique.

Il s'agit donc bien d'une politique de développement.

Il s'agit aussi d'une politique tendant à obtenir une meilleure rationalité des investissements, pour soutenir l'effort nécessaire de modernisation et de recherche d'une plus grande productivité de toutes les entreprises du secteur.

A ce propos, je répète que notre objectif est bien de faire en sorte que chaque mode de transport puisse tenir sa place en faisant valoir ses qualités propres pour la satisfaction des besoins généraux du pays.

Il ne s'agit pas de procéder de manière arbitraire et autoritaire, de régenter ou de répartir des trafics entre les différents types de transport ; cela serait destructeur et extrêmement dangereux.

Il s'agit de poser des règles qui soient claires et loyales, et c'est bien à cela que tendent bon nombre des dispositions de ce projet de loi.

Quelques questions plus précises m'ont été posées à propos des différents modes de transport.

MM. Caillavet et Eberhard m'ont notamment interrogé sur le transport fluvial.

S'agissant de la réforme proposée pour la batellerie artisanale, il est bien évident que la création d'une chambre de la batellerie est liée à l'attribution du statut d'artisan aux bateliers, qui pourront ainsi bénéficier des différents avantages qui se rattachent à ce statut.

Je comprends tout à fait le souci de M. Caillavet de réagir contre certaines tendances au corporatisme, qui peuvent être favorisées par les structures et par le mode de fonctionnement de la profession. Tel est bien l'objectif du Gouvernement, étant entendu qu'il ne faut pas, là non plus, viser les mauvaises cibles.

Ainsi, on est souvent parti en guerre contre le tour de rôle. Mon point de vue est qu'il faut réformer et adapter ce système, qui comporte certains aspects auxquels tiennent les bateliers, mais qu'il faut aussi favoriser les passations de marché sur une plus grande échelle et avec d'autres procédures ; le tour de rôle n'interviendrait plus alors que comme un mode de gestion interne de la profession et non plus comme un mode de relations avec les clients.

Certaines adaptations et modernisations sont donc nécessaires ; d'ailleurs, les intéressés eux-mêmes y souscrivent.

Comment pérenniser la commission Grégoire ? Ce n'est pas très aisé.

Je vous rappelle toutefois que le projet prévoit une extension du rôle du conseil supérieur des transports — transformé en conseil national — et la création de comités régionaux et départementaux des transports. Il existera donc des bases de concertation, où pourront intervenir les élus, mais aussi les représentants des professions.

En ce qui concerne les conclusions de la commission Grégoire, je serais tenté de vous retourner la question et de vous demander quelle est sa religion — car je ne la connais pas encore — à l'égard des différents projets Rhin—Rhône, Seine—Nord, Seine—Est. Le Gouvernement ne pourra trancher que lorsqu'il disposera des conclusions de cette commission, et ce moment, vous le savez, ne saurait tarder.

S'agissant de la modernisation de l'exploitation du réseau fluvial, un plan a commencé à être mis en œuvre ; il comporte, en particulier, la modernisation et l'automatisation des écluses. Mais il faut, là aussi, agir de manière progressive.

Enfin, les problèmes de la batellerie industrielle ne m'ont pas échappé, monsieur Eberhard. Il faut évidemment les traiter dans le même esprit que celui avec lequel nous abordons les problèmes de la batellerie artisanale.

Pour ce qui est de l'érosion des berges, je voudrais, afin de ne pas allonger le débat, vous renvoyer à la réponse détaillée que j'ai apportée au moment du débat budgétaire.

A propos de la S. N. C. F., le cahier des charges devrait être établi dans un délai de quelques mois — disons trois mois — étant entendu qu'il faut pouvoir consulter le nouveau conseil d'administration qui devrait être bientôt mis en place.

Pour ce qui est du transport aérien, je ne peux que confirmer la réponse très détaillée que j'avais faite à M. Parmantier lors de la discussion du budget. Les grandes compagnies, comme Air France ou Air Inter, jouent un rôle fondamental dans la satisfaction des besoins. Mais nous considérons qu'il y a place pour des compagnies moins importantes ou plus petites.

Grâce à leur souplesse d'adaptation, à leurs qualités, elles peuvent rendre des services complémentaires pour couvrir l'ensemble des besoins régionaux, nationaux et même d'outre-mer.

En ce moment, nous étudions les moyens par lesquels pourrait être assurée cette complémentarité dans un souci d'efficacité et de rigueur financière, souci partagé par l'Etat et les collectivités locales.

Enfin, le dernier point que j'aborderai concerne l'intervention de l'Etat. Il me semble qu'on a manifesté une grande hypocrisie à ce sujet. Je l'ai déjà dit au congrès des transports routiers. En effet, on reste attaché à un libéralisme selon lequel aucune restriction ne pourrait être apportée à l'activité des entreprises de transport.

Cependant, dans le même temps, personne ne réclame la suppression de toutes les mesures qui ont été prises et qui sont liées à la notion de service public. Elles concernent notamment la péréquation, certains tarifs sociaux, des réglementations telles que les licences en matière de transports routiers, les tarifications obligatoires. Personne ne veut mettre en cause ces mesures en raison de leur utilité.

Il faut être sérieux dans ce domaine. Il s'agit d'un secteur qui a une activité spécifique et auquel on ne peut pas appliquer les règles de droit commun en vigueur dans les secteurs commerciaux traditionnels. Les méthodes de fonctionnement et d'organisation de ce secteur sont particulières. En outre, il faut lui apporter des garanties si l'on veut qu'il puisse travailler dans des conditions normales. Je rappelle que la concurrence est nécessaire, qu'un aiguillon doit inciter à la recherche d'une meilleure compétitivité. Dans ce domaine, il faut réaliser une sorte de cocktail, de mélange subtil.

Telles sont les préoccupations que nous avons prises en considération pour vous présenter avec beaucoup de sérieux et de réalisme les dispositions contenues dans le projet de loi. Il ne s'agit pas d'imposer une vision qui ne tienne pas compte de la réalité, des aspirations et des besoins des usagers et des professionnels.

Ce projet de loi ne présente aucune ambiguïté, aucun flou. Notre démarche est parfaitement claire. Il en sera de même pour les décrets.

Je souhaite, pour ma part, que le reproche qui m'est fait à ce sujet ne soit motivé par le désir de quelques-uns de continuer à évoluer dans le flou, dans l'ambiguïté, dans des eaux finalement malsaines et qui ne correspondent pas à l'intérêt général.

On a parlé de loi historique en faisant référence à une déclaration que j'aurais faite.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La presse l'a dit !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je n'ai pas fait cette déclaration. Il s'agit d'un raccourci journalistique. On ne prête qu'aux riches. Dans ce cas précis, je ne voyais pas de raison de m'en plaindre. C'est pourquoi je ne me suis pas livré à je ne sais quel démenti. J'ai toujours pensé, pour ma part, qu'il fallait laisser à l'histoire le soin de décider ce qui est finalement historique ou ce qui ne l'est pas.

Je vous soumetts une loi de nécessité, une loi d'imagination, une loi de bon sens et, finalement, pour toutes ces raisons, une loi d'avenir. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur celles de la gauche démocratique.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

CHAPITRE I^{er}

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

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Le système des transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

« Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que

la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 7, présenté par M. Ceccaldi-Pavard au nom de la commission, vise à rédiger comme suit l'intitulé du chapitre premier du titre premier :

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

Le deuxième, n° 9 rectifié, présenté par M. Ceccaldi-Pavard au nom de la commission, tend à rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

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

Le troisième, n° 10 rectifié, présenté par M. Ceccaldi-Pavard au nom de la commission, a pour objet de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

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

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet article 1^{er}, qui préface logiquement l'ensemble du projet, comme l'a souligné le rapporteur de l'Assemblée nationale, entend déterminer le rôle des transports intérieurs dans leur globalité, c'est-à-dire qu'il s'applique à tous les modes de transport et aussi bien aux marchandises qu'aux voyageurs.

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

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

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

Sur ces deux points, c'est-à-dire sur la terminologie « système » et sur le droit au transport, votre commission des affaires économiques et du Plan souhaite faire les observations suivantes.

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

Par ailleurs, ce terme me paraît exclure la notion même de concurrence. Aussi estimons-nous qu'il serait plus approprié de substituer au mot « système » les mots : « Les divers modes ». Cela fait l'objet de l'amendement n° 9 rectifié.

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

S'il s'agit, en revanche, de garantir à tous les citoyens les moyens matériels de se déplacer où et comment ils le désirent, il convient de mesurer les charges qu'une telle obligation ferait peser sur la collectivité et le contentieux qui pourrait naître, par exemple, de toute suppression d'une desserte publique notoirement déficitaire.

Pour rester dans le domaine du possible et du raisonnable, comme l'indique d'ailleurs l'article 2, il nous apparaît donc préférable que le texte se borne à affirmer ou à réaffirmer ce

droit comme une liberté essentielle de la personne humaine, en employant le mot « citoyen » au lieu d'« usager », ce dernier terme nous semblant impropre, puisqu'il s'applique à une personne qui, par définition, utilise déjà un mode de transport.

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

Cet ensemble d'observations nous conduit à vous proposer de modifier comme suit l'article 1^{er} : « Les divers modes de transport intérieur doivent satisfaire les besoins de tout citoyen dans les conditions... » et de rédiger comme suit le deuxième alinéa :

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

La mise en œuvre des dispositions de la présente loi doit permettre de satisfaire ces besoins. »

Tel est l'objet de l'amendement n° 10 rectifié. En conséquence, la commission propose alors l'amendement n° 7, qui viserait à rédiger l'intitulé du chapitre I^{er} et du titre I^{er} de la manière suivante : « Des principes généraux applicables aux transports intérieurs destinés à satisfaire les besoins des citoyens. »

M. le président. J'ai cru comprendre au travers de vos propos, monsieur le rapporteur, que vous demandiez la réserve de l'amendement n° 7 jusqu'après l'examen des amendements n° 9 rectifié et n° 10 rectifié.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Oui, monsieur le président.

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

Je consulte le Sénat sur la demande de réserve formulée par la commission.

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

La réserve est ordonnée.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements en discussion ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement ne peut accepter ces amendements pour trois raisons.

La première, c'est qu'ils suppriment la notion de droit au transport, à laquelle le Gouvernement est fondamentalement attaché pour les raisons que j'ai déjà exposées.

La deuxième, c'est que la substitution du terme « citoyen » à celui d'« usager » ne paraît pas adaptée dans ce cas précis. Tout d'abord, elle aboutit à exclure du droit au transport les personnes de nationalité étrangère résidant dans notre pays. En effet, *a priori*, le terme « citoyen » est réservé aux nationaux. Ensuite, le terme d'« usager », contrairement à celui de « citoyen », recouvre non seulement les personnes, mais également les entreprises, qui sont, elles aussi, des usagers du système de transport. Je ne voudrais pas faire à la commission le mauvais procès de penser qu'elle a l'intention de priver les entreprises de l'accès au système de transport et du libre choix du moyen de transport.

En troisième lieu, l'amendement n° 10 rectifié, tel qu'il est rédigé, aboutit curieusement à considérer que tout citoyen peut avoir le droit d'assurer lui-même tout transport de personnes ou de marchandises. C'est une singulière extension des règles qui existent actuellement dans la profession. De plus, c'est mettre en cause directement les garanties qui s'attachent à l'exercice de la profession de transporteur. N'importe qui ne peut pas être transporteur.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement estime préférable d'en rester à la notion de droit au transport et à une rédaction qui lui paraît plus rigoureuse.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole, contre les amendements.

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

M. Robert Laucournet. Je m'expliquerai en effet, monsieur le président, sur les trois amendements n° 7, 9 rectifié et 10 rectifié, comme l'ont fait M. le rapporteur et M. le ministre.

L'article 1^{er} du projet de loi nous paraît avoir été très heureusement modifié par la rédaction de l'Assemblée nationale, qui avait d'ailleurs recueilli l'accord du Gouvernement. Par conséquent, nous sommes contre les amendements n^{os} 9 rectifié et 10 rectifié qui constituent l'essentiel, l'amendement n^o 7 étant un amendement de coordination.

Pourquoi le groupe socialiste est-il opposé à ces amendements? L'affirmation du droit au transport et sa consécration dans un texte législatif constituent l'un des fondements d'une politique des transports qui s'attache à répondre aux besoins des citoyens. Le droit au transport fait donc apparaître cette notion. Quant à l'expression « divers modes », elle nous semble volontairement neutre. Elle fait disparaître la complémentarité des différents modes de transport que sous-entend l'expression « système de transports ». De la même manière, le mot « citoyen » apparaît neutre par rapport au mot « usager » qui, lui, renvoie clairement à la notion de service public.

Droit au transport, notion d'usager, tels sont les deux thèmes qui nous paraissent essentiels dès que l'on pose la définition de cette loi d'orientation. C'est la raison pour laquelle nous tenons absolument au maintien du texte voté par l'Assemblée nationale et nous prononçons contre les amendements n^{os} 9 rectifié et 10 rectifié, ainsi, bien entendu, que l'amendement n^o 7 qui reprend l'essentiel de la proposition en titrant différemment — et anormalement, à notre sens — ce chapitre premier.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, j'ai écouté tout à l'heure les raisons pour lesquelles M. le ministre d'Etat donnait un avis défavorable à ces amendements. Je les reprends.

En premier lieu, monsieur le ministre d'Etat, vous avez dit : « Je ne veux pas du terme « citoyen » ; il faut reprendre le terme « usager », car le terme « citoyen » exclut les personnes de nationalité étrangère ». Je crois que lorsqu'on fait une loi on la fait pour les Français, et que les étrangers qui habitent notre sol sont soumis à cette loi.

M. Paul Robert. C'est vrai !

M. Robert Laucournet. Ils marchent à pied !

M. Raymond Dumont. On pourrait peut-être les mettre dans la dernière voiture du métro !

M. Charles Pasqua. Vous n'allez pas nous donner des leçons !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. En deuxième lieu, en ce qui concerne le droit au transport, vous avez dit que la notion d'usager comprenait les entreprises. Je veux bien, mais reportons-nous à votre texte. Il y est écrit : « Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer... » Or je ne pense pas que les entreprises se déplacent !

Enfin, en troisième lieu, vous avez déclaré qu'il était anormal d'avoir écrit dans notre texte : « ... d'exécuter lui-même, ou de faire exécuter par l'organisme ou l'entreprise de son choix, tout transport de personnes, de biens ou de marchandises... » Je ne pense pas, monsieur le ministre, que vous soyez opposé au texte voté par l'Assemblée nationale? Or notre amendement en reprend pratiquement la rédaction, que voici : « ... la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix ».

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Monsieur le président, nous sommes un peu surpris par les propos de M. Ceccaldi-Pavard qui établit une différence entre les citoyens et les usagers. Il nous semble que nous sommes Français ou étrangers dans un pays, mais tous des usagers.

Nous sommes absolument opposés aux trois amendements qui ont été déposés par la commission — nous l'avons d'ailleurs dit lors de la réunion de cette commission — car il s'agit en fait, avec la reconnaissance du droit au transport, du point fort du projet. Ce droit, qui concerne les personnes, doit être à notre avis consacré, généralisé et légitimé. C'est une exigence

particulièrement nécessaire de notre temps, qui figurait d'ailleurs dans le préambule de la Constitution de 1946 et qui s'inscrit tout naturellement dans le progrès historique permettant au plus grand nombre de bénéficier de droits nouveaux.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n^o 9 rectifié.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n^o 9 rectifié, 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^o 99 :

Nombre des votants.....	291
Nombre des suffrages exprimés.....	291
Majorité absolue des suffrages exprimés .	146
Pour l'adoption	185
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Je vais mettre aux voix l'amendement n^o 10 rectifié.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n^o 10 rectifié, 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^o 100 :

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.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Nous en revenons à l'amendement n^o 7, qui avait été précédemment réservé.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, il serait préférable de réserver cet amendement jusqu'après l'article 8, puisqu'il concerne tout le chapitre.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. S'agissant d'une réserve technique, le Gouvernement l'accepte.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition?...

La réserve est ordonnée.

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

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

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

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

Je suis d'abord saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 11, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, tend à rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Les conditions d'accès, de qualité et de prix des transports doivent être déterminées de telle sorte que tout citoyen puisse exercer les libertés énoncées à l'article premier, à un coût acceptable pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au public. »

Le second, n° 114 rectifié, présenté par MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Laucournet, Parmantier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés, a pour objet, à la fin du premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public », par les mots : « notamment par l'utilisation de moyens de transport ouverts au public assurant un maillage suffisant du territoire, en particulier dans les zones rurales et à faible densité de population ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 11.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Partant de l'idée que l'exercice du droit dont dispose tout citoyen de se déplacer dépend, en pratique, de la possibilité qu'il a d'accéder à un mode de transport et d'en acquitter le prix et non de la mise en œuvre d'un droit que personne ne lui conteste, votre commission vous propose de rédiger différemment le premier alinéa de l'article 2.

M. le président. La parole est à M. Laucournet, pour défendre l'amendement n° 114 rectifié.

M. Robert Laucournet. Mes chers collègues, nous avons voulu faire apparaître, à la fin du premier alinéa de l'article 2, une notion qui ne figure pas dans le texte dont nous discutons.

Notre préoccupation a été de démontrer que l'absence de transports collectifs contribue — j'en sais quelque chose dans la région du Limousin où je vis — à la désertification d'une partie du territoire. Elle entraîne l'existence d'« usagers captifs », qui sont des personnes âgées sans moyen de déplacement ou à faible niveau de ressources, des jeunes qui sont bloqués dans les villages.

Par notre amendement, nous voulons remédier à cette situation pour revitaliser et irriguer les zones rurales ou à faible densité de population.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 11 et 114 rectifié ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 11. Encore une fois, il s'agit de faire disparaître la notion de droit au transport. Dans la mesure où M. le rapporteur indiquait lui-même à l'instant que personne ne conteste ce droit, je ne comprends vraiment pas cette peur des mots au point que l'on veuille à tout prix bannir cette notion du texte. Par conséquent, je suis pour le maintien de cette notion.

Par ailleurs, je dois dire qu'on aboutit à un paradoxe en ce sens que, si l'on retenait la formulation proposée, le contenu du droit au transport, puisque l'expression ne figure plus, s'appliquerait non plus seulement aux personnes, comme c'est le cas dans le projet initial du Gouvernement, mais également aux marchandises, ce qui aboutirait à l'extension de ce droit. Ce n'est sûrement pas l'objectif recherché !

L'amendement n° 114 rectifié comporte des précisions intéressantes, compatibles avec la volonté du Gouvernement. Dans ces conditions, je m'en remettrai à la sagesse de votre assemblée.

Toutefois, comme il s'agit de transports destinés à mieux satisfaire les usagers, à mieux répondre aux besoins, je préférerais « transports collectifs » ; les formes suivant lesquelles les besoins peuvent être satisfaits sont, en effet, très variables.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 114 rectifié ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, nos collègues socialistes devraient transformer leur amendement en sous-amendement à l'amendement n° 11. En effet, si celui-ci était voté, leur amendement, tel qu'il est rédigé, deviendrait sans objet. La commission serait favorable à une telle adjonction si elle était présentée sous forme de sous-amendement.

M. le président. Je n'avais pas posé la question, car j'avais compris que M. Laucournet était plutôt hostile à votre amendement. (*Sourires.*) Je le voyais donc difficilement le sous-amender.

Cela dit, je lui donne la parole.

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, je ne peux pas faire cette opération parce que je suis absolument opposé à l'amendement n° 11 de la commission, qui fait disparaître à nouveau la notion de droit au transport, que nous avons défendue sans succès à l'article 1^{er}. Il ne fait plus référence à une mise en œuvre progressive de ce droit, qu'il convient de s'attacher à satisfaire par étape par une politique active et au moyen des dispositions de cette loi.

Je ne fais donc pas de notre amendement un sous-amendement à l'amendement de la commission, mais, à la demande du Gouvernement, je le rectifie de la manière suivante : « notamment par l'utilisation de moyens de transport public assurant un maillage suffisant... ».

M. le président. L'amendement n° 114 rectifié bis tendrait donc, à la fin du premier alinéa de l'article 2, à remplacer les mots : « notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. » par les mots : « notamment par l'utilisation de moyens de transport public assurant un maillage suffisant du territoire, en particulier dans les zones rurales et à faible densité de population. »

Personne ne demande la parole ?...

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 11.

M. Michel Chauty, président de la commission. La commission demande un scrutin public. (*Exclamations sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Jacques Eberhard. On en a jusqu'à demain soir !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11 de la commission, 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° 101 :

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'amendement n° 114 rectifié bis n'a plus d'objet.

Toujours sur l'article 2, je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 12, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, tend à remplacer les deuxième et troisième alinéas de cet article par les dispositions suivantes :

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

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

« — des catégories sociales les plus défavorisées ;

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

Le second, n° 115, déposé par MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Laucournet, Parmentier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés, vise, au deuxième alinéa de cet article, à remplacer les mots : « peuvent être » par le mot : « seront ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 12.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Par cet amendement n° 12, la commission vous propose de modifier deux alinéas de l'article 2.

En effet, dans le texte qui nous est transmis par l'Assemblée nationale, il est indiqué que « des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ». Sur ce premier point, la commission propose la rédaction suivante : « des mesures particulières doivent progressivement être prises ».

D'autre part, en ce qui concerne le troisième alinéa, il nous semblerait meilleur de séparer le cas des catégories socialement défavorisées de celui des handicapés géographiques, pour éviter de donner à penser qu'il n'existe des catégories ainsi défavorisées que dans des territoires lointains et dans des régions isolées. C'est la raison pour laquelle nous avons modifié la rédaction de cet alinéa.

M. le président. La parole est à M. Grimaldi, pour défendre l'amendement n° 115.

M. Roland Grimaldi. M. le président, s'agissant des mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite, des engagements ont été pris à diverses reprises. L'occasion se présente ici de les concrétiser dans un texte législatif. Il importe de ne pas la négliger et de ne pas se limiter à une éventualité.

Par ailleurs, monsieur le président, en ce qui concerne l'amendement n° 114 rectifié bis, déposé par le groupe socialiste, il m'apparaît, ainsi qu'à M. Laucournet, que cet amendement ne tombait pas.

M. le président. Monsieur Grimaldi, à partir du moment où, après le vote d'un amendement, un deuxième amendement tend à modifier le texte initial et non pas à compléter le texte de l'amendement, il doit être transformé en sous-amendement. La commission a fait cette proposition à l'auteur de l'amendement qui l'a refusée.

De ce fait, automatiquement, l'amendement n'avait plus d'objet. Le règlement est absolument formel.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, veuillez m'excuser de revenir sur un vote qui est intervenu, mais il me semble que notre amendement n° 114 rectifié bis complète le texte. Il aurait pu très bien compléter l'amendement de la commission.

M. le président. Votre texte proposait de remplacer les mots : « notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public », par les mots : « notamment par l'utilisation de moyens de transport public... ». Il s'agissait donc bien d'un amendement et il ne pouvait pas être considéré comme une proposition additionnelle à l'amendement n° 11. Je suis absolument formel sur ce point ; sinon, je trahirais à la fois l'esprit et la lettre du règlement.

Nous en revenons à la discussion des amendements n° 12 et 115.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement, en accord avec l'Assemblée nationale, avait retenu le mot : « peuvent ». En effet, il s'agit d'introduire la possibilité de telles mesures, qui seront ainsi progressivement prises ; cela permet de confirmer l'objectif sans pour autant préjuger les décisions ultérieures du Gouvernement et du législateur, en matière de loi de finances par exemple.

Cela dit, le mot : « doivent » n'est pas approprié dans la mesure où, dans ces domaines, des dispositions de cette nature ont déjà été prises. Il ne s'agit pas d'une innovation mais plutôt de la confirmation de la nécessité de les appliquer. Ainsi la proposition formulée dans l'amendement n° 115 me paraît mieux adaptée.

Tel est l'état d'esprit du Gouvernement. Sur le fond, il n'existe pas de contradiction ; il y a simplement une précaution qui vise à ne pas préjuger une décision ultérieure concernant les rythmes de réalisation.

Cela dit, je m'en remettrai à la sagesse de votre Assemblée.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 115 devient sans objet.

Par amendement n° 13, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le dernier alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il a semblé à votre commission que l'information des citoyens ne relève pas du domaine législatif ; il convient de s'en tenir aux dispositions générales et normatives.

Elle pense que de tels problèmes doivent être réglés par voie réglementaire. A-t-on songé qu'à ce titre tous les Français pourraient exiger qu'on leur adresse gratuitement l'indicateur des chemins de fer ?

M. Jacques Eberhard. Vous protestez parce que beaucoup trop de choses doivent être réglées par décret et vous en ajoutez d'autres !

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je ne comprends pas du tout la démarche qui a conduit au dépôt de cet amendement. En effet, la disposition que tend à supprimer cet amendement est tout à fait dans l'esprit de notre temps. Elle vise à répondre à une aspiration quasiment générale en rendant plus aisée l'utilisation des moyens de transport et en accroissant, en même temps, leur efficacité.

Cela dit, il est bien évident qu'il faut s'en remettre au sens des responsabilités des personnes chargées de mettre en œuvre ces moyens d'information, afin qu'elles ne tombent dans l'excès que redoute M. Ceccaldi-Pavard.

En tout cas, le texte qui vous est soumis ne conduit nullement à de tels excès. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Je m'étonne tout à fait de la position de M. le rapporteur qui, depuis le début de son propos, se plaint que ce texte contient trop de renvois à des dispositions réglementaires, alors que, maintenant, c'est lui qui demande au Gouvernement de faire des règlements interprétatifs du texte.

Cela étant, le groupe socialiste votera contre cet amendement n° 13, car il nous apparaît que le droit aux transports doit être très normalement accompagné d'un droit à l'information et nous demandons que ce droit soit inscrit dans le texte, pour faire face naturellement aux demandes et aux besoins des usagers.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je voudrais simplement demander qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. Je n'ai jamais dit que je voulais qu'on prenne des textes réglementaires supplémentaires ; j'ai simplement dit que l'information sur les moyens qui sont offerts aux usagers est du domaine des entreprises ou de toute autre personne et non pas de la loi.

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Le groupe communiste votera contre cette disposition.

Je voudrais simplement donner un exemple à M. le rapporteur. Dans les régions en pleine évolution comme celles des villes nouvelles, je pense à Saint-Quentin-en-Yvelines, où la population croît très rapidement, nous avons des modifications mensuelles pour ne pas dire hebdomadaires des conditions de desserte. Pour le R. E. R., par exemple, la population est dans l'ignorance totale de ce qui se fait. Nous avons le devoir de rendre obligatoires en quelque sorte ces informations et d'obliger la S. N. C. F. ou toute société concernée à faire un effort d'information de la population. Je suis donc pour le maintien de cette disposition.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public, l'une émanant de la commission, l'autre 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° 102 :

Nombre des votants	302
Nombre des suffrages exprimés	302
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	152
Pour l'adoption	196
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

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

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

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

Par amendement n° 14, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début de la première phrase du premier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le début de la première phrase du premier alinéa de l'article 3 voté par l'Assemblée nationale est ainsi libellé : « La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport... »

Votre commission apprécie mal le sens des mots « développement harmonieux », d'autant que l'apparition de techniques nouvelles peut entraîner un accroissement considérable de tel mode de transport au détriment de tel autre ; c'est le cas pour l'avion ou pour le T. G. V. Elle préfère l'expression : « le développement et la complémentarité ».

Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Il considère en effet que l'expression : « harmonieux et complémentaire » traduit bien les objectifs de la politique et de l'action qu'il entend mener, en marquant clairement que le développement nécessaire doit se faire globalement, de manière équilibrée et complémentaire. Tout se tient.

Cette complémentarité doit donc être vue et mise en œuvre d'une façon dynamique.

L'amendement schématise et aboutit finalement à proposer une politique qui tomberait dans certains travers qui ont déjà été dénoncés au cours de ce débat.

M. Raymond Dumont. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Raymond Dumont. Sauf erreur de ma part, l'amendement de la commission, outre ce qu'en a dit M. le rapporteur, fait également disparaître les mots « individuels et collectifs ». Dans le texte adopté par l'Assemblée nationale, il est en effet question du « développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs... »

C'est une raison supplémentaire pour le groupe communiste de ne pas voter cet amendement.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je voudrais dire à notre collègue M. Dumont que l'expression « les divers modes de transport » recouvre tous les modes, qu'ils soient individuels ou collectifs. Si nous avons supprimé cette expression, c'est non pas pour modifier le sens du texte, mais uniquement pour alléger le texte.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Adolphe Chauvin. J'avoue ne pas comprendre. Il me semblait que l'amendement de la commission maintenait l'idée même du texte qui nous arrive de l'Assemblée nationale.

Je lis dans ce texte que « la politique globale des transports... assure le développement harmonieux... » Je suis pour l'harmonie, mais je ne vois pas très bien comment on peut affirmer que « la politique globale des transports assure le développement harmonieux ». Par ailleurs, je ne vois pas de différence entre les mots « complémentarité » et « complémentaire ». Ou alors, les mots n'ont plus de sens...

Par ailleurs, il s'agit, selon M. le ministre d'Etat, d'assurer une politique globale. Or l'amendement précise : « La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement et la complémentarité... »

J'imagine que le rapporteur de la commission ne verrait pas d'inconvénient à ce que l'on maintienne l'expression : « le développement harmonieux », si cela doit faire plaisir à M. le ministre d'Etat. Cependant, l'expression « le développement et la complémentarité » me semble plus heureuse que les mots : « le développement complémentaire ».

J'avoue ne pas comprendre la divergence existant sur ce point entre le Gouvernement et la commission.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Je voudrais faire une simple mise au point. Un développement harmonieux ? Tout le monde le souhaite. Cela pourrait traduire une stabilité. Or dans ce domaine, comme dans tous les domaines économiques, il y a par nature instabilité. Certains modes de transports qui, aujourd'hui, se développent pour des raisons de technique, peuvent, demain, se trouver complètement bloqués pour diverses autres raisons, d'approvisionnement énergétique notamment. Il y aurait donc immédiatement dysharmonie.

A l'article premier, il est précisé que le système de transports intérieurs doit concourir, en particulier, à la défense du pays. Or en cette matière — je voudrais attirer l'attention du Sénat

sur ce point — il n'y a plus harmonie. On se trouve malheureusement en face de problèmes graves. Le plus important est alors d'avoir une complémentarité, car lorsqu'un moyen de transport ne fonctionne plus, il en faut d'autres pour le relayer. Je citerai l'exemple de moyens lourds que nous avons connus pendant le dernier conflit. La S.N.C.F., qui rend des services inestimables, se trouve bloquée très rapidement par suite de sa rigidité. Il faut donc disposer de moyens complémentaires. On ne peut pas les prévoir sur-le-champ. Cela suppose une organisation suffisamment souple pour pouvoir manœuvrer, pour l'essentiel, dans un autre sens.

Vous comprendrez dès lors que la commission n'ait pas retenu le terme « harmonieux » ; sinon, où serions-nous ? Dans le simple débat économique, nous sommes toujours en période d'instabilité pour une raison quelconque. Ce qui est important, c'est de disposer de moyens complémentaires pour pouvoir manœuvrer comme nous l'entendons, pour la sécurité et la compétitivité du pays.

M. Jacques Eberhard. C'est le texte de l'Assemblée nationale !

M. Robert Laucournet. C'est le texte du Gouvernement !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 14, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 15, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de remplacer la dernière phrase du premier alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

« Elle tient compte :

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

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

« — des conséquences pour l'environnement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Votre commission craint que la prise en compte des coûts sociaux et, qui plus est, « monétaires et non monétaires » ne viennent pas trop occulter le coût économique réel d'exploitation, d'entretien et d'usage, et décourager de ce fait tout effort de productivité.

Elle vous propose donc que le texte fasse référence aux contraintes supportées par la collectivité, les usagers et les tiers, et aux conséquences qui en résultent pour l'environnement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement s'oppose à cet amendement. Le terme « coûts sociaux » est important. Il prend en compte l'ensemble des éléments. Certains figurent dans l'amendement, mais d'une manière plus vague et plus ambiguë.

D'ailleurs, les explications que j'ai données au cours du débat montrent qu'ils s'agit bien d'un élément fondamental pour le développement d'une politique nouvelle plus efficace des transports de personnes et de marchandises.

Les notions définies dans cet article 3 visent les choix en matière de politique globale des transports aux différents niveaux et non pas la gestion des entreprises, qui est évoquée dans un autre article. Il ne faut pas confondre les deux.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Robert Laucournet. Le groupe socialiste votera contre l'amendement, car lorsqu'on est élu maire, la seule chose que l'on ait à redouter, c'est d'oublier quelque chose, ce qui nous paraît ici un danger.

L'énumération de la commission n'est pas exhaustive ; le texte de l'Assemblée nationale, qui est plus général, plus complet, nous semble recouvrir, et même au-delà, le souci de la commission.

C'est pourquoi nous voterons contre l'amendement qu'elle nous propose.

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Le groupe communiste votera également contre l'amendement, car il tient beaucoup à la notion de « coût social ». Cela signifie qu'il faut substituer à la notion étroite de rentabilité financière celle de rentabilité sociale, qui inclut non seulement la création, l'entretien, l'usage des infrastructures, mais aussi l'ensemble des éléments humains et sociaux tels que les exigences de la réglementation du travail ou encore la sécurité, les consommations énergétiques, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement. Tous ces éléments doivent entrer dans le coût social et il faut les avoir bien en vue.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Monsieur le président, étant donné l'importance de cette question, la commission demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 15, 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° 103 :

Nombre des votants	300
Nombre des suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.	151
Pour l'adoption	195
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Je suis maintenant saisi de deux amendements présentés par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 16, tend à rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 3 :

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

Le second, n° 17, vise à supprimer le dernier alinéa de ce même article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Par l'amendement n° 16, la commission des affaires économiques propose de rédiger différemment le deuxième alinéa de l'article 3 en y faisant mention des règles définies par la Communauté économique européenne.

De ce fait, il convient de supprimer le dernier alinéa, et c'est là l'objet de l'amendement n° 17.

Je crois savoir qu'il y a des objections. Aussi suis-je tout prêt à les entendre.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je veux bien donner acte à la commission de son souci de brièveté mais, dans ce cas précis, je considère que l'économie est préjudiciable parce qu'il est utile d'indiquer clairement, comme le précise le deuxième alinéa dans sa rédaction présente, que la politique des transports « établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

Ces notions ne ressortent pas toutes des règles définies par le traité de Rome, dont on sait qu'il vise, par exemple, le transport de marchandises et pas celui de voyageurs. Par conséquent, il semble nécessaire que la mention soit faite à part et de manière plus précise.

J'ajoute que si cet amendement vise à s'assurer que les mesures susceptibles d'être prises dans ce domaine le seront bien dans le respect des traités internationaux, en particulier du traité de Rome, je puis donner l'assurance à M. le rapporteur et à la commission que le Gouvernement entend naturellement, comme c'est son devoir le plus strict, respecter les engagements de la France. Il n'est pas question d'agir autrement.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement préfère le maintien de la rédaction initiale.

J'ajoute que la partie relative à l'esprit européen du texte est moins restrictive que l'amendement proposé. En effet, nous disons bien que la politique française, donc les transports, « contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports ». Or, cette disposition ne figure pas dans l'amendement qui nous est proposé.

Au bénéfice de l'assurance que j'apporte de la volonté du Gouvernement — cela allait de soi — de respecter l'esprit et la lettre du traité de Rome, je pense que la commission pourrait admettre le maintien du texte initial.

M. le président. Monsieur le rapporteur, M. le ministre d'Etat vous a-t-il convaincu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il m'a en partie convaincu, monsieur le président, car je ne voudrais pas que notre texte soit restrictif.

Je propose donc un amendement n° 16 rectifié, qui reprendrait le texte de l'amendement n° 16, mais en en supprimant les mots : « dans le cadre des règles définies par la Communauté économique européenne ». (*Mouvements divers sur les traversées socialistes et communistes.*)

Le deuxième alinéa de l'article 3 se lirait ainsi : « Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises ».

M. Jacques Eberhard. C'est le texte de l'Assemblée nationale !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Non ! je supprime les mots : « en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

Maintenant, je veux bien retirer l'amendement n° 17 mais je me demande si l'Assemblée nationale a vraiment ajouté quelque chose en adoptant cette disposition.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 16 rectifié tendant à rédiger comme suit le deuxième alinéa :

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

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 16 ainsi rectifié ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'aurais aimé que la commission aille jusqu'au bout du raisonnement et ajoute *in fine* les mots : « , en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation ».

Nous aurions ainsi toutes les précisions souhaitables.

Quant au dernier alinéa, il résulte de l'adoption par l'Assemblée nationale d'un amendement d'origine gouvernementale, précisément parce que nous avons eu le souci de tenir compte des observations faites à l'égard de l'attention qu'il faut apporter à la participation de la France à la politique européenne des transports, en particulier dans le contexte actuel. Je souhaite donc que cet alinéa soit maintenu.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, M. le ministre d'Etat m'a convaincu en ce qui concerne le dernier alinéa. En accord avec le président de la commission, je retire donc l'amendement n° 17.

En revanche, je ne peux pas aller jusqu'au bout du chemin avec M. le ministre des transports ; en effet — nous l'avons d'ailleurs dit tout à l'heure — bien que partisans de l'harmonie, nous n'aimons pas, dans les textes de loi, voir figurer les termes « harmonieux » ou « harmonisant ».

C'est la raison pour laquelle, conséquents avec nous-mêmes, nous maintenons l'amendement n° 16 rectifié.

M. le président. L'amendement n° 17 est retiré.

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 16 rectifié.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, là encore, je cherche à comprendre !

Un principe qui est affirmé me paraît excellent : « Elle établit... les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transports et entre les entreprises ». C'est clair et net. Il est bien entendu qu'il faut rechercher toutes les conditions d'une concurrence loyale.

Mais on ajoute « notamment ». J'ai souvent entendu dans cette assemblée dire que ce mot était l'un des plus mauvais que l'on puisse introduire dans un projet de loi.

M. Pierre Merli. C'est vrai !

M. Adolphe Chauvin. En effet, cela signifie que l'on distingue un cas, mais qu'il y en a beaucoup d'autres.

Je ne comprends pas que M. le ministre d'Etat tienne absolument à ce que ce membre de phrase soit ajouté étant donné que la première partie me paraît laisser subsister les plus grandes possibilités.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 16 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(*L'article 3 est adopté.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq, est reprise à vingt-deux heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

Nous en sommes arrivés à l'article 4.

Article 4.

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

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

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

Par amendement n° 18, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de remplacer le premier alinéa de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'Etat et les collectivités territoriales contribuent conjointement à l'élaboration de la politique globale des transports, à la mise en œuvre de laquelle sont associés les entreprises et les organismes concernés.

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

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

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

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

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

« L'Etat et les collectivités territoriales contribuent conjointement à l'élaboration de la politique globale des transports à la mise en œuvre de laquelle sont associés les entreprises et les organismes concernés.

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

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement serait prêt à prendre en compte les préoccupations émises par la commission concernant la rédaction du premier alinéa, sous réserve d'une précision. Il convient de dire, en effet, que : « L'Etat et les collectivités territoriales élaborent conjointement la politique globale des transports... » En fait, on ne voit pas qui, à part eux, y contribue, étant donné qu'une distinction est opérée entre l'élaboration et la mise en œuvre, distinction qui est tout à fait justifiée.

S'agissant du second alinéa de l'amendement, deux problèmes se posent.

Le premier tient au fait qu'il n'est pas obligatoire que les schémas de développement de transport incluent tous les modes. Il existe des schémas qui n'ont trait qu'à un ou deux modes. Par conséquent, il faudrait supprimer cette référence, étant entendu que, *a priori*, on n'en exclut aucun.

J'en viens au second problème : je souhaiterais que l'on conservât la référence aux orientations nationales dans l'établissement des schémas de développement de transport, étant donné que ces schémas, en général, sont l'occasion de discussions et de contrats entre les collectivités concernées et l'Etat.

Sous réserve de ces corrections, je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez écouté M. le ministre. L'avez-vous entendu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je crois l'avoir entendu !

En ce qui concerne le premier alinéa, je suis d'accord pour que l'on remplace le verbe « contribuent » par le verbe « élaborent ». Aucun problème ne se pose à cet égard.

En revanche, monsieur le ministre, dans le deuxième alinéa, vous indiquez, avec juste raison, que tous les modes ne sont pas concernés par les schémas de développement. Je vous ferai remarquer que j'ai inscrit : « les divers modes », et non pas : « tous les modes ».

M. Jacques Eberhard. C'est très subtil !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Mais il peut n'y en avoir qu'un seul !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le pluriel inclut le singulier !

En ce qui concerne les orientations nationales, je pensais que, ayant précisé : « ... qui s'inscrit dans le cadre du Plan de la nation... », j'avais bien mentionné les orientations nationales !

Cela dit, si vous acceptez l'ensemble de l'amendement à condition qu'y figurent le mot : « élaborent », et le terme : « les orientations nationales et locales », je n'y vois pas d'inconvénient. C'est une redondance, mais je suis d'accord.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il est des projets d'aménagement qui ne figurent pas forcément dans le Plan !

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 18 rectifié, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, et tendant à remplacer le premier alinéa de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 18 rectifié ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je vais mettre aux voix cet amendement.

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole.

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

M. Bernard-Michel Hugo. Je ne voudrais pas être plus royaliste, si je puis dire, que M. le ministre... (*Rires*).

M. le président. Vos propos ne seront pas retenus, monsieur Hugo ! (*Nouveaux rires*.)

M. Bernard-Michel Hugo. ... mais la version nouvelle me semble beaucoup moins intéressante que celle que proposait le Gouvernement. En effet, je ne retrouve pas les notions d'affirmation des principes de planification, de décentralisation, de participation, de « contractualisation », dans le texte dont la synthèse vient d'être faite.

Je suivrai le Gouvernement, tout en regrettant la rédaction initiale.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Nous voterons cet amendement, mais je voudrais faire une réflexion.

Autant sur des problèmes de fond, comme ceux que nous avons examinés lors de l'examen des premiers articles concernant le service public des transports et la définition de l'usager, des différences de doctrine pouvaient séparer la commission et le Gouvernement, autant sur l'article dont nous discutons maintenant — nous allons nous trouver plusieurs fois dans cette situation — il semble que la commission ait mis un malin plaisir à réécrire le texte pour, finalement, dire la même chose !

Nous allons donc passer notre temps à chercher quelle différence existe entre la rédaction de l'Assemblée nationale et celle de la commission ! Tout cela me paraît superflu, car nous n'allons pas retrouver, dans deux formes grammaticales très proches, les mêmes éléments ; ils seront successivement exprimés d'une façon différente.

Cela nous trouble quelque peu, mais pour marquer notre bonne volonté, et étant donné que les différences de formulation ne sont pas importantes, nous serons, nous aussi, sages dans notre vote.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je voterai cet amendement, car la rédaction telle qu'elle nous parvient de l'Assemblée nationale me paraît, au moins sur un point, incompréhensible.

Le texte précise en effet : « Elle donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transport, élaborés sur la base d'une approche intermodale... »

J'avoue que j'ignore ce que signifie ce dernier terme ! Dès lors, j'estime que la rédaction de la commission est infiniment plus claire et c'est la raison pour laquelle je la voterai.

Excusez-moi, mais je suis un esprit assez simple ; j'aime que les choses soient dites clairement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 18 rectifié, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 19, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. A l'occasion de l'examen de cet amendement n° 19, peut-être allons-nous encore être accusés de vouloir faire du perfectionnisme.

M. Jacques Eberhard. Du pointillisme !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le Gouvernement et l'Assemblée nationale ont, dans le deuxième alinéa de l'article, indiqué : « Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un usage prioritaire. »

Il nous a semblé qu'il valait mieux écrire : « Le développement des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire et leur usage doit être encouragé. »

Là encore, c'est peut-être du perfectionnisme, mais notre rédaction nous paraît meilleure !

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Dans le même esprit dont a fait preuve M. Laucournet tout à l'heure, je veux bien considérer que la rédaction proposée est un peu plus précise.

En tout cas, le Gouvernement ne voit aucun inconvénient à ce que cet amendement soit adopté.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 19, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5.

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

« Ces missions sont les suivantes :

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

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

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

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

« d) L'organisation du transport public.

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

« Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

« Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées, agissant individuellement ou dans le cadre d'un groupement. »

Par amendement n° 20, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de remplacer le premier et le deuxième alinéas de cet article par les dispositions suivantes :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Dans cet amendement, nous retrouvons un problème de terminologie dont j'ai déjà eu l'occasion d'entretenir le Sénat. En effet, le texte adopté par l'Assemblée nationale dispose : « Le service public des transports comporte l'ensemble des missions... » Or, monsieur le ministre d'Etat, vous nous avez rappelé, cet après-midi, que M. Chenot avait parlé de « missions de service public ».

C'est la raison pour laquelle nous proposons cet amendement, afin de préciser que « le service public des transports » cela ne signifie pas un secteur public — vous l'avez dit, vous-même, monsieur le ministre d'Etat.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Pour le Gouvernement, l'existence d'un service public des transports — c'est la définition qu'il retient — constitue l'un des principes fondamentaux de ce projet de loi ; il ne faut, en aucun cas, le gommer. Il ne s'agit pas d'un simple problème de terminologie ; cet article a pour objet de définir de façon très précise l'ensemble des missions de ce service public. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

M. Pierre Noé. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pierre Noé. Il s'agit une nouvelle, fois de supprimer la notion de service public. Ne vous étonnez donc pas que nous soyons contre.

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Je rejoins M. Noé : le texte du Gouvernement affirme la notion de service public qui ne se confond nullement avec le secteur public. Cela n'implique pas, non plus, une exclusivité pour ce secteur même si son rôle est important — et même déterminant — en matière de transport de personnes. Il faut donc l'affirmer et c'est pourquoi nous voterons contre l'amendement de la commission.

M. Michel Chauty, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. La commission considère que la notion de service public n'est pas seule en cause ; sa définition l'est également, et c'est pourquoi elle demande un scrutin public sur ce problème de fond.

M. Robert Laucournet. Ce n'est pas pour cela !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 20, 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° 104 :

Nombre des votants.....	300
Nombre des suffrages exprimés.....	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.	151
Pour l'adoption.....	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Par amendement n° 21, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le cinquième alinéa (b bis nouveau).

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, comme à l'article 2, la commission propose de supprimer le paragraphe « b bis nouveau » qui indique que les missions incombant aux pouvoirs publics visent le développement de l'information sur le système des transports. Nous l'avons déjà dit, nous estimons que cette disposition relève du domaine réglementaire.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est contre, pour les raisons qu'il a déjà précédemment indiquées.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. La commission a déjà refusé, à l'article 2, le droit à l'information pour les usagers; elle réitère. Pour les mêmes raisons, nous voterons contre cet amendement.

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Nous voterons contre, pour les raisons déjà exposées tout à l'heure.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 21, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 22, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le sixième alinéa, de remplacer les mots : « au système de transports » par les mots : « aux divers modes de transport ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, la commission des affaires économiques et du Plan est conséquente avec elle-même. C'est pourquoi elle vous propose cet amendement n° 22 qui s'explique par son texte même.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. En effet, l'un des grands mérites du projet de loi est précisément d'envisager les transports comme un tout cohérent qui appelle une politique d'ensemble. Il existe des liaisons et des interactions entre les différents modes qu'il faut envisager. Par conséquent, il me paraît nécessaire de maintenir cette notion de système et de ne pas aborder les transports comme une sorte de mosaïque dispersée.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Je ferai remarquer à M. le ministre d'Etat que, quelles que soient ses observations, le texte que nous votons et que propose la commission doit être cohérent. Comme nous avons déjà supprimé le mot « système », il est bien évident que nous ne pouvons pas le rétablir maintenant. C'est pour cette raison que, étant donné la situation, je suis obligé de demander un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 22, 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° 105 :

Nombre des votants.....	302.
Nombre des suffrages exprimés.....	302.
Majorité absolue des suffrages exprimés.	152.
Pour l'adoption.....	196.
Contre	106.

Le Sénat a adopté.

Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 127, présenté par MM. Puech et Lazuech et les membres du groupe de l'U. R. E. I., tend à rédiger ainsi le d) de l'article 5 :

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

Le second, n° 23, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, a pour objet, dans le septième alinéa de cet article, de remplacer le mot : « public » par les mots : « pour compte d'autrui ».

La parole est à M. Puech, pour défendre l'amendement n° 127.

M. Jean Puech. Il semble que les transports publics fassent l'objet d'une réglementation suffisante sans qu'il soit besoin de les « organiser ». C'est pourquoi il convient de limiter cette organisation aux « services publics de transport ».

Tel est l'objet de notre amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 23 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 127.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La modification proposée par cet amendement, nous la retrouverons, si je puis dire, en d'autres circonstances, car il s'agit pour nous d'une question de terminologie. Dans la terminologie courante de la profession, on emploie les mots « transport public », ce qui ne signifie pas, comme on pourrait le croire, un transport fait par le public, mais un transport de personnes ou de marchandises pour compte d'autrui.

C'est la raison pour laquelle nous avons préféré — et je pense que M. le ministre d'Etat sera convaincu du bien-fondé de cette modification — remplacer les termes « transport public » par les termes « transport pour compte d'autrui ». Nous proposerons cette modification chaque fois que l'expression « transport public » sera employée, pour éviter toute ambiguïté.

Quant à l'amendement n° 127, la commission y a donné un avis défavorable, préférant sa rédaction pour la raison que je viens d'indiquer.

M. Jean Puech. Je demande la parole.

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

M. Jean Puech. Je suis satisfait par la nouvelle formulation proposée par M. le rapporteur et je retire volontiers mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 127 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 23 ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. M. le rapporteur n'a pas de chance parce que je n'ai pas été du tout convaincu. Il est, en effet, question de « transport public » depuis très longtemps. Cette expression est entrée dans les habitudes et dans la terminologie.

J'observe d'ailleurs que M. le rapporteur, dans son amendement n° 28, je crois, a fait référence à la loi T.P.I.L. du 19 juin 1979 qu'il a peut-être même votée, je ne suis pas allé consulter les archives pour le savoir. En tout cas, on n'a jamais proposé de changer le titre de cette loi qui s'intitule « loi portant sur les transports publics d'intérêt local » et qui a été votée par l'ancienne majorité politique de ce pays.

Pourquoi vouloir aujourd'hui ouvrir une sorte de chasse au mot « public » ? Il signifie bien ce qu'il veut dire et il est compris comme tel par tous les intéressés. Il n'y a pas lieu d'exorciser ce que l'on veut faire passer pour un démon.

Par conséquent, le Gouvernement s'oppose à l'amendement.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Certes, les problèmes de terminologie ont leur importance mais il faut considérer aussi le contenu. Or, dans le contenu, vous supprimez le mot « public ».

Je ne comprends pas très bien pourquoi M. Puech — mais c'est son droit — a retiré son amendement qui n'avait pas le même contenu. En effet, nous aboutissons là à une notion volontairement vague, c'est évident. Vous mélangez gentiment le transport public des personnes et celui des marchandises. Nous ne pouvons pas voter un tel texte.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je répondrai à notre collègue, M. Noé, que nous ne procédons pas à un mélange volontaire.

Le titre I^{er} concerne tous les modes de transport, et nous proposons « transport pour compte d'autrui » au lieu de « transport public ». Lorsqu'il s'agira de transport de personnes, nous écrirons « transport collectif de personnes » et, lorsqu'il s'agira de transport de marchandises, nous écrirons « transport pour compte d'autrui » ou « transport privé », selon le cas.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 23, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 24, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans l'avant-dernier alinéa de l'article 5, après le mot : « transport » de remplacer le mot : « public » par les mots : « pour compte d'autrui ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement est identique au précédent mais il s'applique à un autre membre de phrase.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Contre !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 24, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 25, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 5, après le mot : « activité » de supprimer les mots : « selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Selon la commission, le membre de phrase que cet amendement tend à supprimer est discutable quant à sa forme et superflu quant au fond.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. M. le rapporteur vient de tenir un propos inverse de ce qu'il m'a répondu, il y a quelques instants. Je suis donc opposé à l'amendement, car le texte de l'Assemblée nationale nous paraît parfaitement explicite par la notion de coût réel qui s'oppose à toutes les formes de sous-estimation ou de sous-tarification et englobe naturellement l'ensemble des charges et des coûts induits par l'activité des transporteurs.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Ce n'est pas le même amendement ! Nous discutons de l'amendement n° 25.

M. Pierre Noé. Ce sera l'objet de l'amendement n° 26 qui sera appelé ultérieurement. Il n'empêche que, à propos de l'amendement n° 25, M. le rapporteur vient de nous donner une explication tout à fait inverse de celle qu'il avait précédemment opposée à ma propre argumentation. Je crois qu'il s'agit là d'une volonté de destruction.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 25, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 111, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au dernier alinéa de l'article 5, de remplacer le mot : « publics » par les mots : « pour compte d'autrui ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. C'est un amendement de coordination.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Contre !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 111, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 122, le Gouvernement propose, au dernier alinéa de l'article 5, de supprimer les mots : « agissant individuellement ou dans le cadre d'un groupement ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement tend à supprimer un ajout de l'Assemblée nationale, qui tente de définir le compte propre. Le Gouvernement considère qu'il vaut mieux, dans la situation actuelle, s'en tenir à la définition existante plutôt que de la modifier de manière un peu trop impromptue.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission a émis un avis favorable.

M. Etienne Dailly. Elle a bien fait !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 122, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du

transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.»

Par amendement n° 26, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission estime, d'une part, que le Gouvernement doit borner son rôle au contrôle du respect des normes légales ou réglementaires de travail et des règles de sécurité et ne saurait s'immiscer dans la gestion des entreprises, et, d'autre part, que la rémunération de la contribution des entreprises doit tenir compte non seulement du coût des opérations effectuées mais encore des charges financières des transporteurs.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est opposé à cet amendement ; il considère le texte proposé pour l'article 6 comme fondamental, avec les précisions qu'il contient, pour définir l'une des bases de la politique des transports qu'il entend développer.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. J'ai exposé précédemment mon argumentation pour m'opposer à cet amendement et je ne la répéterai pas.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 26, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'article 6 est donc ainsi rédigé.

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — I. — Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

« II. — L'Etat, et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

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

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

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

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

Par amendement n° 27, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le paragraphe I de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je vous rappelle, mes chers collègues, que le titre I intéresse tous les modes de transport. Or, le paragraphe I de l'article 7 vise, à l'évidence, essentiellement, les entreprises routières de transport de personnes. Elles n'ont donc pas leur place, nous semble-t-il, dans le chapitre premier de ce projet de loi qui se veut de caractère plurimodal.

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

C'est la raison pour laquelle votre commission vous propose de supprimer ce paragraphe que nous retrouverons au chapitre II du titre II concernant les transports urbains de personnes.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. La commission commet, à notre avis, une erreur parce que ce paragraphe figure dans un titre qui comprend des dispositions intermodales. Or, s'il est vrai, comme l'a dit M. le rapporteur, que ce paragraphe s'applique « essentiellement » aux transports routiers, il peut également s'appliquer à d'autres entreprises, non pas à la S.N.C.F. ni à Air Inter, mais à certaines entreprises de transports aériens qui peuvent être concernées par la délivrance d'une attestation, certaines compagnies ferroviaires d'intérêt local, certaines petites entreprises exerçant différentes formes de transports.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement considère que ce paragraphe a bien sa place dans cet article. Il vient compléter et préciser les autres alinéas. Il n'y a pas lieu de le limiter aux transports routiers.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Il me semble, sauf erreur, que cet amendement supprime la disposition que l'Assemblée nationale avait voulu introduire dans cet article, à savoir la conformité de la loi française avec la réglementation européenne, qui dispose que les entreprises de transports publics doivent, pour être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat, produire une attestation de capacité professionnelle et satisfaire à certaines conditions de garantie financière. Il prévoit également les cas et modalités de la radiation.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Décidément, je crois m'être mal fait comprendre. J'ai indiqué tout à l'heure que nous n'étions pas opposés à cet article quant au fond, mais quant à sa place dans la loi. M. le ministre nous a dit que ce paragraphe I pouvait intéresser d'autres modes de transports. Il nous a cité notamment des chemins de fer d'intérêt local. Mais je ne pense pas que ceux-ci soient tenus à être inscrits à un registre de transport ou alors il s'agirait d'une véritable novation. A ma connaissance — je ne suis pas aussi compétent que vous — seuls les transports routiers sont inscrits sur la liste des transports. C'est pourquoi nous avons pensé qu'il était préférable de faire figurer cette disposition à un autre endroit.

M. Etienne Dailly. Où ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Dans un article additionnel après l'article 29.

M. le président. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je maintiens ma position et les explications que j'ai données.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je voudrais formuler une simple suggestion. Il semble que M. le rapporteur considère, comme M. le ministre, que ce paragraphe est important et doit être inscrit dans la loi. Mais tous deux ont une opinion divergente sur l'emplacement où il doit se trouver. Il conviendrait donc de réserver ce paragraphe jusqu'après l'examen de l'article 29.

M. le président. La commission demande-t-elle la réserve de l'amendement n° 27 ?

M. Michel Chauty, président de la commission. Oui, monsieur le président.

M. le président. Que est l'avis du Gouvernement sur cette demande de réserve ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement considère que ce paragraphe doit figurer à l'article 7.

M. le président. Monsieur le président de la commission, maintenez-vous votre demande de réserve ?

M. Michel Chauty, président de la commission. Oui, monsieur le président. Chacun pourra ainsi juger que cette disposition n'est pas à la bonne place.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole.

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

M. Jacques Eberhard. Je suis contre la réserve. La commission nous dit que ce paragraphe, qui vise exclusivement les transports publics de personnes, n'a pas sa place dans l'article 7, mais elle présente ensuite, sur le même article, les amendements n° 28 et 29, qui traitent du transport public collectif de personnes. Je ne comprends pas très bien la philosophie de la commission.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il est exact que le texte est relativement complexe. La commission ne souhaite pas supprimer le paragraphe I parce qu'il s'agit de transport de personnes, mais parce qu'il s'agit de transport routier de personnes. L'amendement n° 28 que nous étudierons tout à l'heure concerne, bien sûr, les transports de personnes, mais tous les modes de transport.

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

Je consulte le Sénat sur la demande de réserve de l'amendement n° 27 jusqu'après l'examen de l'amendement n° 85 rectifié, qui tend à insérer un article additionnel après l'article 29. Cette demande est formulée par la commission.

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

La réserve est ordonnée.

Par amendement n° 28 M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa du paragraphe II :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Les dispositions du paragraphe II de l'article 7 doivent s'appliquer à tous les modes de transport de personnes. Il est donc nécessaire de prévoir le cas d'une exploitation confiée à un établissement public à caractère industriel et commercial, qui n'est pas une régie, par exemple la S.N.C.F.

C'est la raison pour laquelle nous avons ajouté les mots « soit en régie par l'autorité organisatrice, soit par un établissement public à caractère industriel et commercial... soit par une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice... ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je constate que cet amendement tend à supprimer une partie du texte initial, qui indiquait que « la convention définit les actions à entreprendre... afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes ». Il s'agit donc là encore d'une mise en cause du droit au transport.

D'autre part, cet amendement aboutit à préférer toutes les conventions purement et simplement à une loi qui est, en partie, abrogée par la loi du 2 mars 1982, relative à la décentralisation et qui ne concerne, comme son nom l'indique, que les seuls transports publics d'intérêt local.

Peut-on envisager de passer une convention avec Air Inter ou avec d'autres entreprises de ce type en se fondant sur les conditions prévues par la loi T. P. I. L. ? Poser la question, c'est y répondre ! C'est donc restreindre la nature et le contenu des conventions qui sont prévues dans ce projet de loi. Le Gouvernement est donc contre l'amendement n° 28.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, je ne crois pas nécessaire de reprendre le débat sur la suppression de la notion de service public.

D'autre part, je crois, moi aussi, qu'il n'est pas très opportun de se référer à la loi du 19 juin 1979, qui est présentement une loi-cadre. La dernière phrase de l'article 7 décrit clairement les modalités de l'exécution du service. Alors, pourquoi changer ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Si j'ai bien compris, ce qui gêne le Gouvernement, c'est la référence à la loi du 19 juin 1979. Je suis tout prêt à modifier l'amendement et à supprimer cette référence si M. le ministre l'accepte ainsi rectifié.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Ce n'était que l'une de mes observations !

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, je poserai deux questions.

D'abord, je relis la seconde phrase proposée par l'amendement n° 28 et je cherche le verbe. Pardonnez-moi, mais nous sommes très éprouvés par une discussion budgétaire qui a été longue et difficile. Il est très possible que je puisse le trouver, mais il faut que l'on m'aide car, pour l'instant, je ne l'ai pas trouvé.

M. le président. Monsieur Dailly, il semble que l'amendement que vous avez sous les yeux ne soit pas correctement rédigé puisque, dans celui que j'ai entre les mains, je lis bien : « l'exécution du service est assurée ».

M. Etienne Dailly. Parfait ! Alors il s'agit d'une erreur d'imprimerie dans le comparatif et je vous remercie vivement, monsieur le président, de m'avoir éclairé.

A partir du moment où il en est ainsi, j'en viens maintenant à ma seconde remarque. Je lis : L'exécution en régie est assurée par l'autorité organisatrice, soit par un établissement public à caractère industriel et commercial créé à cet effet, soit par une entreprise... », ne faudrait-il pas rajouter le mot « soit » au début de la première possibilité, c'est-à-dire avant les mots : « par l'autorité organisatrice » ?

M. le président. Monsieur Dailly, cette mention figure déjà dans l'amendement.

M. Etienne Dailly. Il s'agit alors d'une seconde erreur d'imprimerie dans le comparatif. Je vous prie de m'en excuser, mais je n'y suis pour rien, vous voudrez bien en convenir.

M. le président. J'en conviens, monsieur Dailly. Les services de la présidence vous prient de les excuser pour ces deux erreurs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 28, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 29, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa du paragraphe II : « Le financement des services de transport collectif régulier de personnes, défini par l'autorité organisatrice, est assuré en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à ce financement les collectivités locales et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services considérés. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Votre commission se préoccupe des conditions de financement des services de transport, précisées par le deuxième alinéa du paragraphe II.

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

Nous ne contestons pas que les transports puissent bénéficier de l'aide des collectivités et, éventuellement, des employeurs, comme c'est déjà aujourd'hui le cas dans les villes de 30 000 habitants et plus, mais nous souhaiterions que la nécessaire et prioritaire contribution des usagers soit nettement soulignée afin qu'on n'aboutisse pas progressivement, en ville et en campagne, à faire supporter par l'ensemble des contribuables, y compris ceux qui ne se déplacent pas, les charges afférentes aux transports collectifs. Là, comme ailleurs, la collectivité-providence doit mettre des limites à son action sous peine de conduire à une mise sous tutelle généralisée des individus et à un accroissement insupportable de la charge fiscale.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement met en cause, là aussi, des dispositions qui sont tout à fait déterminantes pour permettre la mise en œuvre des orientations souhaitées par le Gouvernement. Dans la situation actuelle, les dangers dont parle M. le rapporteur ne sont pas du tout ceux qui sont à l'ordre du jour. La réalité, c'est qu'il existe des besoins considérables en matière de développement des transports collectifs de personnes et qu'il faut leur assurer un financement régulier et stable.

Au surplus, j'observe que l'amendement écarte l'Etat des collectivités concernées par les financements éventuels, ce que je trouve un peu curieux. En tout cas, le Gouvernement est tout à fait opposé à cet amendement.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je voudrais répondre à M. le ministre d'Etat sur plusieurs points.

Tout d'abord, nous n'avons pas dit que nous souhaitions supprimer tout autre financement que celui des usagers. Permettez-moi, en effet, de relire le texte de notre amendement, lequel prévoit bien plusieurs sources possibles de financement : « Le financement des services de transport collectif régulier de personnes, défini par l'autorité organisatrice, est assuré en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à ce financement les collectivités locales et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires des services considérés. »

Ensuite, je voudrais que l'on m'indique ce qui, dans le texte gouvernemental, laisse entendre que l'Etat intervient. Est-ce parce qu'il y est écrit « collectivités publiques » alors que notre texte dit « collectivités locales » ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. C'est cela, monsieur le rapporteur.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Robert Laucournet. Encore une fois, il s'agit de ces questions de vocabulaire auxquelles je faisais allusion précédemment.

Sur le fond, il est vrai, nous constatons une nouvelle disparition de l'expression « transport public » ; il devient lassant de se répéter à cet égard.

Quant aux deux formulations en présence, je préfère celle du projet de loi qui prévoit que « le financement des services de transport public régulier... est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques ». Le texte de la commission ne fait que dire la même chose sous une autre forme : « Le financement... est assuré en priorité par les usagers. Toutefois, peuvent également concourir à ce financement les collectivités locales... », c'est-à-dire d'autres systèmes.

Ce que je trouve également malvenu, c'est l'expression « collectivités locales » car, comme l'a dit M. le ministre d'Etat, elle écarte l'intervention d'autres collectivités. C'est « collectivités publiques » qu'il faudrait écrire.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je partage le sentiment de M. Laucournet. Je pense que la commission devrait modifier son amendement ; si elle ne le fait pas, je proposerai moi-même un sous-amendement.

Il faut, en effet, substituer le mot « publiques » au mot « locales » car, comme l'a dit M. le ministre, on élimine l'Etat d'une participation au financement, ce qui me paraît tout de même singulier. En tant qu'élu de la région parisienne, je ne pourrais souscrire à une telle rédaction.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avant que M. Chauvin ne prenne la parole, j'avais en effet pensé qu'il valait mieux remplacer les mots « collectivités locales » par les mots « collectivités publiques ». Je rectifie donc mon amendement en ce sens.

M. le président. L'amendement n° 29 devient donc un amendement n° 29 rectifié, dans lequel l'expression « collectivités publiques » remplace l'expression « collectivités locales ».

J'imagine, monsieur le ministre, que cela ne change rien à votre position ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. En effet, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 29 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 30, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au troisième alinéa du paragraphe II, de remplacer les mots : « l'autorité compétente » par les mots : « l'autorité organisatrice ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il s'agit, par cet amendement, de substituer aux mots : « autorité compétente », les mots : « autorité organisatrice », termes qui sont employés dans un paragraphe précédent par le Gouvernement. L'amendement n° 31 a d'ailleurs le même objet.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Si le texte du projet fait cette distinction, c'est tout simplement parce qu'elle existe dans la réalité. Il est des cas, en effet, où l'autorité compétente n'est pas l'autorité organisatrice. En matière de transport aérien, par exemple, l'Etat est organisateur de tous les transports aériens, mais il arrive que des conventions soient conclues avec les régions qui ont compétence en la matière. On pourrait prendre d'autres exemples de ce type.

C'est tout simplement pour tenir compte de cette distinction que cette formulation a été adoptée dans le projet de loi.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Vous venez de dire, monsieur le ministre, que le Gouvernement organisait le transport aérien. Il s'agit donc bien de l'autorité organisatrice, et non pas d'une autorité compétente.

Un sénateur socialiste. Et les régions ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Si les régions organisent, elles sont donc « autorité organisatrice ». J'ai pensé que cette formule était meilleure ; il ne s'agissait pas, dans mon esprit, d'une question de fond.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Là aussi, nous trouvons que la commission commet une erreur de formulation. En effet les termes « autorité organisatrice » qu'elle propose ne sont pas équivalents aux termes « autorité compétente ». Comme vient de le dire M. le ministre, en matière de transports aériens, par exemple, l'autorité compétente pour définir la politique tarifaire n'est pas l'autorité organisatrice. Il faudrait donc modifier cet amendement qui n'a pas, tel qu'il est écrit actuellement, de raison d'être.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Veuillez m'excuser de reprendre la parole, mais j'essaie de comprendre. Il est écrit, dans le texte du Gouvernement : « Le financement des services de transport régulier de personnes est défini par l'autorité organisatrice. » Il me semble que la politique tarifaire doit également être définie par l'autorité organisatrice ; ou alors, j'avoue ne pas comprendre la différence !

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole.

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

M. Philippe de Bourgoing. Dans notre département du Calvados, nous avons une politique des transports qui est assez en avance. Elle est le fait, en particulier en matière de transport scolaire, des autorités organisatrices sur le terrain, lesquelles, en vue d'une meilleure utilisation du matériel, font également un peu de transport de personnes non scolaires.

Ce sont donc les autorités organisatrices qui établissent le projet, mais l'autorité compétente décidant des tarifs et y participant est le conseil général.

C'est la raison pour laquelle je crois que, moi aussi, je préfère l'expression « compétente ».

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. En vérité, je comprends mal ce qui sépare le Gouvernement de la commission. Je dirai plus : il semble que dans l'alinéa en cause, le Gouvernement ait commis une erreur de rédaction. En effet, je le lis : « La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, de « son » — je dis bien « son » — « système de transports ».

Ce possessif éclaire tout. Vous me permettrez, en effet, de vous faire remarquer que si le système de transport est « à elle », c'est bien que l'autorité compétente est aussi l'autorité organisatrice.

Certes, je comprends bien, on pourrait dire que l'organisation est une chose et que les tarifs en sont une autre. C'est, me semble-t-il, la thèse défendue par mon excellent collègue et ami M. Laucournet. Mais le Gouvernement lui-même ne suit pas M. Laucournet ! Il reconnaît qu'il s'agit bien de l'autorité organisatrice puisque — sans doute par erreur — il écrit « l'autorité compétente », mais il lui attribue aussitôt, en employant un adjectif possessif, la propriété en quelque sorte du service de transports ; l'autorité compétente va donc définir la politique tarifaire pour obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, de « son » système de transports.

Par conséquent, il s'agit bien de l'autorité organisatrice et il est clair — la démonstration de notre excellent collègue de Bourgoing est convaincante — que ce devrait être le département. Bien que ce ne soit pas lui qui organise, c'est bien lui qui doit contrôler les tarifs puisque c'est lui qui finance. Il y a là une singulière contradiction.

Pour ma part, je veux bien accepter la thèse de M. Laucournet si c'est celle du Gouvernement, mais, dès lors, on ne peut pas laisser les mots : « ... de son système de transports » ; il faut

avoir le courage d'écrire : « ... le système de transports de l'autorité organisatrice ». C'est une thèse, c'est une doctrine. Ce n'est apparemment pas celle du Gouvernement.

Il semble donc que le Gouvernement ait commis une erreur de rédaction. Jusqu'à plus ample informé, et sauf nouvel éclaircissement de la part du ministre d'Etat, je ne vois donc aucune raison de ne pas voter l'amendement de la commission qui tient plus de l'erratum que d'autre chose.

M. Charles Fiterman. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je crois que l'on joue sur les mots alors qu'il y a là une réalité qu'il faut, tout simplement, prendre en compte. C'est ce que fait le projet.

On nous a parlé des transports scolaires du Calvados. Eh bien, dans le cas des transports scolaires, jusqu'à la loi de décentralisation, l'autorité organisatrice est en effet l'Etat parce que c'est lui qui définit la consistance générale du projet et ses grandes dispositions. En revanche, l'autorité qui a compétence pour passer les conventions avec les entreprises, c'est le département, parce que l'Etat n'a pas voulu se charger de l'exécution de ce service.

M. Etienne Dailly. Alors, il faut retirer le mot « son » !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Les mots ont la valeur qu'ils ont, mais c'est exactement cette situation que les termes désignent.

Il existe deux niveaux différents et c'est ce à quoi fait allusion ce projet. Il a été estimé, pour la commodité et la souplesse de la mise en œuvre des services, qu'il valait mieux ne pas supprimer cette distinction.

Certes, j'entends bien que vous considérez la forme possessive de l'expression « de son système de transports » comme pouvant introduire une confusion. Mais les explications que je donne sont, je crois, suffisamment claires et nettes. Elles expriment tout simplement ce qui existe. Après, on peut toujours changer un mot comme celui-là, mais ce qui est en cause, c'est le système de transport sur lequel l'autorité a compétence, et c'est tout.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre d'Etat, je veux bien tout ce que l'on veut, mais, dans la loi, un mot est un mot. Une fois qu'il est voté, cela ne s'arrange pas après », comme vous venez de le dire. Ou alors, où allons-nous ? La loi est la loi. Oh ! je sais bien que, de nos jours, on ne l'applique pas toujours. Je connais même certain ministre qui ne l'applique pas, je veux parler de l'inscription d'office, dans les budgets de certaines villes, de ce que nous savons... inscription qui est prescrite par la loi et qu'il interdit aux préfets de pratiquer. Mais ne mélangions pas les problèmes.

Pour le démocrate que je suis, la loi est la loi et lorsqu'elle est votée — je prends à témoin tous mes collègues sur quelque banc qu'ils siègent — je m'y conforme, et je m'y conforme en bon démocrate, en légaliste. Voilà aussi pourquoi je fais bien attention avant de la voter.

Je vous garantis que cet adjectif possessif ne convient pas. Si c'est votre thèse qui prévaut, il faut écrire : « La politique tarifaire et définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure sur le plan économique et social du système de transport de l'autorité organisatrice. » Cela, c'est logique, c'est la thèse de M. Laucournet qu'il vient d'exposer. (M. Laucournet fait un signe d'assentiment.) D'ailleurs, il opine, il est bien de mon sentiment.

Ou bien alors il faut admettre que c'est l'autorité organisatrice qui fixe les tarifs et, dans ce cas-là, c'est la thèse de la commission.

Mais je me permets de vous signaler que si l'amendement de la commission était repoussé, nous serions en présence d'un texte qui ne reflète pas votre pensée et je voudrais, tout de même, que l'on vote des textes cohérents. Moi, voyez-vous, en l'occurrence, monsieur le ministre d'Etat, je ne suis pas hostile, figurez-vous, à la thèse que vous venez d'évoquer et qu'a développée M. Laucournet. Seulement, il faut encore l'écrire correctement et je ne peux pas accepter votre rédaction.

Si je me rallie à l'idée de M. Laucournet, je voudrais une rédaction qui lui soit conforme. C'était d'ailleurs aussi tout à fait la thèse de M. de Bourgoing.

Le possessif, vous avez l'air de ne pas y accorder beaucoup d'importance mais vous me permettez de vous dire qu'il va être source de très sérieuses difficultés, parce que, à partir du moment où vous le laissez, l'autorité compétente devient l'autorité organisatrice, que vous le vouliez ou non. Comme ce n'est pas ce que vous souhaitez ni ce que je souhaite, alors écrivez-le autrement.

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole.

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

M. Philippe de Bourgoing. Je me rallie pleinement à la première formule de M. Dailly. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, monsieur le ministre, quand vous dites qu'actuellement l'Etat est organisateur des transports scolaires. L'Etat est un des premiers financiers, puisqu'il tend à assurer environ 65 p. 100 de la dépense mais, sur le terrain, les organisateurs sont généralement des syndicats de communes ou des associations familiales.

Dans notre département, pour réaliser la meilleure utilisation possible sur le plan économique et social, ces organisateurs assurent également le transport de personnes non scolarisées, certains jours de marché par exemple. Le département qui complète le financement de l'Etat presque totalement chez nous doit avoir le droit de fixer les tarifs.

Pour cette raison, je me rallie totalement à la formule du président Dailly.

M. Etienne Dailly. Seulement nous ne pouvons plus déposer d'amendement !

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je ne défends pas une thèse, monsieur Dailly, je me contente de parler d'une réalité.

M. Etienne Dailly. Déposez un amendement !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je veux bien admettre qu'il peut y avoir confusion sur le possessif « son ». Dans ce cas, on pourrait dire « du système de transport correspondant » ou « concerné ».

M. Jacques Eberhard. Ou « du système de transport » simplement.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Monsieur le président, la commission en reste à son amendement, d'abord parce qu'une philosophie vient d'être établie et, ensuite, parce que seuls ceux qui organisent un transport et engagent des moyens sont capables d'en établir les coûts. A partir de là eux seuls sont responsables des tarifs.

M. Jacques Eberhard. Et ceux qui subventionnent ?

M. Robert Laucournet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, je ne suis pas en mesure, du fait du règlement, de déposer un amendement...

M. Etienne Dailly. Moi non plus !

M. Robert Laucournet. ... mais si je pouvais le faire — et le Gouvernement peut le faire ! — je pense qu'il suffirait, pour donner satisfaction à tout le monde, de rédiger ainsi la fin du paragraphe contesté : « du système de transport de l'autorité organisatrice ». Le problème serait ainsi réglé.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, prenez-vous à votre compte cet amendement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Non !

M. le président. La réponse est très claire !

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Je reprends l'exemple de M. de Bourgoing. Pardonnez-moi, mes chers collègues, de parler d'une expérience que je connais, j'ai tout de même été pendant quinze ans président de conseil général.

Les autorités organisatrices des ramassages scolaires, ce sont les syndicats de communes. Mais qui finance ? C'est le département, avec des crédits qu'il sort de ses caisses pour une part et qu'il reçoit de l'Etat pour le reste. L'autorité compétente en l'occurrence, c'est bien le département que je sache, alors que l'autorité organisatrice, ce sont les syndicats de communes.

C'est pourquoi je regrette vivement que le Gouvernement ne prenne pas à son compte la suggestion de M. Laucournet. S'il ne le fait pas, je voterai contre l'amendement de la commission — qu'elle me pardonne — mais aussi contre le texte qui n'est pas satisfaisant, pour obliger à une navette.

J'espère que le Gouvernement comprendra ce que nous cherchons, les uns et les autres, en dehors de tout esprit polémique ou partisan. Nous le faisons en fonction de notre connaissance du problème, de nos souvenirs aussi et nous lui demandons de bien vouloir en tenir compte.

M. le président. Le Gouvernement n'ayant pas accédé à la demande de M. Laucournet, nous en restons donc à l'amendement n° 30 de la commission.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 30, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 31, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au quatrième alinéa du paragraphe II, de remplacer les mots : « l'autorité compétente », par les mots : « l'autorité organisatrice ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'amendement n° 31 est semblable à l'amendement n° 30. Cela ne devrait pas poser de difficulté, car l'affaire est encore plus patente que précédemment.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Avis défavorable.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Etienne Dailly. Tout à l'heure, j'ai commis une erreur en disant que je ne voterai ni l'amendement ni le texte pour ouvrir la navette. Le meilleur moyen de l'ouvrir était de voter l'amendement de la commission, ce que j'ai finalement fait.

En l'occurrence, le texte de l'article dit « Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs. » Cela me paraît être la bonne formule. En effet, ce pouvoir doit rester à l'autorité compétente. Là vraiment il n'y a pas de doute possible ! Ce n'est pas l'autorité organisatrice, comme le disait tout à l'heure M. de Bourgoing.

Et l'autorité compétente doit le faire « sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat », parce que, bien sûr, il peut y avoir des mesures de blocage, et l'Etat doit pouvoir exercer ses pouvoirs. Mais c'est bien à l'autorité compétente de fixer ou d'homologuer les tarifs et non à l'autorité organisatrice. Là, je crois, après tout ce que nous avons dit sur ce sujet, que la situation est maintenant claire !

M. Bernard-Michel Hugo. Je demande la parole.

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

M. Bernard-Michel Hugo. Nous ne voterons pas cet amendement parce que nous considérons que l'autorité organisatrice ne peut pas homologuer les tarifs.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 31, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le vote sur l'article 7 est réservé jusqu'après l'examen de l'article additionnel après l'article 29.

Article 8.

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

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

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

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

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

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

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

Par amendement n° 32, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le paragraphe I de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission des affaires économiques et du Plan propose la suppression du paragraphe I de l'article 8 pour les mêmes raisons qu'elle demandait la suppression du paragraphe I de l'article 7.

Il est évident que les dispositions qu'il contient n'ont pas leur place dans cet article, qui se situe dans le chapitre intermodal. Ce paragraphe vise l'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport.

Il s'agit uniquement de transports routiers ; ce n'est pas intermodal. C'est pourquoi ce paragraphe me paraît être mieux à sa place après l'article 31.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je maintiens mon argumentation précédente. Cet alinéa a une application intermodale ; il n'est pas limité aux transports routiers.

Il existe une réglementation qui peut et doit s'appliquer à certains intervenants qui ont énumérés ici. Elle trouve des points d'application aussi bien dans le transport aérien que dans le transport fluvial.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Je demande la réserve de cet amendement. En effet, nous nous trouvons dans le même débat que tout à l'heure concernant les transports publics de personnes. Il s'agit là seulement des transports de marchandises.

De même que nous avons réservé l'article 7 jusqu'après l'appel de l'amendement qui introduira un article additionnel après l'article 29, dans la même logique et pour nous conformer à ce que nous venons de faire, je demande la réserve de cet amendement jusqu'après la discussion de l'amendement n° 90 qui tend à insérer un article additionnel après l'article 31 relatif à l'exercice des professions de transporteurs routiers de marchandises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve ?

M. Michel Chauty, président de la commission. La commission est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur la demande de réserve ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je consulte le Sénat sur la demande de réserve de l'amendement n° 32, demande acceptée par la commission et pour laquelle le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

(La réserve est ordonnée.)

M. le président. Nous reprendrons donc l'examen de l'amendement n° 32 après le vote sur l'amendement n° 90, après l'article 31.

Par amendement n° 33, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début du premier alinéa du paragraphe II, de remplacer le mot : « public », par les mots : « pour compte d'autrui ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination dans la mesure où le Sénat a bien voulu remplacer les mots « transport public » par les mots « transport pour compte d'autrui ». Cette modification interviendra toutes les fois que nous trouverons les mots « transport public ».

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

Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 34, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa du paragraphe II, de remplacer les mots : « du transporteur et du destinataire », par les mots : « du destinataire et du transporteur ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission propose une inversion de mots. En effet, le paragraphe II de l'article 8 indique que le contrat de transport public doit fixer les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire. Il nous a semblé qu'il était préférable de mettre le destinataire avant le transporteur.

M. le président. Etes-vous sensible à cette nuance, monsieur le ministre d'Etat ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je suis tellement embarrassé que je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée. (Rires.)

M. Etienne Dailly. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Etienne Dailly. Je suis contre l'amendement parce que je trouve que, dans le texte tel qu'il nous parvient, les choses sont citées dans un ordre qui me paraît être tout à fait logique. On parle d'abord d'expéditeur — sans expéditeur il n'y a pas de raison à transport — du commissionnaire — c'est lui qui négocie le transport de l'expédition avec le transporteur — du transporteur parce qu'il en faut bien un, n'est-il pas vrai ! — enfin du destinataire parce qu'il n'y a pas de transport sans destinataire. (Rires.)

M. Robert Laucournet. Et le prix ?

M. Etienne Dailly. Et bien sûr, sans prix pour terminer ; car le transport ne peut être gratuit.

Je crois que l'ordre est logique et je ne vois pas pourquoi le destinataire viendrait avant le transporteur.

Peut-être existe-t-il dans cette affaire une raison cachée que j'ignore, et comme elle doit alors être de la plus haute importance, je demanderai, dans ce cas, à M. le rapporteur d'être assez aimable pour bien vouloir nous l'indiquer.

M. le président. Monsieur le rapporteur, voulez-vous l'indiquer ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je vais tout au moins essayer, monsieur le président.

Il nous a semblé qu'un contrat de transport était passé, bien sûr, avec le transporteur, mais essentiellement, d'abord, entre l'expéditeur et le destinataire qui cherchait un transporteur. Tant et si bien que, dans les obligations respectives du contrat, celles du transporteur venaient à la fin car, sans destinataire, il n'y avait pas de transporteur.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Jacques Eberhard. Si je lis le texte : «...les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ... »

Quelles sont les obligations du destinataire ?

M. Etienne Dailly. De ne pas refuser !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 34, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 35, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au deuxième alinéa du paragraphe III, de faire de la deuxième phrase un nouvel alinéa.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il semble à la commission qu'il est important que les règles applicables aux opérations d'acheminement, etc., soient séparées des affaires qui intéressent les règles tarifaires.

Mais ce n'est là qu'une question de détail.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 35, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 36, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le paragraphe IV de l'article 8 :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission pense qu'il vaut mieux parler de la rémunération des commissionnaires plutôt que de celle des auxiliaires de transport, car la profession reconnue, figurant au registre du commerce, est celle de commissionnaire.

D'autre part, elle a jugé préférable et suffisant d'indiquer : « La rémunération des commissionnaires de transport assure la couverture réelle des services rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité », alors que le Gouvernement avait proposé : « Elle est supportée par ceux qui en bénéficient ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement modifie la portée et l'objet de l'article 8.

L'alinéa en question a un objet général et traite de la rémunération non seulement des commissionnaires de transports, qui sont, certes, concernés, mais aussi d'autres auxiliaires : transitaires, mandataires ou autres.

Il pose un principe tout à fait essentiel, à savoir la rémunération en fonction des services effectivement rendus, d'une part, et le fait que cette rémunération est supportée par ceux qui en bénéficient, d'autre part. Cela signifie, naturellement, qu'elle peut être supportée par des personnes ou des entreprises différentes, par les transporteurs, mais pas seulement par eux ou en partie par eux, et cela vise à modifier des pratiques actuelles qui sont systématiques et unilatérales.

Dans ces conditions, le Gouvernement est opposé à l'amendement.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Robert Laucournet. Je ferai, déjà, une première observation.

La formule du Gouvernement, à savoir « les services effectivement rendus », me paraît bien supérieure à celle de « couverture réelle des services rendus ».

Mais ce que je ne m'explique pas, c'est la suppression par la commission de la dernière phrase du paragraphe IV. Il faut effectivement dire que la rémunération des commissionnaires ou des auxiliaires de transport doit être supportée par ceux qui en bénéficient. Je crois qu'il faut l'insérer dans le texte. Aussi je ne comprends pas la raison pour laquelle, s'il y en a une, la commission l'a retirée de sa proposition d'amendement.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Ceccaldi-Pavard.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'avoue que je ne comprends ni la position du Gouvernement, ni celle de notre collègue M. Laucournet.

En effet, monsieur le ministre, vous avez bien parlé d'auxiliaires de transport. Or, en dehors des commissionnaires, qui sont les autres auxiliaires de transport ?

Une demande est faite. Je crois que celui qui demande, paie. Si l'on insère cette disposition-là dans le projet de loi, ne craignez-vous pas que cela ne fasse la fortune des avocats ? Celui qui a commandé ne voudra pas payer et l'on dira : « Attention, c'est à vous de payer ».

Tel est le souci de la commission.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il est anormal, comme c'est le cas actuellement, que, systématiquement, le transporteur soit amené à rémunérer les services de l'auxiliaire de transport.

Selon la nature des services rendus par le transporteur lui-même, selon l'organisation dont il dispose, il est logique qu'il bénéficie d'un prix qui ne soit pas amputé de cette rémunération et que celle-ci soit supportée par quelqu'un d'autre, en particulier le chargeur.

A cet effet, des contrats définiront, selon les dispositions contenues dans ce projet de loi, les règles applicables sans que cela conduise à des procès inutiles.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Etienne Dailly. L'amendement de la commission comporte, me semble-t-il, de très bonnes choses, mais la commission aurait peut-être intérêt — c'est une simple suggestion — à le modifier quelque peu.

S'agissant de la formule « commissionnaires de transport », personnellement, j'admets tout à fait les explications de M. le rapporteur ; car on ne voit pas qui d'autre que les commissionnaires de transport pourraient être concernés — il l'a démontré tout à l'heure, les transitaires sont des commissionnaires de transport.

Par conséquent, si l'on introduisait la notion — monsieur le rapporteur a raison — d'auxiliaire de transport, on risquerait de créer une discordance à laquelle on aurait tendance à trouver des explications qui n'ont rien à voir avec nos préoccupations. Donc accord sur ce point. Ce qui me plaît aussi dans votre amendement, ce sont les mots : « ... assure la couverture... » au lieu de : « ... est fixé en fonction... », parce que l'on marque bien que la rémunération doit assurer la couverture ; elle doit donc permettre de couvrir le coût intégral.

Bien ! mais voilà que la couverture est « réelle ». Le mot « réelle » me paraît peu opportun. Je préférerais « la couverture des services effectivement rendus ». Et par là je reconnais que la formulation du Gouvernement est meilleure car, du moment qu'il s'agit bien de la couverture, elle n'a pas à être réelle ; elle doit couvrir les services effectivement rendus. C'est donc, dans la rédaction du Gouvernement, le mot « effectivement » qui paraît meilleur.

Et vous ajoutez, parce que vous ne voulez pas couvrir n'importe quel service, même effectivement rendu, vous ajoutez qu'il doit être rendu « dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité ».

Là encore, monsieur le rapporteur, vous avez raison parce qu'à partir du moment où vous parlez de couverture — ce sur quoi je vous suis — encore faut-il préciser que ne seraient couverts que des services qui seront d'une part effectivement rendus et qui le seront d'autre part dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité.

Par conséquent si vous voulez bien supprimer le mot « réel » et ajouter le mot « effectivement » entre services et rendus, je trouverai votre amendement jusque là parfait.

Reste maintenant la fin. Encore faut-il dire qui la supporte, cette rémunération, et je comprends que le Gouvernement souhaite donner cette précision.

Il dit : « Elle est supportée par ceux qui en bénéficient. » Pour ma part, je n'y vois pas d'obstacle, mais je m'interroge et, au cours d'une conversation privée, nous nous posions, M. Chauvin et moi-même, la question : « si elle est supportée par ceux qui en bénéficient », que va-t-il en résulter pour la presse ? Celui qui bénéficie des transports de presse, en effet, c'est le lecteur du journal, et comme la presse bénéficie de conditions privilégiées de transport, je voudrais obtenir une déclaration très claire du Gouvernement affirmant que cela ne mettra pas en cause les réglementations particulières dont peut aujourd'hui profiter telle ou telle industrie — car j'ai cité la presse, parce que c'est celle qui nous est venue à l'esprit, mais il n'est pas dit du tout qu'il n'y ait pas de conditions de transport privilégiées dans d'autres industries, il peut même y en avoir d'autres par la suite. Qui sait si, tout à coup, on n'accordera pas je ne sais quelles conditions de transport à taux réduits pour le lait plutôt que d'en augmenter le prix ? Il faut donc généraliser et ce que je voudrais entendre de la part du Gouvernement, dis-je, c'est que si l'on ajoute : « elle est supportée » — la rémunération — « par ceux qui en bénéficient » il y aura place pour des réglementations spécifiques existantes ou à venir.

En tout cas, que le Gouvernement nous dise que, notamment pour la presse, parce que cela servira d'exemple, on conservera des tarifs préférentiels.

S'il en était ainsi on pourrait aboutir à une rédaction en mariant mieux le texte du Gouvernement avec celui de la commission, ce qui, pour ma part, me donnerait toute satisfaction. Mais encore une fois j'aimerais obtenir du Gouvernement l'assurance que je lui demande.

M. le président. Monsieur le rapporteur, retenez-vous les suggestions qui vous ont été faites ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je retiens parfaitement la première suggestion de notre collègue M. Dailly, c'est-à-dire de mieux assurer la couverture des services effectivement rendus.

En revanche, je ne le suivrai pas dans sa volonté de reprendre la deuxième phrase du Gouvernement. En effet, tout à l'heure, dans son intervention, M. le ministre m'a inquiété car, à moins que j'aie mal compris, il nous a dit qu'il était anormal que le transporteur paie systématiquement le commissionnaire.

J'ai, en filigrane, cru comprendre que — mais je ne voudrais pas faire de procès d'intention — c'est peut-être une réglementation qui, à terme, décidera, par exemple, que les services rendus par les commissionnaires sont payés par l'expéditeur.

Lorsque l'on dit : « seront supportés par ceux qui en bénéficient », quel est le bénéficiaire ? Bien sûr, le transporteur, si le commissionnaire l'a trouvé, mais également l'expéditeur ou le destinataire qui sont contents d'avoir trouvé un transporteur.

Je crois donc qu'il convient de laisser aux parties le soin de fixer par contrat qui paie le service effectivement rendu.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je pense que M. le rapporteur vient de répondre lui-même à la question qu'il a posée.

Il s'agit, non de définir des modalités qui sont, en effet, précisées par les contrats, mais de poser un principe selon lequel la rémunération de l'intermédiaire, de l'auxiliaire de transport — une directive européenne utilise ce terme et nous la reprenons dans ce projet — ne doit pas être systématiquement supportée par le transporteur dans la mesure où elle répond à un service qui est sollicité et qui intéresse l'expéditeur.

Mais, comme vous l'avez dit, le cas inverse peut se produire, le transporteur ne disposant d'aucun service commercial ou financier et faisant appel au commissionnaire. A partir de là, il doit rémunérer le service qui lui est rendu.

Tel est le principe d'équité et de justice qui est posé dans ce texte. Il vise à supprimer des situations anormales dues au fait que, dans certains cas, le transporteur se trouve hors d'état de faire respecter des règles commerciales normales.

Cela dit, je réponds tout de suite à M. Dailly. Il n'est absolument pas question, avec un tel principe, de mettre en cause des dispositions qui existent et qui concernent non la rémunération de l'auxiliaire, mais le prix du transport lui-même ; en particulier, nous ne touchons pas au transport de presse.

Même s'il est un peu difficile d'apprécier la productivité d'un service, je suis prêt à me rallier à la proposition qui a été faite par M. Dailly.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Je trouve assez étonnant que nous essayions de réglementer les rapports entre les professions, surtout lorsqu'il s'agit du paiement d'honoraires fondés sur des commissions.

En effet, selon les us et coutumes des professions, ce problème doit être réglé par les deux parties prenantes. Je ne vois pas comment un texte de loi pourrait le faire ! Il peut énoncer de grandes intentions, mais c'est tout !

Quant à dire que la commission est supportée par ceux qui en bénéficient, il est bien évident qu'elle est payée par ceux qui contractent et pas par d'autres.

M. le ministre vient de préciser que certains transporteurs n'étaient pas en état de récupérer les commissions qui leur étaient demandées.

Il est sûr que cela arrive. Cependant, il faut être très clair : de nombreuses personnes, surtout dans cette profession artisanale, ne savent pas établir un prix de revient. Ce n'est pas avec un texte de loi que nous remédierons à l'inorganisation des professions, voire à la capacité limitée de certains. Ce n'est d'ailleurs pas dégradant à leur endroit que de dire cela, car nous ne faisons que constater un état de fait.

Je crois donc vraiment que cette phrase doit être supprimée.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 36 rectifié, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, et tendant à rédiger comme suit le paragraphe IV de l'article 8 : « La rémunération des commissionnaires de transport assure la couverture des services effectivement rendus dans des conditions satisfaisantes d'organisation et de productivité. »

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 36 rectifié ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il est défavorable.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole.

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

M. Jacques Eberhard. Je dépose un sous-amendement tendant à ajouter à l'amendement n° 36 rectifié de la commission la phrase suivante : « Elle est supportée par ceux qui en bénéficient. »

Ainsi un vote interviendra-t-il !

M. le président. Ce sera donc le sous-amendement n° 138.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il est défavorable.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement accepte le sous-amendement.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Les explications du président de la commission m'ont convaincu. Je crois qu'il m'est impossible de fixer par la loi un principe de cette nature. En l'occurrence, d'ailleurs, tout le monde va bénéficier du transport : le commissionnaire de transport, l'expéditeur, le destinataire, etc. Alors, allez donc savoir qui en « bénéficie ». Il s'agit finalement, c'est vrai, de professions privées. Par conséquent, à la réflexion, moi je me rallie aux explications de M. le président Chauty et, par conséquent, je voterai contre le sous-amendement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 138, repoussé par la commission et accepté par le Gouvernement.

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 36 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le vote sur l'ensemble de l'article 8 interviendra lorsque le Sénat se sera prononcé sur l'amendement n° 90 déposé après l'article 31.

Intitulé du chapitre I^{er} (suite).

M. le président. Nous en revenons à l'amendement n° 7, qui avait été précédemment réservé.

Cet amendement, présenté par M. Ceccaldi Pavard, au nom de la commission, tend, je le rappelle, à rédiger comme suit l'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement s'explique par son texte même. Il découle des votes que vient d'émettre le Sénat.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Défavorable, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} est donc ainsi rédigé.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, compte tenu de l'heure et du fait que notre précédente séance a été fort longue, j'estime que nous pourrions interrompre maintenant nos travaux.

Personnellement, je suis au bout de mes forces et je serais obligé de me retirer si la séance se poursuivait.

M. le président. Monsieur Chauvin, je pense que le Sénat pourrait siéger jusqu'à zéro heure quinze environ, ce qui lui permettrait d'examiner encore les articles 9 et 10.

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

Il en est ainsi décidé. (M. Adolphe Chauvin quitte l'hémicycle.)

CHAPITRE II

Des conditions sociales et de la sécurité.

Article 9.

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

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

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

Par amendement n° 37, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la deuxième phrase du premier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'Assemblée nationale a ajouté, à l'article 9, un premier alinéa. Votre commission vous propose d'en rédiger différemment la deuxième phrase.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement accepte cet amendement, car la formulation est meilleure.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 37, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 38, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans la première phrase du deuxième alinéa de cet article, de remplacer les mots : « qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure », par les mots : « exécutées pour compte d'autrui ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Pour le deuxième alinéa de l'article 9, le texte qui nous est transmis de l'Assemblée nationale indique : « Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas... »

Nous proposons, dans notre amendement, la rédaction suivante : « Les opérations de transport, exécutées pour le compte d'autrui, »

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est tout à fait opposé à cet amendement. Sa rédaction revient à considérer que le transport pour compte propre peut s'exercer dans des conditions qui seraient incompatibles avec les règles de sécurité ou la réglementation des conditions de travail.

Il n'y a vraiment pas lieu d'introduire une telle différenciation. Des règles générales doivent s'appliquer à tous les transports, quels qu'ils soient. D'ailleurs, les transporteurs publics s'insurgeraient si le Gouvernement soutenait une telle discrimination et je considère qu'ils auraient bien raison.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Robert Laucournet. Notre groupe estime que la rédaction de la commission est infiniment trop restrictive. La formulation de l'Assemblée nationale nous convient parfaitement parce qu'elle est plus générale et couvre un champ plus large, notamment les opérations confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure.

C'est la raison pour laquelle nous voterons contre l'amendement n° 38 de la commission.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 38, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 39, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 9 prévoit que : « La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables. »

Votre commission s'étonne que la responsabilité du transporteur ne soit pas explicitement mentionnée. Le principe selon lequel le donneur d'ordre est engagé par les manquements qui lui sont imputables lui paraît difficile à appliquer, car il risque d'entraîner une complication extrême dans l'engagement de toute opération de transport.

Elle s'est également interrogée sur la façon dont les parts de responsabilité seront attribuées aux uns et aux autres, et sur la base de quels manquements.

Elle estime qu'en cas d'infraction, c'est au tribunal qu'il appartient d'apprécier les responsabilités des divers intervenants et que la disposition prévue à l'alinéa 2 est superflète. C'est pourquoi elle vous propose sa suppression.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le précédent amendement et celui-ci sont de nature à éclairer la portée de certains discours sur la défense des intérêts des transporteurs routiers.

On nous dit qu'il est compliqué d'engager la responsabilité des expéditeurs, commissionnaires, affrèteurs, mandataires et autres donneurs d'ordre, qui seraient responsables de manquements aux règlements tandis qu'il serait très simple d'imputer la responsabilité entière et totale, dans tous les cas, aux transporteurs.

Inutile de dire que je ne partage absolument pas ce point de vue. J'ai trop souvent entendu les transporteurs expliquer dans quelles conditions ils étaient soumis à des exigences de transport dans des délais extrêmement courts, faute de quoi ils risquaient de perdre le marché, ou à des attentes interminables, qui les amenaient ensuite à effectuer le transport d'une manière anormale, pour ne pas considérer qu'une telle disposition est essentielle pour améliorer, d'une part, leurs conditions de travail, d'autre part, leurs conditions de sécurité.

J'ajoute qu'il est extrêmement simple de définir cette responsabilité. Il y aura pour chaque opération des contrats, dont les dispositions essentielles sont contenues dans le projet lui-même — contrats types ou contrats précis — qui comporteront les

éléments nécessaires permettant, le cas échéant, aux tribunaux de vérifier s'il y a eu ou non manquement. Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement est opposé à cet amendement.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, je viens d'entendre M. le ministre d'Etat et j'avoue ne pas comprendre son propos. En effet, nous ne voulons pas, par notre amendement, dégager telle ou telle responsabilité du donneur d'ordre, de l'expéditeur ou du mandataire. Les manquements constituent des fautes sanctionnées par les tribunaux, c'est le droit commun, et il n'est pas utile de l'inscrire dans la loi.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, je voterai l'amendement de la commission, mais, auparavant, je dirai pourquoi à M. le ministre d'Etat.

Le texte qui nous arrive de l'Assemblée nationale me paraît horriblement dangereux et va, à mon sens, exactement à l'encontre du but qu'il poursuit.

M. le ministre d'Etat vient de nous parler de la sécurité des transports et avec raison. Il vient de nous dire — si je l'ai bien entendu — que les transporteurs se plaignaient des conditions auxquelles ils étaient souvent soumis soit par l'expéditeur, soit par les commissionnaires ou autres porte-parole qui leurs disent : « Vous me ferez cela dans tel délai ou je ne vous confie pas le transport ! »

A partir du moment où l'on adopterait le texte qui vient de l'Assemblée nationale, le transporteur n'aurait plus aucune raison de refuser un tel transport. Il aurait simplement à bien établir dans le contrat, ou par tout autre moyen, ce que le donneur d'ordre lui a imposé : délai trop court, rotation trop rapide ; conditions qui vont conduire les chauffeurs à ne pas dormir suffisamment, d'où possibilité d'accidents, etc. Rien n'empêchera plus le transporteur de contracter puisqu'il sait que ce sera la responsabilité des autres qui sera mis en cause.

Au contraire, sans ces dispositions, il sait que lui, et lui seul, sera recherché. Bien entendu, il s'efforcera devant les tribunaux de démontrer que ce n'est pas lui et tentera de se retourner contre eux... Mais on n'aura pas, dans la loi, posé le principe qu'il pourrait y avoir d'autres responsables que lui-même.

Je ne cherche ni à protéger certains ni à éviter de mettre en cause d'autres. Ce n'est pas mon problème. Mon problème est qu'il est clair que si nous votons ce texte — que je vois d'ailleurs pour la première fois car je ne suis pas membre de la commission des affaires économiques — nous allons — et je n'ai pas entendu le rapporteur le dire, me semble-t-il — nous allons dégager le transporteur de sa responsabilité. Et pourtant ce transporteur, il est comme un pilote d'avion, comme un commandant de bord de navire : les passagers peuvent toujours tenter de leur imposer leurs vœux et leurs vœux, ils ne feront que ce qu'ils veulent bien faire.

Croyez-moi, nous n'avons aucun intérêt à permettre au transporteur de trouver des excuses à avoir accepté tel ou tel transport dont il sait qu'il ne pourra pas le réaliser dans des conditions de sécurité réglementaires ou même simplement suffisantes avec tous les drames qui peuvent en résulter pour tous ceux qui rencontreront ses camions sur la route.

C'est pourquoi il me semble bon de supprimer la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 9 afin que les responsabilités soient bien fixées et que le transporteur n'ait jamais le sentiment qu'il peut y échapper.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le caractère spécieux du raisonnement qui vient d'être tenu est tout simplement renversant : tirons sur le lampiste puisqu'on ne peut pas atteindre les gradés ; en tout état de cause, tant pis pour lui, il n'avait qu'à ne pas obéir.

Tel est votre raisonnement, monsieur Dailly, résumé de manière un peu rapide — je veux bien l'admettre — mais c'est bien de cela qu'il s'agit.

M. Etienne Dailly. Comment peut-on obéir dans le cas d'un contrat ? On contracte !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur, vous connaissez aussi bien que moi la situation, la réalité des relations, des rapports de force et la manière dont se passent les contrats et se concluent les marchés.

Tout cela se traduit dans les conditions effectives d'activité de ces entreprises et dans la manière dont elles sont confrontées aux problèmes de sécurité. C'est sur cela qu'il faut agir ; il ne suffit pas d'énoncer des principes abstraits pour se faire plaisir.

Si l'on veut vraiment faire en sorte que ces entreprises exercent leur activité dans de meilleures conditions, si l'on veut mettre fin à des pratiques scandaleuses — et là je ne recule pas devant le mot, car on contraint des gens à travailler dans des conditions anormales qui touchent quasiment à l'esclavage, esclavage moderne d'accord, mais esclavage tout de même s'agissant du tractionnariat — si l'on veut, non pas seulement en paroles mais dans les actes, créer les conditions d'une meilleure sécurité, il faut s'en donner les moyens et cesser de tirer seulement sur les lampistes.

Je précise que la responsabilité du transporteur est clairement engagée par le texte de l'article 9 : « Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. »

La responsabilité du transporteur est donc confirmée par le texte, mais il fallait y ajouter autre chose, précisément pour qu'il ne soit pas le seul responsable et que chaque intervenant soit engagé, naturellement dans la limite des décisions qui lui sont imputables. Il ne s'agit donc pas seulement de dégager la responsabilité du transporteur mais également de créer les conditions d'une meilleure sécurité et d'un meilleur fonctionnement des entreprises.

M. Michel Chauty, président de la commission. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty, président de la commission. Je ferai remarquer à M. le ministre d'Etat que, dans le texte qui nous arrive de l'Assemblée nationale, on cite tout le monde, sauf le transporteur.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 39.

M. Pierre Merli. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pierre Merli. Monsieur le président, je poserai simplement une question : pourquoi, dans cet alinéa, n'emploie-t-on pas une tournure positive ? Pourquoi ne pas dire : « pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, doivent, dans tous les cas, être conduites dans des conditions compatibles avec la réglementation des conditions du travail et de sécurité » ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. La formulation utilisée est plus forte. C'est délibéré.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole.

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

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, imaginons que l'amendement soit voté. En ce cas la lecture de cet alinéa est assez incompréhensible : « Les opérations de transports... exécutées pour le compte d'autrui ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions... de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur... ». Je ne comprends pas la première phrase.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il faudrait peut-être que nous rédigeons différemment l'amendement. Je suis tout à fait favorable à ce que vient de dire M. Merli.

M. Pierre Merli. Cela semble logique.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. En effet, cela est tellement logique que je reprendrai volontiers sa formulation par amendement. Cela correspond d'ailleurs au texte initial du Gouvernement.

M. Pierre Merli. En effet.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Ainsi, je maintiens la suppression de la deuxième phrase de l'amendement, mais je pense qu'il vaut mieux écrire, en effet, que : « les opérations de transport doivent, dans tous les cas, être conduites dans des conditions compatibles avec la réglementation... ».

M. Pierre Merli. Cela paraît évident.

M. le président. Monsieur le rapporteur, pour donner satisfaction à M. Eberhard, si cet amendement était voté, pourriez-vous dire quel serait le texte adopté par le Sénat ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. « Les opérations de transport exécutées pour le compte d'autrui doivent, dans tous les cas, être conduites dans des conditions compatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. »

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cette discussion me rappelle l'histoire de Fernand Reynaud et des oranges. On a commencé par supprimer le compte propre, ensuite on a supprimé la responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre. On pourrait quasiment tout supprimer et peut-être la majorité du Sénat en serait-elle satisfaite !

M. Etienne Dailly. Non !

M. le président. Mes chers collègues, je vous propose d'interrompre ici nos travaux pour permettre à la commission de nous présenter, au début de la prochaine séance, une nouvelle rédaction de l'amendement n° 39 et, par conséquent, de l'article 9.

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

La suite de la discussion est donc renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

FAIT PERSONNEL

M. Etienne Dailly. Je demande la parole pour un fait personnel.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre d'Etat, je vous porte les sentiments de déférence que l'on doit à tous les ministres de la République.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je vous en remercie.

M. Etienne Dailly. Et je me suis toujours efforcé de m'adresser à eux avec toute la courtoisie dont je suis capable. Elle est d'ailleurs de règle dans cette enceinte.

Or vous avez, tout à l'heure, employé à mon endroit un adjectif que je n'ai pas aimé : vous avez dit que je tenais un raisonnement « spécieux ».

C'est la seconde fois en huit jours que je suis en quelque sorte agressé par des ministres de votre tendance. M. Jack Ralite avait fait de même. Je ne sais si c'est une habitude chez vos amis, mais il s'était permis de me dire que « je ne disais pas la vérité ».

J'ai vigoureusement récusé une telle affirmation, profondément désobligeante, et je lui ai fait observer aussitôt que je pouvais me tromper — qui ne se trompe jamais, et moi aussi souvent que les autres — mais comme je le lui ai dit, quand je me trompe, je me trompe de bonne foi et je m'efforce de le reconnaître par la suite.

Quand je tiens un raisonnement, comme je l'ai fait tout à l'heure — je vous demande d'en être convaincu — c'est parce que c'est là l'expression de ma pensée. Le qualificatif « spécieux », qui est fort désobligeant — j'ai consulté le Littré — était donc de trop et je ne l'accepte pas.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur, je ne mets pas en doute le fait que vous exprimiez votre pensée et vos sentiments profonds. Le qualificatif que j'ai employé s'appliquait très précisément au raisonnement que j'ai entendu. Je n'ai voulu y donner aucun caractère particulièrement désobligeant. Il s'agissait d'une discussion sur un point précis et je n'ai pas eu l'intention de vous faire quelque procès d'intention que ce soit.

M. Etienne Dailly. Je vous remercie.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, mardi 14 décembre 1982, à dix heures, à seize heures et, éventuellement, le soir :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclara-

tion d'urgence. [N^{os} 50 et 116 (1982-1983). — M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

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.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi de finances rectificative pour 1982, adopté par l'Assemblée nationale (n^o 130, 1982-1983), est fixé au mercredi 15 décembre 1982, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements.

Conformément à la décision prise le jeudi 9 décembre 1982 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à toutes les discussions de projets et propositions de loi prévues jusqu'à la fin de la session, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels a été déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à la veille du jour où commence la discussion, à seize heures.

Personne ne demande la parole ? ...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 14 décembre 1982, à zéro heure quinze.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance
du mercredi 8 décembre 1982.

Résultat du scrutin n° 93 (p. 6523, première colonne) :

Au lieu de : « Pour l'adoption ... 30 »,

Lire : « Pour l'adoption ... 301 ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 DECEMBRE 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. »

Contestation d'une modification de pension : délai.

9501. — 13 décembre 1982. — **M. Francis Palmero** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'article 66 de la loi du 14 avril 1924 qui limite à trois mois les possibilités d'un pensionné de contester la liquidation ou la révision d'une pension et ce, même lorsque l'administration reconnaît son erreur après ce délai. Il lui demande ses intentions en vue d'un assouplissement de l'application de cette loi.

Sapeurs-pompiers volontaires : situation.

9502. — 13 décembre 1982. — **M. Michel Charasse** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur la situation des sapeurs-pompiers volontaires en service dans les petites et moyennes communes. Il lui fait observer que, dans la plupart des départements, les centres de secours ont été progressivement dotés de moyens importants en véhicules, et notamment en véhicules qui ne peuvent être conduits que par des titulaires du permis poids lourds. Or, de nombreuses communes ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour faire passer ce permis à leurs volontaires, tandis que les services départementaux d'incendie n'ont généralement pas la possibilité de financer les cours et les épreuves. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1° s'il lui serait possible d'envisager de faire passer systématiquement ce permis par les jeunes sapeurs-pompiers volontaires qui font leur service militaire, ou par les jeunes qui, pendant leur temps de présence au corps, manifestent par écrit l'intention de souscrire un engagement dans les sapeurs-pompiers volontaires une fois retournés à la vie civile ; 2° s'il lui serait possible de mettre les unités militaires à la disposition des départements, selon des conventions à établir, afin qu'elles fassent passer le permis poids lourds aux sapeurs-pompiers volontaires qui leur seraient adressés par les services départementaux d'incendie, à la demande des divers centres de secours. Bien entendu, le service ainsi rendu par l'armée le serait gratuitement et dans la limite des disponibilités des unités. La formation des militaires conservant la priorité par rapport à celles des sapeurs civils.

Matériels à agrafage : remboursement.

9503. — 13 décembre 1982. — **M. Jacques Delong** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur une décision de la commission interministérielle des prestations sanitaires du 19 mai 1982. En effet, ladite commission a refusé le remboursement par la sécurité sociale des matériels à agrafage interne utilisés en chirurgie pour les anastomoses digestives. Or ce matériel permet des anastomoses plus fiables et plus rapides et constitue donc un progrès pour le malade mais ne saurait, du fait de leur prix élevé, 600 francs par chargeur et il faut quelquefois trois à quatre chargeurs, être pris en compte dans l'acte opératoire lui-même. Il serait *a priori* naturel, compte tenu de leur haute technicité, que les systèmes d'agrafage soient considérés comme un matériel de prothèse interne. Il lui demande ce qu'il compte faire pour permettre à la chirurgie digestive de poursuivre ainsi sa modernisation pour le plus grand bien des malades.

Avoir fiscal : restitution.

9504. — 13 décembre 1982. — **M. Franck Sérusclat** expose à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, le cas d'une personne bénéficiant d'un avoir fiscal et dont l'impôt sur le revenu de 1981 — s'élevant à 140 francs — n'aurait pas dû être mis en recouvrement. Or, la restitution de son avoir fiscal à ce contribuable a été amputée de la somme de 140 francs. Compte tenu de la modicité du crédit dont il bénéficiait au titre de cet avoir, il estime être injustement pénalisé par la mesure qui lui a été appliquée. Il souhaiterait donc savoir, d'une part, si la retenue effectuée est régulière et, d'autre part, s'il n'estime pas souhaitable, dans ce cas, de modifier la réglementation sur ce point précis.

Prix de vente du rapport de la cour des comptes.

9505. — 13 décembre 1982. — **M. Louis Souvet** expose à **M. le Premier ministre** que le rapport de la cour des comptes (1982) imprimé par les Journaux officiels est vendu au prix de 55 francs, pour 300 pages environ, tandis que le *Journal officiel* (Lois et décrets ou Débats parlementaires) est vendu au prix de 2 francs l'unité, pour une quarantaine de pages. Il apparaît donc que pour 14 francs on a sept journaux officiels qui sont aussi volumineux que le rapport de la cour des comptes, lequel coûte pourtant 55 francs. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer la raison d'une telle différence de prix et s'il ne compte pas, pour le rapport de la cour des comptes de 1983, ramener le prix de cette édition au niveau de celui du *Journal officiel*.

Prime à l'installation artisanale : conséquences de sa suppression.

9506. — 13 décembre 1982. — **M. Adrien Gouteyron** expose à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** que la suppression de la prime à l'installation artisanale risque d'avoir des effets très dommageables. Il lui rappelle en effet qu'en Haute-Loire, de 1975 à 1982, 500 dossiers de P. I. A. ont reçu une suite favorable. Certes, le dispositif pouvait être amélioré en permettant aux entreprises de service d'en bénéficier, en abaissant ou mieux en supprimant le seuil d'investissements, en accordant une exonération pour permettre de ne pas intégrer le montant de la prime dans la base imposable. Le nouveau régime des aides ne paraît pas comporter d'incitation à la création ou à la reprise de fonds commerciaux ou artisanaux. Il lui demande donc quelle disposition il compte prendre pour corriger ce grave inconvénient.

Techniciens et conducteurs de travaux : déroulement de carrière.

9507. — 13 décembre 1982. — **M. Christian Poncelet** appelle l'attention de **M. le ministre des P.T.T.** sur les difficultés que rencontrent les personnels du corps des techniciens et du corps des conducteurs de travaux dans le déroulement de leur carrière. Les techniciens des P.T.T., bien qu'on leur ait promis de les mettre à parité avec les techniciens de l'armement, ont leur indice terminal brut toujours plafonné à 579. Dans l'attente d'un redressement indiciaire, une allocation spéciale a été accordée aux chefs techniciens, allocation transformée par la suite en prime de technicité. Les conducteurs de travaux, pour leur part, dont l'indice terminal de grade est de 474 brut, n'ont non seulement pas accès aux deuxième et troisième niveaux de leur catégorie (B), 533 et 579 bruts, mais ils ont les mêmes difficultés que les chefs techniciens des P.T.T. pour obtenir une réelle promotion dans les grades supérieurs de la catégorie, sans parler de l'accès à la catégorie A. Or, l'article 19

du statut général des fonctionnaires, modifié par l'article 2 de la loi n° 76-661 du 19 juillet 1976, précise : « Les règlements propres à chaque administration ou service doivent assurer à tous les fonctionnaires ayant les aptitudes nécessaires des facilités de formation et d'accès aux corps et catégories hiérarchiquement supérieurs. » Aussi, il lui est demandé quelles dispositions il entend prendre afin d'améliorer le déroulement de carrière des personnels du corps des techniciens des P.T.T. et du corps des conducteurs de travaux afin de leur permettre d'obtenir, ainsi que promis, la parité statutaire avec les techniciens de l'armement.

Cessation d'activité d'un assujetti à la T.V.A. : situation.

9508. — 13 décembre 1982. — **M. Octave Bajoux** expose à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, que, dans le cas de cessation d'activité d'un assujetti à la taxe sur la valeur ajoutée, la règle dite du « décalage d'un mois » telle qu'elle est prévue par les dispositions de l'article 217, annexe II, du code général des impôts, en matière de déduction de la taxe ayant grevé les biens ne constituant pas des immobilisations et les services n'est pas opposable audit redevable. Dans cette hypothèse, la totalité du crédit de taxe sur la valeur ajoutée qu'il détient à la date de cessation peut être imputée sur la taxe due ou, le cas échéant, lui être remboursée. La jurisprudence du Conseil d'Etat interprétant la date de cessation d'activité comme correspondant à celle des dernières opérations de liquidation de stock, il en résulte notamment que la taxe ayant grevé les biens ou services acquis postérieurement à cette date n'ouvre pas droit à déduction et n'a donc pas à être prise en compte pour le calcul du crédit de taxe éventuellement remboursable. Il lui demande si des mesures d'assouplissement à cette règle ne pourraient être admises en faveur des redevables de bonne foi qui, postérieurement à la date de cessation de leurs activités imposables, régissent des factures de prestataires de services assujettis à la T.V.A. suivant le régime dit des encaissements pour des travaux effectués, le cas échéant, postérieurement à la date de cessation effective d'activité (par exemple honoraires de conseils pour intervention suite à la cession d'un fonds de commerce).

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

*Abaissement à cinquante-cinq ans
de l'âge de la retraite pour les femmes.*

4519. — 25 février 1982. — **M. Roger Poudonson**, ayant noté avec intérêt les projets du Gouvernement relatifs à l'abaissement à soixante ans de l'âge de la retraite, demande à **M. le Premier ministre** s'il est envisagé l'abaissement à cinquante-cinq ans de l'âge de la retraite pour les femmes, conformément au projet annoncé en 1981, notamment lors des élections présidentielles.

Réponse. — En application de l'ordonnance n° 82-270 du 26 mars 1982, les assurés du régime général auront la possibilité à compter du 1^{er} avril 1983, s'ils totalisent, tous régimes de retraite de base confondus, trente-sept ans et demi d'assurance et de périodes équivalentes, de bénéficier de la pension de vieillesse au taux plein dès leur soixantième anniversaire. Cette réforme constituera donc un progrès pour les femmes puisque actuellement la pension de vieillesse au taux plein ne leur est accordée à soixante ans que dans la mesure où elles réunissent trente-sept années et demi d'assurance au régime général ou dans ce régime et celui des salariés agricoles, à l'exclusion de tout autre régime de base. Dans l'immédiat, il n'a pas été prévu d'accorder aux femmes assurées le bénéfice de cette prestation avant l'âge de soixante ans. Les perspectives du régime général ne permettent pas de lui imposer le surcroît de charges qui résulterait non seulement d'une mesure d'abaissement de l'âge de la retraite à cinquante-cinq ans en leur faveur mais aussi des demandes analogues émanant d'autres catégories d'assurés. Cependant, l'ensemble des problèmes posés par les droits des femmes en matière de retraite fait l'objet d'une étude confiée par le ministère des droits de la femme à Mme Colette Meme, conseiller d'Etat.

Écoutes téléphoniques : rapport de la Cour de cassation.

6942. — 8 juillet 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le Premier ministre** s'il compte porter à la connaissance des membres du Parlement le rapport présenté par M. le premier président de la Cour de cassation concernant l'usage des écoutes téléphoniques. Le Gouvernement envisage-t-il de rendre encore plus restrictive la réglementation en vigueur.

Réponse. — Le rapport concernant les écoutes téléphoniques, remis au Premier ministre par M. le premier président de la Cour de cassation, a été transmis aux présidents des deux assemblées, afin que les parlementaires puissent en avoir connaissance, le 28 septembre dernier.

Publicité gouvernementale : montant.

8915. — 15 novembre 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le Premier ministre** à combien s'élève le montant de la publicité gouvernementale en 1982. A titre de comparaison, il le prie de bien vouloir lui indiquer quels étaient les chiffres pour les années 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980 et 1981.

Réponse. — Le budget total de l'ensemble des campagnes gouvernementales d'information de type publicitaire ou de relations publiques, dont les chiffres ont été définitivement arrêtés, s'élève à ce jour pour 1982 à 94 588 351 francs T.T.C. Toutefois, plusieurs campagnes étant en cours de diffusion, il n'est pas encore possible de donner un chiffre définitif pour l'ensemble de l'année 1982. Le service d'information et de diffusion, qui assure la coordination des campagnes d'information du Gouvernement n'existe que depuis 1976 ; il n'est donc pas possible de fournir des chiffres précis concernant les années 1974 à 1976, ainsi que le demande l'honorable parlementaire. Par contre, pour les années 1977 à 1981, les chiffres sont les suivants : 1977, 67 217 688 francs T.T.C. ; 1978, 55 925 474 francs T.T.C. ; 1979, 95 542 679 francs T.T.C. ; 1980, 111 171 021 francs T.T.C. ; 1981, 121 574 414 francs T.T.C.

Hérault : conséquences de la tempête de novembre 1982.

9060. — 18 novembre 1982. — **M. Marcel Vidal** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation dramatique que connaissent aujourd'hui les contrées dévastées par la récente tempête qui a secoué le département de l'Hérault. Les dégâts sont très importants et ont affecté des secteurs essentiels de l'économie héraultaise : les équipements ruraux, les communications, l'ostréiculture, le domaine portuaire... Il lui demande les dispositions financières spécifiques que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour soulager les efforts que les collectivités publiques et les agents économiques devront consentir afin que les conséquences de ce grave sinistre ne viennent alourdir les difficultés économiques sérieuses que connaît aujourd'hui le département de l'Hérault. Il lui rappelle également l'urgence de prévoir des mesures visant dans l'avenir à protéger des eaux les agglomérations et les espaces qui bordent l'Hérault, l'Orb et le Lez.

Réponse. — La loi du 13 juillet 1982 permet dans des conditions précises l'indemnisation par les assurances des dégâts consécutifs à une catastrophe naturelle constatée par arrêté interministériel. Ce texte va donc rendre possible une indemnisation des dégâts causés par la violente tempête du début de novembre. Une réunion interministérielle qui s'est tenue à l'Hôtel Matignon a retenu le département de l'Hérault pour bénéficiaire de cette loi ; le périmètre exact d'application, ainsi que les conditions et modalités d'indemnisation, seront communiqués rapidement. La mise en application de la loi est confiée au commissaire de la République. Il faut rappeler que ne peuvent être concernés que les biens situés en France assurés contre les dommages d'incendie ou tous autres dommages. Lorsque l'assuré est couvert contre les pertes d'exploitation, cette garantie est étendue aux effets des catastrophes dans les conditions prévues au contrat correspondant. Le cas des biens qui auraient subi des dommages sans être couverts par une assurance fera l'objet d'un examen particulier par les commissaires de la République. Les indemnisations seront réglées selon les modalités habituelles prévues par les assurances. Mais, préalablement, il sera nécessaire que les intéressés dressent un bilan précis des dommages subis et le fassent parvenir sans délai à leur compagnie d'assurance et à la mairie. Pour ce qui concerne les biens agricoles, le ministère de l'agriculture engagera la procédure d'indemnisation des calamités agricoles selon les termes de la loi du 29 juillet 1964.

AFFAIRES SOCIALES ET SOLIDARITE NATIONALE

Transport de malades en taxis : bénéfice du tiers payant.

7084. — 13 juillet 1982. — **M. René Tinant** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à ce que les artisans taxis puissent passer des conventions avec les caisses d'assurance maladie pour le règlement de certaines courses effectuées au service de malades et qu'il leur soit également accordé le bénéfice du tiers payant afin de ne pas pénaliser les personnes transportées.

Réponse. — L'arrêté du 30 septembre 1975 relatif aux modalités de tarification et de remboursement des transports sanitaires pose le principe de l'avance des frais par l'assuré. Cette règle s'applique aux transports en taxi. Il n'est pas envisagé d'autoriser ceux-ci à bénéficier du tiers payant, possibilité offerte aux seuls transports en ambulances agréées, et, dans certains cas, aux véhicules sanitaires légers, compte tenu des spécificités que présentent ces modes de transport. Les divers problèmes de transports sanitaires font actuellement l'objet d'une réflexion interministérielle.

Examen de santé préventif : création de centres régionaux.

7156. — 20 juillet 1982. — **M. Francisque Collomb** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le caractère indispensable de l'examen de santé préventif et gratuit auquel chaque Français devrait pouvoir prétendre tous les cinq ans pour une éducation sanitaire personnalisée susceptible d'entraîner une modification du comportement. Etant donné que ces examens sont effectués dans des centres gérés ou agréés par la sécurité sociale, certaines régions sont nettement défavorisées et il lui demande si le Gouvernement envisage des créations nouvelles afin de satisfaire à la demande de la population.

Réponse. — La prévention, dont les centres d'examens de santé sont un instrument, fait partie des principales préoccupations des pouvoirs publics. C'est pourquoi un groupe de travail, comportant des représentants du ministère des affaires sociales et de la solidarité nationale et de diverses institutions intéressées par cette politique de prévention, a été créé en vue de définir les moyens de valoriser les données recueillies par les centres d'examens de santé et de procéder à la création de nouveaux centres, compte tenu des besoins existants et après élaboration d'une carte des centres actuels.

*Régime général de sécurité sociale :
suppression des cotisations sur les pensions.*

8433. — 21 octobre 1982. — **M. François Dubanchet** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** de bien vouloir lui préciser quelle suite concrète le Gouvernement envisage de réserver au point 82 des 110 propositions pour la France exposées lors du congrès extraordinaire du parti socialiste, réuni à Créteil, le 24 janvier 1981, pour désigner le candidat des socialistes à la présidence de la République, suivant lequel les cotisations prélevées par le régime général de la sécurité sociale sur les retraites seraient supprimées.

Réponse. — Les cotisations d'assurance maladie sur les retraites ont été généralisées par la loi n° 79-1129 du 28 décembre 1979 portant diverses mesures de financement de la sécurité sociale. Le produit de ces cotisations pour l'exercice 1982 est estimé à 4,5 milliards de francs pour l'ensemble des régimes d'assurance maladie, dont 3 milliards de francs pour le financement du régime général. La situation financière des différents régimes de sécurité sociale ne permet pas de supprimer cette recette dans le court terme. Elle dépend, en effet, en grande partie, de la relance de l'économie et de l'amélioration de l'emploi, qui ne pourront être que progressives. C'est pourquoi le Plan intermédiaire prévoit que « les cotisations d'assurance maladie sur les retraites seront dans un premier temps harmonisées, leur suppression totale ne pouvant être envisagée dans l'immédiat ». A cet effet, le décret n° 81-813 du 27 août 1981 ramène de 10 à 5 p. 100 le taux de la cotisation d'assurance maladie des travailleurs indépendants retraités. Il est, par ailleurs, rappelé que les retraités les plus modestes sont exonérés. Tel est le cas des personnes appartenant à un foyer fiscal exonéré de l'impôt sur le revenu, ou exempté du paiement de cet impôt, et des titulaires d'un avantage de vieillesse servi sous les conditions de ressources du minimum vieillesse. Les bénéficiaires de ces exonérations sont plus nombreux depuis l'augmentation du minimum vieillesse, dont le montant, pour une personne seule, est passé de 1 400 francs à 1 700 francs par mois au 1^{er} juillet 1981, à 2 000 francs par mois au

1^{er} janvier 1982 et à 2 125 francs par mois au 1^{er} juillet 1982. Dans le même temps, le seuil d'exonération de la récupération sur la succession des bénéficiaires du fonds national de solidarité a été porté de 150 000 à 250 000 francs. Enfin, il est rappelé que d'autres améliorations prendront effet le 1^{er} décembre 1982 : le rattrapage des pensions liquidées avant la loi du 31 décembre 1971, l'augmentation du taux de la pension de réversion, porté de 50 à 52 p. 100 dans le régime général et les régimes légaux alignés sur lui (salariés agricoles, commerçants, artisans).

Personnes âgées.

Maintien à domicile des personnes âgées : mesures.

892. — 15 juillet 1981. — Les statistiques prévoient un accroissement de la longévité qui va entraîner l'augmentation de certains problèmes que l'on ressent déjà actuellement. **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** quelles mesures elle compte prendre pour développer les services de soins à domicile aux personnes âgées dépendantes dont les ressources ne relèvent pas du bureau d'aide sociale (B. A. S.), mais ne sont pas suffisantes pour permettre l'assistance d'une infirmière à temps complet ou d'une tierce personne compétente afin de leur éviter le déséquilibre psychique que provoque un transfert de lieu, l'abandon de leur cadre de vie et de leurs habitudes lorsqu'il est nécessaire de les hospitaliser ou de les faire admettre impérativement dans une maison de retraite. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — Le secrétariat d'Etat chargé des personnes âgées a permis, grâce aux instructions données dans la circulaire n° 81-8 du 1^{er} octobre 1981, le développement des services de soins infirmiers à domicile ; ceux-ci permettent l'intervention globale et coordonnée d'une équipe soignante (infirmière et aides soignantes) avec prise en charge des dépenses par l'assurance maladie, auprès de personnes âgées qui requièrent de tels soins. L'objectif du secrétariat chargé des personnes âgées est de disposer de 20 000 places d'ici la fin du plan intermédiaire, pour permettre la prise en charge annuelle d'environ 100 000 personnes âgées par an, avec une moyenne de 200 places par département. Les services de soins infirmiers se limitent à l'intervention d'infirmières et d'aides soignantes au domicile de la personne âgée, soit en moyenne une heure environ par jour. Le problème de la présence d'une tierce personne à temps complet peut être partiellement résolu par l'attribution de l'allocation compensatrice dont les conditions financières d'attribution sont les suivantes : disposer de ressources égales ou inférieures au plafond du Fonds national de solidarité, majoré du montant de l'allocation compensatrice elle-même, qui s'élève pour son taux le plus élevé à 34 039 francs par an au 1^{er} juillet 1982. Cette allocation compensatrice permet aux personnes âgées dépendantes de rémunérer une auxiliaire de vie ou une tierce personne. Enfin, les aides ménagères complètent le dispositif de prestations visant au maintien à domicile des personnes âgées.

Bureaux d'aide sociale : difficultés financières.

862. — 15 juillet 1981. — **M. Jean Chérioux** expose à **Mme le ministre de la solidarité nationale** que les bureaux d'aide sociale connaissent de très sérieuses difficultés de trésorerie du fait que les caisses de retraite avec lesquelles ils sont liés par des conventions ne remboursent qu'avec beaucoup de retard les heures d'aide ménagère qu'ils ont dispensées. Ces difficultés financières devraient pouvoir être résolues, puisque les associations d'aide ménagère, qui dispensent les mêmes prestations de soins ménagers, sont admises à recevoir des caisses de retraite des versements de fonds par avance de trésorerie. Il lui demande donc, si nonobstant l'indépendance des caisses de retraite en matière d'action sociale, il ne serait pas souhaitable que ses services suggèrent à la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés d'étendre aux bureaux d'aide sociale le bénéfice de sa décision du 20 janvier 1971 en faveur des associations d'aide ménagère. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — La décision prise par la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés le 20 janvier 1971 à laquelle se réfère l'honorable parlementaire consiste à accorder aux associations d'aide ménagère des avances de trésorerie pouvant aller jusqu'à deux mois. Le conseil d'administration de cet organisme a expressément limité son aide aux associations, estimant qu'il appartient aux collectivités locales de jouer auprès des bureaux d'aide sociale le rôle que la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés remplit auprès des services privés. Saisi depuis

lors sur ce même sujet, le conseil d'administration a confirmé sa position. Des instructions ont été données par une circulaire du 7 avril 1982 relative à la politique sociale et médico-sociale pour les retraités et les personnes âgées afin que soient mises en place dans chaque département des commissions rassemblant à la fois les financeurs (y compris l'aide sociale) et les employeurs d'aide ménagère. Ces commissions auront pour mission d'examiner les difficultés rencontrées par les usagers et par les services et d'envisager les solutions les mieux adaptées sur le plan local. Une réunion s'est tenue le 20 septembre 1982 au ministère pour faire le point de la mise en place de telles commissions qui désormais seront le lieu des études des problèmes et des solutions à envisager pour un meilleur fonctionnement des services.

Résidents des foyers-logements bénéficiaires du F.N.S. : situation.

1003. — 21 juillet 1981. — **M. Pierre Gamboa** expose à **Mme le ministre de la solidarité nationale** le problème particulier des personnes âgées résidant dans des foyers-logements et bénéficiant du fonds national de solidarité (F. N. S.). En effet, chaque année, la direction des affaires sanitaires et sociales établit un seuil minimum de ressources les concernant (16 500 francs par an, pour l'année 1980, dans le département de l'Essonne) et le service Récupération de la D.A.S.S. récupère les 90 p. 100 de la différence entre ce seuil et le montant de leurs ressources. En conséquence, toutes les sommes que ces personnes perçoivent au titre d'aides (allocation logement, secours exceptionnel de bureau d'aide sociale, etc.) leur sont reprises par les services de la D.A.S.S. Tenant compte de la modicité de la somme qui leur reste par mois, il doit leur être très difficile de vivre normalement, alors que ces personnes ont fait partie des artisans de la France d'aujourd'hui, et, à ce titre, ont droit à une vieillesse heureuse et à une retraite décente. En conséquence, il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour remédier à cette injustice. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — Les personnes âgées qui bénéficient d'une prise en charge totale ou partielle de leurs frais d'hébergement en établissement par l'aide sociale doivent, en application de l'article 142 du code de la famille et de l'aide sociale, participer à leur remboursement dans la limite de 90 p. 100 de leurs ressources quelle qu'en soit la nature, à l'exception des prestations familiales. Les intéressés doivent en tout état de cause disposer librement comme « argent de poche » d'une somme au moins égale à 10 p. 100 du montant annuel du minimum vieillesse. Au 1^{er} juillet 1982, cette somme ne peut être inférieure à 255 francs par mois et doit être versée à toutes les personnes âgées. La circulaire du 7 avril 1982 insiste sur ce point et les directions départementales des affaires sanitaires et sociales doivent veiller à leur versement effectif. Il convient de noter, par ailleurs, que seules doivent être prises en compte pour l'application de l'article 142 du code de la famille et de l'aide sociale les ressources ayant un caractère régulier et que par conséquent les personnes âgées ne sont pas tenues de reverser à l'aide sociale les secours exceptionnels dont elles pourraient bénéficier. En ce qui concerne l'A. P. L. et l'allocation logement, il s'agit de prestations accordées explicitement pour permettre l'acquittement du loyer et il est normal qu'elles soient entièrement affectées à cet objet.

Retraités du régime agricole : aides ménagères.

1503. — 20 août 1981. — **M. Jean Colin** expose à **Mme le ministre de la solidarité nationale** que la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés vient d'accorder une prise en charge partielle des dépenses qu'engagent, pour la rétribution de leurs aides ménagères à domicile, les personnes relevant du régime général et ne pouvant jusqu'alors prétendre à aucune participation à ce titre. Il lui demande cependant si le bénéfice de cette mesure ne peut être étendu aux personnes âgées retraitées relevant du régime agricole. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Retraités du régime agricole : aides ménagères.

8609. — 2 novembre 1982. — **M. Jean Colin** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 1503 du 20 août 1981 restée sans réponse, dans laquelle il lui exposait que la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés venait d'accorder une prise en charge partielle des dépenses qu'engagent, pour la rétribution de leurs aides ménagères à domicile, les personnes relevant du régime général et ne pouvant, jusqu'alors, prétendre à aucune participation à

ce titre. Il lui demande, cependant, si le bénéfice de cette mesure ne peut être étendu aux personnes âgées retraitées relevant du régime agricole. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — Le budget dont dispose le régime de la mutualité sociale agricole pour l'aide ménagère en 1982 est de 127 millions de francs, soit une augmentation de plus de 58 p. 100 par rapport à 1981 (80 millions de francs), grâce à une augmentation de crédits de 10 millions à la création du fonds national d'action sociale dont la dotation pour 1982 a été fixée à 37 millions de francs. Une telle progression des crédits devrait permettre de prendre en charge 5 000 personnes supplémentaires (40 000 contre 35 000 en 1981) et d'accroître le nombre d'heures attribué à chacun des bénéficiaires (huit heures par mois en 1979, dix heures en 1981, onze heures en 1982). Le nombre des ressortissants de la mutualité sociale agricole disposant de ressources modestes est particulièrement important puisque sur 1 772 000 retraités de ce régime, 700 000 sont bénéficiaires du fonds national de solidarité. Les besoins exprimés par cette catégorie n'étant encore que partiellement satisfaits, il ne peut être envisagé actuellement d'augmenter le nombre de bénéficiaires par un déplafonnement des ressources et une modification du barème en vigueur sous peine de réduire l'avantage accordé prioritairement aux plus démunis et d'empêcher la poursuite de la progression du nombre d'heures attribuée à chacun des bénéficiaires.

Aides ménagères :

réduction de la participation financière des personnes âgées.

2060. — 6 octobre 1981. — **M. Michel Giraud** attire l'attention de **Mme le ministre de la solidarité nationale** sur la situation des personnes âgées bénéficiaires d'une prise en charge au titre de l'aide ménagère, qui en ont obtenu le renouvellement depuis le 1^{er} juillet 1981 — date à laquelle le prix de l'heure d'aide ménagère a été porté à 39,80 francs — et dont les ressources avaient également augmenté à cette date. Ainsi, un ménage dont le taux de participation personnelle est passé de 19,05 francs à 33,80 francs, soit une augmentation horaire de 17,75 francs, devra déboursier, pour soixante heures d'aide par mois, un supplément de 885 francs alors que l'augmentation de ses ressources mensuelles n'aura guère dépassé 500 francs. La situation sera malheureusement la même pour toutes les personnes âgées qui ont fait ou feront l'objet d'un renouvellement de prise en charge depuis le relèvement du prix de l'heure d'aide sociale, jusqu'à la publication d'un nouveau barème fixant les taux de participation horaire compte tenu des causes — essentiellement relèvements du montant des pensions — qui ont pu accroître les ressources des intéressés. Il lui demande, en définitive, si elle estime possible de réduire, sinon de supprimer, le décalage existant entre la fixation d'un nouveau prix de l'heure d'aide sociale et celle des taux de participation imposés aux bénéficiaires et aux organismes. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — Les conditions de prise en charge de l'aide ménagère sont actuellement variables d'un régime de retraite à l'autre ; c'est ainsi que la contribution financière fixée à l'usager, son montant et la périodicité des révisions de cette participation diffèrent souvent selon l'organisme financeur. Toutefois, un effort d'harmonisation est entrepris pour rapprocher les barèmes des différents régimes de celui de la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés. Dans le cadre de cet organisme, les participations fixées aux usagers le sont, en fonction du barème établi au 1^{er} janvier de l'année. Ce barème tient compte du relèvement des pensions du semestre écoulé et du premier semestre de l'année en cours. Le taux horaire de l'aide ménagère peut être revalorisé en cours d'année, sans entraîner de revalorisation de la contribution financière de l'usager pour les ressortissants du régime général. Les distorsions signalées par l'honorable parlementaire au sujet de la participation de l'usager concernent donc des régimes de retraites autres que le régime général et ceux qui s'y rattachent. La commission départementale de coordination de l'aide ménagère, dont la mise en place a été demandée par le secrétaire d'Etat chargé des personnes âgées, dans sa circulaire du 7 avril 1982, a pour mission d'étudier les difficultés de ce type et d'y apporter une solution.

Pays de la Loire : montant des crédits destinés à l'aide ménagère.

7011. — 13 juillet 1982. — **M. René Ballayer** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur une motion adoptée par le comité de liaison des associations des services d'aide ménagère des Pays de la Loire dans laquelle il dénonçait la politique restrictive de la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés en matière d'aide ménagère dans la mesure où, pour l'année 1982, la caisse régionale

des Pays de la Loire n'a reçu qu'une dotation de 36,8 millions de francs (39,5 millions de francs en 1981) pour des besoins évalués au minimum à 62 millions. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir prendre toutes dispositions afin que les associations des services d'aide ménagère à domicile puissent bénéficier de crédits suffisants afin de pouvoir faciliter la mise en place d'une authentique politique de développement de l'aide ménagère, permettant de concrétiser les nombreuses promesses faites tant par le Président de la République que par le Gouvernement et éviter par là même un transfert de financement de l'aide ménagère des caisses de retraite vers l'aide sociale. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées.*)

Réponse. — La caisse régionale d'assurance maladie des Pays de la Loire, d'un grand dynamisme en ce domaine, est l'une des cinq caisses qui à chaque année besoin d'une dotation complémentaire. Les financements ont été multipliés par cinq depuis une dizaine d'années, et le volume d'heures financées est passé de 800 000 heures en décembre 1979 à 1,250 million d'heures fin 1981. C'est l'une des régions qui a le plus fort pourcentage de retraités aidés. Dès 1981, la caisse régionale d'assurance maladie de Nantes a eu besoin qu'une dotation complémentaire vienne s'ajouter à la dotation qui lui avait été attribuée selon la clef de répartition habituelle (nombre de retraités dans la région, pondéré par certains facteurs secondaires) : la caisse a ainsi pu consacrer 42 millions de francs à l'aide ménagère en 1981, dont 6 millions de francs environ finançant les heures assurées par un service que gère la caisse. En 1982, la première dotation attribuée à la caisse régionale d'assurance maladie de Nantes s'élevait à 48,374 millions de francs, ce qui lui permettait d'envisager de consacrer 44,5 millions de francs à l'aide ménagère, soit une progression de 6 p. 100 des crédits. Compte tenu de l'augmentation des taux de remboursement et en tenant compte d'un redéploiement vers l'aide sociale, cela conduirait à envisager une stabilisation du nombre d'heures financées par la caisse régionale de l'assurance maladie. Une réunion de travail s'est tenue au secrétariat d'Etat chargé des personnes âgées avec une délégation de la région. Après de nouvelles dotations complémentaires, le financement disponible en 1982 s'élève à 55 811 700 francs, soit une augmentation de 32,5 p. 100 par rapport au montant des dépenses de 1981. Le chiffre de 62 millions de francs évoqué par l'honorable parlementaire est en soi un objectif, mais il est du dessein du Gouvernement de contrôler la progression des dépenses, dans la conjoncture économique actuelle, et de veiller aussi à combler les retards constatés dans des régions jusqu'alors moins dynamiques. Par ailleurs, l'évolution de ces dépenses (+ 25,7 p. 100 en 1982 hors aide sociale, + 19,78 p. 100 pour l'aide sociale) montre qu'il n'y a pas transfert vers l'aide sociale, mais comme le souhaite l'honorable parlementaire, un effort simultané de tous les financeurs.

AGRICULTURE

*Institut rural d'éducation de Vercel (Doubs) :
brevet de technicien agricole.*

2348. — 22 octobre 1981. — **M. Michel Miroudot** appelle l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur le grave préjudice porté à l'institut rural d'éducation et d'orientation de Vercel (Doubs) par une décision de ses services, qui vient seulement de lui être notifiée, de surseoir à la demande de reconnaissance de sa filière préparatoire au brevet de technicien agricole à option. Compte tenu de la situation particulièrement désagréable dans laquelle se trouvent ainsi placés, alors que l'année scolaire vient de commencer, les soixante élèves inscrits dans cette filière et les enseignants spécialement embauchés pour conduire cette formation, il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun de revenir sur la décision dont il s'agit, observation faite d'ailleurs que la loi du 2 août 1960 qui régit la formation agricole ne paraît nullement exiger l'autorisation du ministre de l'agriculture pour l'ouverture d'un cycle long préparant au brevet de technicien agricole.

Réponse. — Le ministère de l'agriculture ne s'est jamais opposé à l'ouverture d'une filière de formation dans un établissement privé d'enseignement agricole, l'ouverture d'une formation n'impliquant pas toutefois la reconnaissance immédiate. Par lettre en date du 3 août 1981, Monsieur le directeur général de l'enseignement et de la recherche avait fait savoir au président de l'union nationale des maisons familiales rurales d'éducation et d'orientation que la mise en place de filières B.T.A. dispensées selon un rythme approprié nécessitait une réflexion et une concertation préalable et qu'en conséquence les dossiers de reconnaissance se rapportant à des formations de ce type ne pourraient être examinés dans l'immédiat. Le brevet de technicien agricole (B.T.A.) par alternance a fait l'objet par la suite de plusieurs réunions de travail. Lors de sa séance du 1^{er} juillet 1982

le conseil supérieur de l'enseignement et de la formation professionnelle agricoles a été appelé à se prononcer sur l'opportunité de mettre en place de telles formations dans les instituts d'éducation et d'orientation. Il a été décidé que certains établissements privés reconnus pour le cycle long auraient la possibilité d'ouvrir des filières B.T.A. dispensées selon un rythme approprié, la mise en place de ces formations représentant toutefois un caractère expérimental et devant faire l'objet d'un suivi pédagogique. L'institut rural d'éducation et d'orientation de Vercel (Doubs) a été choisi et reconnu pour accueillir cette expérimentation. Cette décision devrait permettre à l'établissement de fonctionner dans les meilleures conditions possibles et régulariser la situation des élèves préparant actuellement le B.T.A. à option.

Exploitations légumières : fiscalité.

2666. — 4 novembre 1981. — **M. Yves Le Cozannet** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à favoriser le développement des productions légumières françaises en améliorant le cadre d'activités des exploitants et en réalisant des efforts tout particuliers en faveur de la recherche, ainsi qu'en réformant la fiscalité applicable à ces exploitations.

Exploitations légumières : fiscalité.

8635. — 3 novembre 1982. — **M. Yves Le Cozannet** rappelle à **Mme le ministre de l'agriculture** sa question écrite n° 2666 du 4 novembre 1981 par laquelle il lui demandait de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisageait de prendre tendant à favoriser le développement des productions légumières françaises en améliorant le cadre des activités d'exploitation et en réalisant des efforts tout particuliers en faveur de la recherche ainsi qu'en réformant la fiscalité applicable à ces exploitations.

Réponse. — Pour favoriser le développement des exploitations légumières françaises, ont été mis en place, depuis 1977, des programmes régionaux d'expérimentation afin de relancer nos productions fruitières et légumières, de les adapter aux besoins des marchés intérieurs et d'exploitation, et d'améliorer la compétitivité de notre appareil de production et de nos circuits de commercialisation. A ce jour, 95 millions de francs ont été engagés pour subventionner les investissements et le fonctionnement des stations d'expérimentation régionales. Dix conventions ont déjà été signées dont quatre en 1981, en faveur de la Basse-Normandie, la Bretagne, l'Est de la France et Rhône-Alpes. Pour prendre l'exemple de la région Bretagne, 12,5 millions de francs ont été accordés pour le financement de trois stations d'expérimentation : Plougrescant, Vézindouquet, Kerdevet qui exercent des fonctions d'amélioration et d'adaptation variétale, de lutte phytosanitaire et de vulgarisation et d'application des aspects phytosanitaires de la recherche aux conditions régionales. S'agissant d'autre part, de l'aspect fiscal évoqué par l'auteur de la question, il convient de préciser que le Gouvernement a procédé à des consultations approfondies pour faire de la fiscalité agricole un instrument dynamique et efficace de développement. Il sera prochainement en mesure de mettre en place les premiers éléments d'une réforme allant dans ce sens.

Développement de la recherche betteravière.

6498. — 15 juin 1982. — **M. Jacques Mossion** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** que les moyens consacrés par les organismes publics à la recherche betteravière soient sensiblement accrus et contribuent à l'amélioration de la productivité de l'ensemble de la chaîne, depuis la génétique jusqu'aux technologies de transformation.

Recherche betteravière : amélioration.

9006. — 17 novembre 1982. — **M. Jacques Mossion** rappelle à **Mme le ministre de l'agriculture** sa question écrite n° 6498 du 15 juin 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il lui demande que les moyens consacrés par les organismes publics à la recherche betteravière soient sensiblement accrus et contribuent à l'amélioration de la productivité de l'ensemble de la chaîne, depuis la génétique jusqu'aux technologies de transformation.

Réponse. — En matière de recherche betteravière, l'I.N.R.A. a jusqu'à présent concentré ses travaux, bien qu'à un niveau relativement modeste, sur la sélection et la protection phytosanitaire. Ces travaux sont complétés par des recherches d'amont conduites tant à l'université qu'au C.N.R.S. Cette situation est appelée à

évoluer au cours des prochaines années. Une part des crédits affectés aux semences par la conférence agricole annuelle sera dégagée pour développer des programmes en collaboration réunissant les organismes publics de recherche (I.N.R.A., universités) et les principaux établissements sélectionneurs français engagés dans l'amélioration génétique. Ces programmes, portant sur la création variétale et les technologies de transformation, devront être confortés par une participation financière des industriels et l'appui des producteurs. La collaboration ainsi établie doit conduire à limiter notre dépendance variétale actuelle envers les sélectionneurs étrangers, suédois en particulier. En outre, des efforts importants devront être consacrés à l'étude des virus de la betterave ; certaines maladies constituent en effet, actuellement, une menace très grave dans plusieurs régions, mettant en danger la culture betteravière elle-même. L'I.N.R.A. envisage de développer de façon significative ses programmes de recherche sur la betterave dans ses stations de Dijon, Rennes, Colmar, et Mons-en-Chaussée. A côté des variétés sucrières, ses travaux porteront sur les types fourragers et alcooligènes.

Marché avicole : amélioration des mécanismes communautaires.

7340. — 19 août 1982. — **M. Yves Le Cozannet** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les initiatives qu'elle envisage de prendre tendant à aboutir à l'amélioration des mécanismes communautaires du marché avicole par la création d'une organisation interprofessionnelle avicole européenne et par l'élargissement des restrictions à de nouvelles zones géographiques, leur maintien à un niveau adéquat, le développement du système des prix « fixation ».

Réponse. — Le Gouvernement se préoccupe d'améliorer le fonctionnement des marchés avicoles. Il attache le plus grand prix à ce que les organisations de marché fonctionnent en stricte conformité avec la réglementation communautaire en vigueur. Ainsi, veille-t-il à ce que les restitutions à l'exportation évoluent en conformité avec la variation du coût des céréales sur le marché mondial. Il est intervenu pour obtenir en juillet dernier la mise en place de restitutions sur les découpes de dindes et sa démarche a été suivie de façon positive par la commission. En ce qui concerne le système de la préfixation des restitutions, les règlements actuellement en vigueur permettent la préfixation des restitutions quel que soit le pays de destination. Sur le plan national, le gouvernement français encourage la mise en place d'une interprofession dans le secteur de l'œuf au niveau national. Au cours de l'été le comité interprofessionnel de l'œuf avait eu des contacts avec ses homologues de la C.E.E. Les différentes familles professionnelles de l'aviculture participent régulièrement dans le cadre de la commission à des réunions consultatives au cours desquelles elles procèdent avec leurs homologues des pays membres à des échanges de vue sur la situation des différents marchés. La prise de conscience de la notion d'interprofession communautaire est une notion très nouvelle qui mérite d'être examinée.

Retards de paiement des crédits publics.

7795. — 21 septembre 1982. — **M. Paul Malassagne** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** quelle solution elle entend apporter aux retards de paiement des crédits publics qui doivent être octroyés aux agriculteurs et en particulier aux éleveurs et producteurs de lait du département du Cantal. Alors même que ceux-ci connaissent une situation financière de plus en plus préoccupante due à une conjoncture défavorable, conjuguée à des aléas climatiques, les retards de paiement leur sont à ce jour insupportables financièrement.

Réponse. — Des mesures en faveur du maintien des races rustiques Salers et Aubrac et de l'amélioration de la qualité du lait ont été mises en œuvre par les pouvoirs publics dans le cadre de programmes contractuels passés entre les maîtres d'œuvre régionaux, l'office national interprofessionnel du bétail et des viandes (O.N.I.B.E.V.) et le fonds d'orientation et de régulation des marchés agricoles (F.O.R.M.A.). Les aides sont versées sous forme d'avances successives qui sont transformées en subventions à la réception par les établissements publics des différentes pièces justificatives que doivent leur fournir les maîtres d'œuvre, la réception de l'ensemble de ces pièces permettant de solder les conventions. Un examen des différents dossiers en cours fait apparaître que la situation des éleveurs du Cantal est en cours de régularisation à la suite des justificatifs présentés et de leur acceptation, ainsi que du contrôle effectué auprès du groupement lait-viande du Massif central.

Charente : classement en zone agricole sinistrée.

7853. — 21 septembre 1982. — **M. Pierre Lacour** expose à **Mme le ministre de l'agriculture** que plusieurs semaines de sécheresse ont gravement compromis l'économie rurale du département de la Charente. Il lui demande ce que le Gouvernement envisage de faire pour venir en aide aux exploitants agricoles victimes de ce sinistre, en particulier s'il n'est pas possible d'envisager, comme pour d'autres départements, le classement du département de la Charente dans la catégorie des départements sinistrés sur le plan agricole.

Réponse. — A la suite des dommages causés aux élevages par la sécheresse et en raison des risques de décapitalisation qui en découlent, une aide nationale aux transports de pailles et fourrages a été décidée par circulaire du 9 juillet 1982. Cette aide bénéficiera aux éleveurs qui subiront un déficit fourrager de plus de 50 p. 100 par rapport à une année normale. Le montant de l'aide nationale est de 50 p. 100 du coût du transport, dans une limite de 100 francs par tonne. Par ailleurs, le ministère de l'agriculture a été saisi par le commissaire de la République de la Charente d'un dossier tendant à faire bénéficier les sinistrés des indemnités du fonds national de garantie des calamités agricoles. Ce dossier sera soumis à l'examen de la commission nationale des calamités agricoles lors de sa prochaine séance. Enfin, il convient de rappeler que les sinistrés peuvent d'ores et déjà solliciter l'octroi de prêts spéciaux du crédit agricole, le commissaire de la République de la Charente ayant pris un arrêté dans ce sens.

Indemnisation-sécheresse : délais.

8112. — 7 octobre 1982. — **M. Stéphane Bonduel** appelle l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la longueur des délais d'indemnisation et d'octroi de prêts sinistrés accordés aux agriculteurs victimes de la sécheresse. Ces délais pouvant atteindre, notamment pour les viticulteurs charentais, près de deux ans, il lui demande s'il ne serait pas possible d'accorder aux intéressés des « prêts d'attente sans intérêt », auxquels se substituerait, à la date de leur attribution, l'indemnité et le prêt sinistré à taux bonifié. Il lui rappelle que cette mesure, annoncée lors de son voyage en Midi-Pyrénées par le Président de la République, devait être étendue aux autres régions et départements sinistrés. Il la prie, en conséquence, de bien vouloir lui préciser si cette mesure sera effectivement appliquée et dans quels délais.

Réponse. — Au cours de son voyage en Midi-Pyrénées, le Président de la République a annoncé que des avances pourront être consenties aux agriculteurs sinistrés par la sécheresse, dans l'attente de leurs indemnités par le fonds national de garantie des calamités agricoles. Toutefois, pour des raisons budgétaires, cette mesure a été limitée aux départements les plus gravement touchés pour lesquels des mesures d'aide exceptionnelle ont été instituées par le décret n° 89-952 du 9 novembre 1982 et qui, de plus, ont fait l'objet d'un arrêté interministériel reconnaissant le caractère de calamité agricole à la sécheresse. Il ne peut donc être envisagé pour l'immédiat qu'une procédure analogue soit retenue pour l'ensemble des sinistrés ressortant du régime de garantie des calamités agricoles. En revanche, afin d'apporter une aide plus rapide et plus efficace aux exploitations dont l'équilibre financier se trouve menacé par suite d'un sinistre, le Gouvernement a décidé de réexaminer la loi du 10 juillet 1964. Un groupe de travail tripartite — administration, profession, parlementaires — vient d'être constitué pour engager la réflexion et proposer les mesures permettant de mieux satisfaire les besoins des agriculteurs sinistrés.

Conférence régionale de l'agriculture et du développement agricole.

8140. — 8 octobre 1982. — **M. Jean Cluzel** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser la suite que le Gouvernement envisage de réserver à une proposition formulée par la fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles qui propose la mise en place de conférences régionales de l'agriculture et du développement agricole. Celles-ci seraient composées paritairement de représentants de l'administration et des quatre organisations professionnelles agricoles les plus représentatives ; ces conférences permettraient de formuler une politique régionale concernant les budgets et les programmes de l'agriculture à cet échelon.

Réponse. — La loi n° 82-213 du 2 mars 1982, relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, a d'ores et déjà, dévolu une fonction importante au conseil régional « pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique de la région et l'aménagement de son territoire, et pour

assurer la préservation de son identité dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des départements et des communes ». Le plan régional de développement, élaboré dans le cadre du plan national après consultation du comité économique et social et donc des partenaires socio-professionnels, permet de concrétiser le dialogue de la région avec l'Etat. Le ministère de l'agriculture, très favorable à une régionalisation de la politique agricole, forestière, agro-alimentaire et rurale, a proposé dès l'année 1982 l'élaboration de conventions Etat-région qui appréhendent l'ensemble des objectifs et des moyens d'un développement harmonieux de l'agriculture régionale. Ces conventions Etat-région donnent lieu à une concertation approfondie entre toutes les parties prenantes, conseil régional, comité économique et social, organisations socio-professionnelles régionales et administration régionale, et aboutissent à la formulation d'une politique régionale, dans le sens de la question écrite présentée.

Provence-Alpes-Côte-d'Azur : indemnisation des calamités agricoles.

8141. — 8 octobre 1982. — **M. Louis Minetti** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur l'insuffisance criante de notre législation en matière d'indemnisation des calamités agricoles. L'ampleur des dégâts causés cette année, par la sécheresse parmi les productions agricoles de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, et notamment pour les éleveurs, les petits céréaliers et les lavandiculteurs, est considérable. Outre les mesures conjoncturelles qui ont été récemment prises, à savoir le choix privilégié de prêts bonifiés, ne pourrait-on pas engager, immédiatement, avec tous les partenaires sociaux intéressés, une vaste consultation afin d'aboutir le plus rapidement possible, à une réforme profonde et durable du système d'indemnisation actuellement en vigueur.

Réponse. — Le régime de garantie contre les calamités agricoles a fait l'objet, depuis la publication de la loi du 10 juillet 1964, d'un certain nombre d'améliorations. Toutefois, afin d'apporter une aide plus efficace aux exploitations dont l'équilibre financier se trouve menacé à la suite d'un sinistre, le Gouvernement a décidé de réexaminer la loi du 10 juillet 1964. Cette réforme devrait avoir pour objectif la réduction des délais d'instruction des dossiers, ainsi que l'amélioration des conditions d'indemnisation. Un groupe de travail tripartite — administration, profession, parlementaires — vient d'être constitué pour engager la réflexion et proposer les mesures permettant de mieux satisfaire les besoins des agriculteurs sinistrés.

Calamités agricoles : indemnisations.

8180. — 12 octobre 1982. — **M. Jean Cauchon** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir prendre toutes dispositions afin de modifier le régime d'indemnisation des calamités agricoles, de manière à ce que en cas de sinistre affectant notamment les exploitations d'élevage, les frais supplémentaires nécessaires au maintien du potentiel de production soient pris en considération pour le calcul de l'indemnisation.

Réponse. — Il convient de préciser que les achats supplémentaires d'aliments du bétail, effectués par les éleveurs victimes d'un sinistre, sont pris partiellement en charge par le fonds national de garantie contre les calamités agricoles. A cette indemnisation, s'ajoute l'octroi de prêts spéciaux du Crédit Agricole. Toutefois, afin d'apporter une aide plus efficace aux exploitants agricoles victimes d'un sinistre, le Gouvernement a pris la décision de réexaminer la loi du 10 juillet 1964 organisant un régime de garantie contre les calamités agricoles. Cette réforme devrait avoir pour objectif la réduction des délais d'instruction des dossiers, ainsi que l'amélioration des conditions d'indemnisation. Un groupe de travail tripartite — administration, profession, parlementaires — vient d'être constitué pour engager la réflexion et proposer les mesures permettant de mieux satisfaire les besoins des agriculteurs sinistrés.

Marché de la viande ovine : situation.

8224. — 12 octobre 1982. — **M. Charles-Edmond Lenglet** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'elle compte prendre pour remédier aux difficultés des éleveurs de moutons qui subissent un marché très défavorable et dont la situation s'est aggravée à la suite des importations en provenance de pays tiers.

Réponse. — Le marché du mouton a connu au printemps et au cours de l'été une situation difficile. Les cours se sont établis depuis le début de la nouvelle campagne à des niveaux très

insuffisants ne marquant pas de progression par rapport à notre pays et l'ensemble du marché communautaire a subi les effets des conditions climatiques du printemps qui ont conduit à une concentration de l'offre sur une période trop courte entraînant un affaissement général des cours de la viande ovine. Depuis le mois de septembre, les prix de marché se sont redressés, et à la fin octobre, les prix se situent à plus de 14 p. 100 au-dessus de ceux de l'année dernière. Différentes mesures ont été prises pour remédier à cette situation difficile du début de la campagne dont la plus importante est constituée par le mécanisme communautaire de prime compensatrice qui doit permettre le versement d'une aide par brebis visant à compenser la perte subie par rapport au prix de référence pour la campagne (25,39 francs par kilogramme). Le Gouvernement a demandé aux autorités communautaires de prendre très rapidement les mesures nécessaires pour pouvoir verser dès la fin de cette année un acompte sur le montant de la prime. Ce mécanisme particulier, spécifique au règlement ovin, permet en tout état de cause de garantir un niveau de recettes minimum pour l'ensemble des éleveurs et représente à ce titre un élément très important de l'organisation commune du marché. L'organisation commune de marché de la viande ovine comporte malheureusement des éléments moins satisfaisants tel que le régime des échanges avec les pays tiers qui offre des possibilités d'importation importantes dans la Communauté. Par ailleurs, certaines incohérences dans le régime des échanges avec les autres Etats membres ont été décelées. Elles ont été aujourd'hui corrigées et le Gouvernement veille à ce que les importations, quelle que soit leur provenance, se fassent en conformité absolue avec les réglementations communautaire et nationale. D'une façon plus générale, de même que le mécanisme du *claw back* a pu être préservé malgré les attaques dont il a été l'objet, le Gouvernement veillera à obtenir une amélioration de la réglementation communautaire.

Production ovine : fixation des prix de soutien.

8292. — 14 octobre 1982. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur les préoccupations exprimées par les responsables de la production ovine française à l'égard de certaines positions prises par le Gouvernement. Ainsi les éleveurs s'élevaient-ils contre une fixation des prix de soutien trop tardive à des niveaux inadaptes qui ne correspondent même pas, semble-t-il, aux actualisations déclarées, la moyenne des prix de base n'augmentant que de 9,1 p. 100 en écu. Aussi il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions que pourrait prendre le Gouvernement afin de porter remède à cette situation préjudiciable pour les éleveurs de moutons français.

Réponse. — Lors de la fixation des prix agricoles, en mai 1982, le prix de base pour la viande ovine a été augmenté de 10,5 p. 100 en écu. Compte tenu de la date d'entrée en vigueur des nouveaux prix de campagne (19 mai 1982), la moyenne des prix de base hebdomadaires calculée sur quarante-six semaines au lieu de cinquante-deux ne reflète pas cette augmentation. Il n'y a toutefois aucun préjudice pour les éleveurs puisque le prix de référence qui détermine le montant de la prime compensatrice à la brebis a bien été augmenté de 10,5 p. 100 en écu (12,5 p. 100 en francs français) et que l'enveloppe de la prime est déterminée sur la base de production ovine d'une année complète malgré la réduction à quarante-six semaines de la campagne considérée.

Contingents d'importation de viande ovine : augmentation.

8293. — 14 octobre 1982. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur l'augmentation des contingents de viande ovine qui favorise l'importation sur notre territoire des marchandises en provenance de Nouvelle-Zélande, d'Australie, voire de Pologne. Une telle attitude, pénalisante pour la production ovine française, ne manque pas de contrarier les efforts des éleveurs de notre pays. Aussi il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions que pourrait prendre le Gouvernement afin d'aboutir à une stabilisation, voire une baisse de ces contingents qui concurrencent de façon qui peut être qualifiée de déloyale notre propre production.

Réponse. — Le contingent global accordé aux pays tiers pour leurs exportations vers la France, reconnue comme « zone sensible » s'élève à 6 718 tonnes pour 1982. C'est-à-dire environ 2 p. 100 des possibilités d'importations communautaires reconnues par les accords d'autolimitation conclus avec ces pays tiers. Le Gouvernement est cependant résolu à veiller attentivement au respect des quantités prévues et à la stabilisation des quotas d'exportations vers la France accordés aux pays tiers.

Couloirs de contention : subvention.

8312. — 14 octobre 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** à quelle date sera prise la décision d'attribuer une subvention de 1 500 francs aux éleveurs qui procèdent à la mise en place de couloirs de contention dont l'intérêt est de faciliter l'identification des animaux.

Réponse. — Des aides à l'aménagement de couloirs de contention dans les élevages de vaches allaitantes sont attribuées aux éleveurs adhérents de groupements de producteurs de bovins reconnus par le canal des conventions régionales d'amélioration des productions bovines, sur les crédits d'orientation gérés par l'office interprofessionnel du bétail et des viandes — Onibev — depuis 1975. A la suite de la conférence annuelle de 1982, cette action, qui a pour but de faciliter les opérations de prophylaxie et d'identification des bovins, a été étendue aux éleveurs non engagés dans l'organisation économique dans les principales régions d'élevage de bovins allaitants. Dans un premier temps, cette opération est ouverte dans les trente-quatre départements répondant simultanément aux deux critères : importance du cheptel allaitant ; importance du débouché à l'exportation en vif des animaux issus de ce cheptel. L'appui direct consiste en l'attribution d'une aide de 1 500 francs par installation réalisée, un engagement de crédits de millions de francs ayant été affecté à cette opération. Les conventions relatives à la mise en place des crédits dans les départements ont été adressées aux directions départementales de l'agriculture concernées le 3 septembre 1982 et les maîtres d'œuvres secondaires chargés de l'exécution de cette opération pourront introduire leur demande de paiement sur avances après signature de la convention.

Montants compensatoires : suppression.

8542. — 28 octobre 1982. — **M. Maurice Janetti** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur l'urgence qui s'attache au démantèlement des montants compensatoires monétaires, qui perturbent nos échanges agricoles et agro-alimentaires. En effet, ces montants compensatoires monétaires affectent notre commerce extérieur puisqu'ils se traduisent après la dévaluation du 12 juin 1982 par l'imposition d'un taux de 5,3 p. 100 sur nos exportations et par l'octroi d'une subvention de même montant pour nos importations. En outre, les montants compensatoires monétaires correspondent au maintien d'un taux vert différent du taux commercial pour les relations entre le franc et l'Ecu ; maintien qui engendre un effet négatif sur les prix garantis aux agriculteurs français et sont inférieurs de 6,8 p. 100 à ce qu'ils pourraient être si le taux vert et le taux commercial du franc étaient alignés. Si cette situation devait persister, elle entraînerait de graves conséquences pour la compétitivité de notre agriculture, pour sa capacité d'autofinancement ainsi que ses possibilités de pénétration sur les marchés extérieurs. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures que le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour aboutir rapidement à l'élimination des montants compensatoires monétaires afin de liquider ces distorsions de concurrence et restaurer ainsi la capacité concurrentielle de notre agriculture par rapport à celle de nos partenaires économiques.

Réponse. — Le réajustement monétaire au sein du système monétaire européen, intervenu au mois de juin 1982, a eu pour conséquence : l'augmentation des MCM positifs allemands et hollandais ; l'apparition des nouveaux MCM négatifs en France. Ce réajustement des parités ayant été rendu indispensable par la différence des taux d'inflation en France et chez nos principaux partenaires, le Gouvernement a mis en place un plan d'assainissement de l'économie particulièrement rigoureux qui entraîne des sacrifices pour toutes les catégories sociales. Il était exclu, dans un tel contexte, de supprimer immédiatement les montants compensatoires monétaires, ce qui aurait entraîné de façon automatique une hausse des prix alimentaires à la consommation. L'effort demandé aux agriculteurs est de même nature que celui qui est demandé aux autres catégories de producteurs : salariés industriels, négociants ou professions libérales. Le Gouvernement a parfaitement conscience que le maintien pendant une trop longue durée de ces M.C.M. nuirait à la compétitivité de notre agriculture. Afin de limiter les répercussions de ces mesures sur le secteur agricole, le Gouvernement a substitué au blocage des prix des principaux produits agricoles un blocage des marges, s'assurant ainsi que les hausses de prix décidées à Bruxelles pourraient se répercuter au niveau de la production. Le Gouvernement a aussi obtenu le 18 octobre 1982 de nos partenaires de la Communauté économique européenne l'autorisation de dévaluer le franc vert de 2,8 p. 100 en début de campagne pour tous les produits agricoles, ce qui permettra de réduire de 3 points les montants compensatoires monétaires français. Cette dévaluation du franc vert est entrée en vigueur le 1^{er} novembre pour le porc et

le 16 décembre pour le vin. Elle entraînera une augmentation de 2,9 p. 100 du prix de soutien des produits en francs français. En outre, la baisse des montants compensatoires devrait rendre plus compétitives nos exportations agricoles. Le but que le Gouvernement poursuit est l'élimination de ces montants compensatoires dans des proportions compatibles avec les objectifs qu'il se fixe pour lutter contre l'inflation.

ANCIENS COMBATTANTS*Revendications des anciens combattants.*

6584. — 16 juin 1982. — **M. Henri Caillavet** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants** que de nombreuses fédérations d'anciens combattants ont, à plusieurs reprises, attiré son attention, notamment sur le nombre insuffisant d'emplois réservés aux mutilés de guerre ; la reconnaissance de l'égalité des droits entre tous les anciens combattants des générations du feu et encore l'égalité des droits entre veufs et veuves de guerre au plan de la réversion de la pension. Le monde ancien combattant peut-il espérer prochainement une action susceptible de surmonter ces inégalités.

Réponse. — Les victimes de guerre (invalides et veuves) bénéficient des emplois réservés en application des articles L. 393 et L. 394 du code des pensions militaires d'invalidité. Les pourcentages de réservation qui leur sont appliqués sont, par ailleurs, importants puisqu'ils s'élèvent en moyenne à 1/8 pour la première catégorie (catégorie « B » de la fonction publique), 1/4 pour la deuxième catégorie (catégorie « C » de la fonction publique) et à 1/3 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. C'est pourquoi, 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. Ainsi désormais, la carte du combattant pourra être attribuée aux anciens d'Afrique du Nord dont l'unité aura connu neuf actions de feu ou de combat pendant le temps de présence des postulants. La réversion des droits à pension est ouverte depuis quelques années aux veufs de femmes de fonctionnaires (sous certaines conditions), selon le code des pensions civiles et militaires de retraite. De telles dispositions n'ont pas été étendues à la législation des victimes de guerre qui ne comporte pas de cas de réversion de pension, mais l'ouverture éventuelle de nouveaux droits à réparation objective et forfaitaire aux ayants cause des pensionnés décédés. Le réexamen de cette pension n'est pas exclu. L'étude pourrait être entreprise lorsque les problèmes généraux intéressant l'ensemble du monde combattant, ou de caractère prioritaire, auront été réglés.

Pensions d'invalidité et des victimes de guerre : rapport constant.

8066. — 5 octobre 1982. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre des anciens combattants** s'il ne pourrait pas prendre l'engagement de ne pas s'opposer à un amendement législatif concernant l'application, lors du prochain débat budgétaire, du rapport constant au plan des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

Réponse. — Le décalage constaté de la valeur des pensions militaires d'invalidité sur l'évolution des traitements de la fonction publique a été évalué à 14,26 p. 100. L'engagement a été pris de procéder au rattrapage correspondant. Une première tranche de relèvement de 5 p. 100 est appliquée depuis le 1^{er} juillet 1981 (la dépense correspondante est de plus d'un milliard de francs pour l'année 1982). Le ministre des anciens combattants a annoncé à

l'Assemblée nationale au cours des débats budgétaires du 13 novembre le relèvement de deux points de l'indice de référence du rapport constant à partir du 1^{er} janvier 1982 (crédit prévu pour ce faire : 400 millions de francs). En outre, le Gouvernement a proposé aux députés, qui l'ont adoptée, une nouvelle franchise de rattrapage de 1,40 p. 100 à partir du 1^{er} janvier 1983 (relèvement indiciaire de cinq points, crédit supplémentaire correspondant : 295 millions de francs). Les deux mesures précitées se traduisent par un relèvement total de seize points (170 à 186) de l'indice de référence de la valeur des pensions pour la période du 30 juin 1981 au 1^{er} janvier 1983. Ainsi, en application des engagements pris et conformément aux intentions du Gouvernement, le rattrapage promis sera réalisé pour moitié à mi-chemin de la législature.

BUDGET

Chirurgiens-dentistes : situation fiscale.

6652. — 22 juin 1982. — **M. Philippe Madrelle** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur la situation fiscale des chirurgiens-dentistes. Il lui rappelle l'effort accompli par les responsables des syndicats départementaux qui ont adhéré massivement aux associations agréées. Alors qu'un salarié bénéficie de l'abattement de 20 p. 100 jusqu'à 460 000 francs, cet abattement ne s'applique pour les chirurgiens-dentistes que jusqu'à 150 000 francs. En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas opportun d'envisager une réévaluation des abattements pour cette profession.

Réponse. — L'alignement des conditions d'imposition des non-salariés sur celles des salariés suppose une meilleure connaissance des revenus non salariaux et ne peut, de ce fait, qu'être progressif. C'est pour répondre à cet objectif qu'on a été instituées les associations agréées, lesquelles permettent à leurs adhérents, en contrepartie d'obligations comptables de nature à améliorer la connaissance de leurs revenus, de bénéficier, dans certaines limites, des mêmes avantages fiscaux que les salariés. Le relèvement de la limite de 150 000 francs au-delà de laquelle l'abattement de 20 p. 100 est ramené à 10 p. 100, qui doit concerner l'ensemble des adhérents d'associations ou de centres de gestions agréés, quelle que soit leur profession, ne peut qu'être progressif.

C. E. E. : fiscalité hôtelière.

6850. — 30 juin 1982. — **M. Paul Malassagne** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur les distorsions de concurrence provoquées en Europe par les niveaux respectifs de la fiscalité hôtelière. Il lui demande quelles sont les perspectives d'harmonisation au plan communautaire dans ce secteur, tant au niveau du taux qu'à celui de l'assiette. Il lui demande en outre quelles mesures il compte prendre pour abaisser cette fiscalité compte tenu de la politique menée par ses collègues du temps libre et du tourisme, pour inciter les Français à redécouvrir la France.

Réponse. — Les taux de la taxe sur la valeur ajoutée applicable aux services hôteliers sont variables selon les Etats membres de la Communauté. La commission ne considère pas que cette disparité de taux constitue une infraction aux règles de la concurrence. Elle n'envisage pas de présenter des propositions d'harmonisation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée. En France, le Gouvernement, soucieux de définir une nouvelle politique touristique, a décidé de constituer un groupe de travail interministériel qui aura notamment pour mission de proposer des mesures tant réglementaires qu'économiques, financières ou fiscales propres à assurer le développement du tourisme.

Application de la taxe sur certains frais généraux.

7210. — 23 juillet 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 l'article 17-1 de la loi de finances pour 1982, n° 81-1160 du 30 décembre 1981, instituant un taux de 30 p. 100 sur certains frais généraux. Que se passerait-il si, au cours d'une vérification fiscale, l'administration rejetait des frais généraux dont la taxe a été acquittée. Il lui demande dans ce cas s'il y aurait remboursement de la taxe au prorata du montant des frais rejetés.

Réponse. — La taxe sur certains frais généraux est assise sur les dépenses qui ont été effectivement déduites des bénéfices imposables. C'est ainsi que les charges inscrites en comptabilité, mais réintégrées pour la détermination du résultat fiscal, sont exclues de

l'assiette de la taxe. Une nouvelle liquidation du prélèvement doit donc être nécessairement effectuée lorsque, au cours d'une vérification fiscale, le service apporte des modifications au montant des charges déductibles. La régularisation au prorata des frais rejetés ne peut toutefois être retenue dès lors que l'assiette de la taxe est déterminée après déduction d'abattements variables selon la nature des dépenses concernées.

Fonds de commerce : fiscalité d'une location particulière.

7546. — 2 septembre 1982. — **M. Emile Didier** expose à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, le problème que pose un fonds de commerce, propriété d'une famille dont une partie de ses membres, attachée au patrimoine familial, se refuse à toute vente. Or, des travaux importants d'aménagement et agencements immobiliers doivent être réalisés, et les propriétaires du fonds ont trouvé un exploitant qui accepterait de ne pas avoir la propriété commerciale, donc de prendre en gérance libre, et de financer les travaux, à condition d'être assuré d'un bail-gérance de longue durée (vingt ans) afin de pouvoir amortir ses investissements. Il lui demande de bien vouloir lui préciser quel sera le régime fiscal d'une telle location : T. V. A. sur loyers ou droits d'enregistrement (et, en cette hypothèse, sur quelle assiette).

Réponse. — Le contrat envisagé s'analyse en un bail à durée limitée de fonds de commerce. Il devra être soumis, dans le mois de sa date, à la formalité de l'enregistrement, mais celle-ci sera donnée gratis. Par ailleurs, la location de fonds de commerce à durée limitée entre le champ d'application de la taxe sur la valeur ajoutée et les loyers augmentés des charges seront soumis à la taxe. En revanche, ils seront exonérés du droit de bail.

Imposition supérieure aux revenus : nombre de contribuables touchés.

7773. — 21 septembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taïtinger** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, à quel chiffre il évalue le nombre de contribuables qui paieront en 1982 un total d'imposition supérieur à leurs revenus et à combien est évalué ce nombre pour 1983.

Réponse. — Si des situations exceptionnelles de ce type — liées à une réduction brutale du revenu d'une année sur l'autre — venaient à se produire, elles feraient l'objet d'un examen particulièrement attentif et ouvert des services. Elles ne donnent lieu à aucune exploitation statistique permettant de répondre à l'honorable parlementaire.

Plus-values immobilières : taxation des bâtiments d'habitation et (ou) à usage agricole.

7884. — 22 septembre 1982. — **M. Henri Collette** a l'honneur d'attirer l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur la situation des exploitants agricoles locataires de bâtiments d'habitation et d'exploitation. Très souvent ces derniers ont effectué à leurs frais de nombreux et coûteux travaux d'amélioration et de transformation. Ils souhaitent donc pouvoir faire l'acquisition de ces bâtiments. Dans de nombreux cas, les propriétaires ne demandent qu'à se défaire de ces immeubles dont le coût d'entretien est supérieur au rapport. Mais la législation actuelle sur les plus-values immobilières met un frein à la réalisation de telles ventes. En effet, si la vente de bâtiments est réalisée en même temps que la vente de terres et que la moyenne du prix de vente à l'hectare est inférieure à 50 000 francs, l'opération est exonérée de plus-values. Par contre, si la vente de bâtiments est consentie seule et que le vendeur est propriétaire depuis moins de vingt ans, la mutation est susceptible d'entraîner le paiement de taxes sur la plus-value réalisée. Dans ces conditions le propriétaire renoncera à la vente. Il lui demande donc s'il ne lui paraît pas souhaitable d'exonérer de toute taxation au titre des plus-values immobilières les ventes portant sur des bâtiments d'habitation et (ou) d'exploitation dès lors que ces ventes sont consenties au preneur titulaire d'un bail rural enregistré depuis plus de deux ans.

Réponse. — Prévues en faveur des terrains à usage agricole ou forestier et des terrains de même nature supportant des constructions dont le prix de cession, au mètre carré, n'excède pas certaines limites, l'exonération édictée par l'article 150 D, 2°, du code général des impôts concerne, aux termes mêmes du texte légal, d'abord les terres proprement dites et ensuite les bâtiments d'explo-

tation et d'habitation édifîés sur ces terres dès lors qu'ils sont cédés en même temps et sont réellement utilisés pour les besoins de l'exploitation. Par suite, cette exonération ne peut trouver à s'appliquer lorsque la cession porte uniquement sur les bâtiments d'exploitation et d'habitation, à l'exclusion des terres. Il n'est pas envisagé de modifier ces dispositions dans le sens souhaité par l'auteur de la question.

Evaluations des propriétés non bâties.

8239. — 12 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taïffinger** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, à quelle date il compte présenter au Parlement le projet de loi concernant la révision générale des évaluations des propriétés non bâties, servant de base à la taxe foncière. Quelles en seront les principales dispositions.

Réponse. — Le Gouvernement doit présenter nu rapport au Parlement l'an prochain sur l'assiette des taxes foncières. C'est au vu des conclusions de ce rapport qu'il sera possible de prendre position sur les problèmes soulevés par l'auteur de la question.

Mensualisation des pensions.

8247. — 12 octobre 1982. — **M. Louis Longueue** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, la réponse à sa question écrite n° 2332 du 20 octobre 1981 relative à la mensualisation des pensions. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître si le projet de loi de finances pour 1983 permettra d'appliquer la mensualisation dans les départements qui dépendent du centre régional des pensions de la Creuse, Corrèze, Haute-Vienne, Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime).

Réponse. — Le Gouvernement est pleinement conscient des inconvénients que présente le maintien du paiement trimestriel de leurs arrérages pour une partie des pensionnés de l'Etat. Toutefois, l'effort financier à accomplir pour généraliser la mensualisation est important. Au titre du projet de budget de 1983 il est envisagé d'étendre le paiement mensuel aux trésoreries générales d'Ajaccio, de Saint-Denis et de Saint-Pierre qui gèrent les pensions de l'Etat des départements de la Corse du Sud, de la Haute-Corse, de la Réunion et de Saint-Pierre-et-Miquelon. Si cette proposition est adoptée par le Parlement, au début de l'année 1983 le nombre des bénéficiaires de cette réforme sera porté à 1 325 000, soit 63 p. 100 des pensionnés de l'Etat, répartis dans soixante-treize départements. Le contexte actuel ne permet pas d'indiquer avec certitude les délais qui seront nécessaires pour étendre cette mesure aux pensionnés de l'Etat auxquels elle n'est pas encore appliquée et, en particulier, à ceux qui relèvent du centre régional des pensions de Limoges.

*Acquisitions des collectivités locales :
évaluation par le service des domaines.*

8328. — 15 octobre 1982. — **M. Claude Mont** signale à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, que les services de la conservation des hypothèques ont pu faire obstacle à la publicité de l'acte consécutif à l'acquisition par une commune d'un bien foncier, pour le motif que celui-ci n'avait pas fait l'objet d'une évaluation par le service des Domaines. Il lui demande si la liberté de décision conférée aux collectivités locales par la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 ne les dispense pas désormais de cette procédure d'évaluation.

Réponse. — Dès lors qu'il s'agit d'une procédure consultative et non d'une tutelle, le maintien de la réglementation des opérations immobilières instituée par le décret du 28 août 1969 n'est pas incompatible avec la loi du 2 mars 1982. Le décret précité n'étant pas intervenu en vertu d'une loi, il restera ultérieurement applicable aux opérations immobilières des collectivités locales dans la mesure où, dans un délai de deux ans à compter de la loi du 2 mars 1982, ses dispositions auront été expressément reprises dans le code des prescriptions et procédures techniques prévu par l'article 90 de ladite loi. Jusqu'à l'élaboration de ce code, la réglementation actuelle demeure en vigueur, en particulier les prescriptions relatives à la consultation obligatoire du Domaine, et, le cas échéant, à la saisine des commissions des opérations immobilières. Actuellement, c'est donc à bon droit que les conservateurs des hypothèques, eurent en application de l'article 18 de la loi de finances rectificative du 24 décembre 1969, refusé la publication aux acquisitions foncières des collectivités locales qui n'auraient pas satisfait aux procédures existantes, notamment à la consultation du Domaine.

COMMERCE ET ARTISANAT

*Zones de montagne :
étude sur l'aide au développement du commerce.*

7740. — 10 septembre 1982. — **M. Georges Mouly** rappelle à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** que, dans la réponse à la question écrite n° 134, publiée au *Journal officiel* (débat Sénat) du 24 septembre 1981, il avait bien voulu lui préciser, concernant le régime des prêts aidés au commerce des zones de montagne, qu'il étudierait les moyens d'assouplir et d'élargir le système actuel des prêts aidés aux commerces de montagne dans le but d'instaurer une égalité de traitement entre commerçants et artisans ruraux. En raison de l'importance que représente l'installation (création ou reprise) de petits commerçants ou artisans pour l'équilibre des équipements et le maintien de l'activité dans un département rural comme la Corrèze, il lui demande de bien vouloir lui faire part des résultats de cette étude.

Réponse. — Le ministère du commerce et de l'artisanat examine de manière approfondie les moyens d'assouplir le dispositif des prêts à taux privilégiés en faveur des commerçants ruraux des zones de montagne prévu par la circulaire du 4 juin 1980. Il a formulé des propositions qui sont encore en discussion avec les différents départements ministériels concernés et qui devraient être présentées lors d'un prochain comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) relatif aux mesures à caractère réglementaire d'accompagnement de la loi d'orientation de la montagne.

Grandes surfaces : diminution des implantations.

8258. — 13 octobre 1982. — **M. Paul Robert** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la prolongation du mouvement d'implantation de grandes surfaces et lui rappelle son intention de « geler » ce mouvement. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer où en est l'enquête qui avait été envisagée comme préalable à la modification de la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat n° 73-1193 du 27 décembre 1973 et à quelle date il pense proposer au Parlement le projet de réforme de cette loi.

Réponse. — Le recensement des équipements commerciaux demandé par le ministre du commerce et de l'artisanat s'est poursuivi dans les départements jusqu'à février 1982 et a été soumis à l'appréciation des commissions départementales d'urbanisme commercial et des conseils généraux. Les autorisations de création ou d'extension de magasins sont délivrées par le ministre après examen, au cas par cas, en fonction des caractéristiques propres de chaque dossier. Le ministre du commerce et de l'artisanat est bien conscient des difficultés posées par l'application des textes relatifs à l'urbanisme commercial et cette question fait actuellement l'objet d'un travail attentif en liaison avec les autres départements ministériels.

*Petit commerce d'artisanat : institution d'un salaire fiscal
en faveur des travailleurs non salariés.*

8434. — 21 octobre 1982. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de bien vouloir lui préciser quelle suite le Gouvernement envisage de réserver au point 29 des 110 propositions pour la France exprimées par le congrès extraordinaire du parti socialiste, réuni à Créteil le 24 janvier 1981 pour désigner le candidat des socialistes à la présidence de la République, dans lequel il est précisé que l'artisanat et le petit commerce verraient leur rôle social humain reconnu et protégé et instituer un salaire fiscal en faveur des travailleurs non salariés.

Réponse. — Le rapprochement des conditions d'imposition applicables aux non salariés à celles applicables aux salariés est régulièrement poursuivi. C'est ainsi que l'article 26 de la loi de finances rectificative pour 1982 a porté au niveau du S.M.I.C. annuel la limite de la réduction fiscale attachée au salaire du conjoint pour les adhérents des centres de gestion agréés. Quant au projet de loi de finances pour 1983, il institue un régime d'imposition super simplifié pour les petits commerçants et artisans. Ces redevables pourront ainsi bénéficier de l'abattement de 20 p. 100 accordé aux salariés. L'amélioration de la gestion des petites entreprises liée à une meilleure connaissance de leurs revenus permet ainsi le rapprochement souhaité. Par ailleurs, ce nouveau régime n'entraînera pas de charges supplémentaires dès l'instant où le projet de loi de finances prévoit en outre une réduction d'impôt, à hauteur de 2 000 francs, correspondant aux dépenses engagées pour la tenue d'une comptabilité et l'adhésion à un centre de gestion agréé. Il apparaît ainsi que les mesures mises en place correspondent concrètement à un véritable salaire fiscal sans porter atteinte à l'autonomie et à l'équilibre des différents régimes de protection sociale.

Artisanat : lutte contre le travail clandestin.

8774. — 8 novembre 1982. — **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur les difficultés rencontrées par les artisans face au développement de la grande distribution et à l'évolution du travail clandestin. Il lui demande quelles sont les mesures déjà prises ou envisagées pour garantir une concurrence saine et loyale, tant contre les prix d'appel que contre le travail clandestin, et pour assurer le maintien et le développement de l'artisanat.

Réponse. — Le ministre du commerce et de l'artisanat est conscient du problème que pose aux artisans le développement de la grande distribution ; c'est pourquoi il est intervenu auprès de ses services et des ministères compétents afin que, d'une part, les textes en vigueur soient mieux appliqués et que, d'autre part, soient étudiées les améliorations qu'il conviendrait de leur apporter pour une meilleure adaptation à l'évolution des pratiques et usages commerciaux. Quant au travail clandestin, le ministre du commerce et de l'artisanat est chargé de coordonner des travaux associant l'ensemble des ministères concernés (travail, budget, affaires sociales, justice, logement, consommation), travaux qui devront aboutir à une amélioration du dispositif réglementaire permettant une lutte plus efficace. En ce qui concerne le maintien et le développement de l'artisanat, différentes mesures propres à aider les artisans ont été annoncées au mois de septembre à la suite de la rencontre entre le Premier ministre et les représentants de l'union professionnelle artisanale. En voici les grandes lignes. En matière de protection sociale, l'effort demandé aux artisans sera affecté au financement de leurs propres régimes sociaux. Le ministère des affaires sociales va organiser en liaison avec mon département une concertation sur un calendrier d'harmonisation de la couverture sociale des artisans avec le régime général. L'évolution des prestations sera assortie d'une contribution financière des assujettis destinée à assurer l'équilibre de leurs régimes. Quant à l'assiette des charges sociales, à l'heure actuelle, un projet de réforme est à l'étude afin de rechercher un mode de financement de la protection sociale moins défavorable à l'emploi. Pour le crédit, une concertation a eu lieu le 4 novembre 1982 au sein du conseil du crédit à l'artisanat, pour définir les axes de la réforme des prêts spéciaux à l'artisanat ; une enveloppe de 7,2 milliards de francs de prêts bonifiés sera réservée à l'artisanat en 1983. Par ailleurs, une sensibilisation du réseau bancaire nationalisé va être faite sur les besoins spécifiques des entreprises artisanales, notamment en matière de trésorerie, et une enveloppe complémentaire de 250 millions de francs vient d'être débloquée pour abonder le système des prêts participatifs simplifiés, dotée ainsi au total de 750 millions de francs en 1982. En ce qui concerne la formation continue, le projet de loi sur la formation continue dans l'artisanat a été voté à l'unanimité en première lecture par l'Assemblée nationale le 23 novembre 1982. Pour aider l'emploi, une prime de 10 000 francs sera versée pour chaque création nette d'emploi dans l'artisanat, somme qui correspond approximativement au niveau des charges sociales dues pour un salarié rémunéré au S.M.I.C. pendant un an. De plus, il a paru souhaitable d'aménager le régime d'imposition des petites entreprises. Des dispositions inscrites dans le projet de loi de finances pour 1983 permettront l'extension de l'abattement de 20 p. 100 aux artisans forfaitaires qui opteront pour le régime de comptabilité super-simplifié. Un allègement du coût d'adhésion aux centres de gestion agréés sera accordé par crédit d'impôt de 2 000 francs maximum, et les limites du plafond seront supprimées pour le bénéfice de l'abattement de 20 p. 100 en contrepartie de l'adhésion aux centres de gestion agréés.

Commerçants et artisans : montant de l'indemnité de départ.

8804. — 8 novembre 1982. — **M. Georges Mouly** appelle l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur l'intérêt de l'aide instituée en faveur des artisans et commerçants telle que définie par l'arrêté du 23 avril 1982, plus particulièrement en son article 21 (deuxième alinéa) : « La commission examinera avec une bienveillance particulière les cas des commerçants et artisans qui favoriseront l'installation d'un nouveau commerçant ou d'un nouvel artisan... ». La cessation d'activité de commerçants ou d'artisans en milieu rural est effectivement un événement d'autant plus fâcheux qu'il s'agit le plus souvent de fermetures définitives. En conséquence, il lui demande si « l'examen bienveillant » mentionné dans l'arrêté du 23 avril 1982 ne pourrait revêtir un caractère d'obligation et si, dans le cas prévu de l'installation d'un nouveau commerçant ou d'un nouvel artisan, le montant de l'indemnité de départ ne pourrait être majoré.

Réponse. — La rédaction de l'article 21, 2^e alinéa, de l'arrêté du 23 avril 1982 qui prévoit que « la commission examine avec une bienveillance particulière les cas des commerçants et artisans qui favoriseront l'installation d'un nouveau commerçant ou d'un

nouvel artisan... » a été introduite à la demande de la commission nationale d'aide aux commerçants et artisans prévue par l'article 8 du décret n° 82-307 du 2 avril 1982 dont le rôle est d'établir les règles générales selon lesquelles les commissions locales doivent prendre les décisions d'attribution des aides (indemnité de départ instituée par l'article 106 de la loi de finances pour 1982). Il ne semble pas nécessaire de donner à cette recommandation un caractère obligatoire. L'expérience prouve en effet que les commissions qui se sont déjà réunies ont tenu compte des dispositions de l'article 21 susvisé pour majorer l'indemnité du demandeur dans le cas de réinstallation d'un nouveau commerçant ou d'un nouvel artisan.

DEFENSE

Légion d'honneur : attribution aux combattants de 1914-1918.

8401. — 20 octobre 1982. — **M. Jean Colin** demande à **M. le ministre des anciens combattants** si, eu égard aux services rendus au pays par les anciens combattants de la guerre 1914-1918, il est envisagé de leur attribuer, en plusieurs promotions successives, le titre de chevalier de la Légion d'honneur, le nombre restreint de ces combattants, tous parvenus à un grand âge, constituant un argument de plus pour retenir cette proposition. (*Question transmise à M. le ministre de la défense.*)

Réponse. — Une attention toute particulière est portée aux anciens combattants de la première guerre mondiale afin d'honorer les sacrifices qu'ils ont consentis à la nation ; ainsi, un contingent supplémentaire de 1 000 croix de chevalier de la Légion d'honneur accordé par le Président de la République par décret du 30 juillet 1981 s'est ajouté aux 2 500 croix précédemment attribuées pour la période 1979-1981 ; cette dotation a permis de récompenser tous les anciens combattants de la guerre 1914-1918 titulaires d'au moins trois titres de guerre. Un nouveau contingent de 3 000 croix a été accordé par décret n° 81-1224 du 31 décembre 1981 ; il doit permettre, en raison de son volume exceptionnellement important, de nommer dans la Légion d'honneur tous les titulaires de deux citations ou blessures qui en feront la demande, ce qui démontre tout l'intérêt porté à cette catégorie particulièrement méritante de combattants.

Conflit sur le théâtre européen : position française.

8914. — 15 novembre 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre de la défense** si la France est aujourd'hui décidée à participer à « la bataille de l'avant » en cas de conflit sur le théâtre européen.

Réponse. — La défense de la France est autonome. Elle repose sur une stratégie de dissuasion qui lui est propre, dite du « faible au fort » permettant de pouvoir infliger à l'agresseur, même plus puissant, des dommages estimés supérieurs à l'enjeu que représentent pour lui la France et ses intérêts vitaux. Elle est complétée par l'attachement à nos engagements internationaux et à nos alliances. Ainsi, la France entend rester membre de l'Alliance atlantique sans revenir cependant dans l'organisation militaire intégrée. Mais la France se veut aussi indépendante quant à la décision d'emploi de ses forces, la souveraineté de ses choix et intentions en matière militaire et sur l'autonomie de la dissuasion nucléaire. Ce concept traduit la volonté du pays de ne pas se laisser entraîner à subir une stratégie qui ne serait pas la sienne, telle la participation contre son gré à une quelconque bataille de l'avant. Par ailleurs, la France est présente sur le continent européen. Elle est donc concernée directement par la sécurité de ses voisins. Aussi, les autorités françaises ont entrepris de sensibiliser nos partenaires européens à la nécessité d'une discussion des problèmes d'intérêt communs qui peuvent se poser à nos pays. C'est ainsi notamment, que la France a rappelé son attachement aux textes qui fondent l'union de l'Europe occidentale. En effet, l'U. E. O., et notamment son assemblée parlementaire, est la seule institution existante habitée, aux termes du traité de Bruxelles, à évoquer les questions concernant la défense. Ainsi, il a été suggéré aux parlementaires de l'U. E. O. de discuter au fond des problèmes touchant à la sécurité de l'Europe.

EMPLOI

Demandeurs d'emploi : gratuité des frais de candidature.

6110. — 25 mai 1982. — **M. Michel Giraud** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur certains frais que doivent supporter les demandeurs d'emploi. C'est ainsi que, très souvent, les demandeurs d'emploi sont conduits à adresser aux employeurs éventuels une lettre de candidature, un *curriculum vitae* et une photographie d'identité, documents assez rarement retournés aux intéressés. Ces derniers doivent donc supporter des frais de photocopie et d'affran-

chissement importants, surtout pour ceux qui, comme certains jeunes et femmes, ne perçoivent aucune allocation. C'est pourquoi il lui demande si l'agence nationale pour l'emploi ne pourrait pas autoriser le tirage gratuit des photocopies de ces documents, et mettre en place un système de franchise postale pour les lettres de candidature. (Question transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi.)

Réponse. — Les problèmes soulevés par l'honorable parlementaire concernant les frais et les charges que doivent supporter les demandeurs d'emploi n'ont pas échappé à l'attention du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi. Il est suggéré que l'A. N. P. E. autorise le tirage gratuit des photocopies nécessaires aux chômeurs pour adresser leur candidatures aux employeurs, et mette en place un système de franchise postale pour les lettres de candidatures. Cette proposition appelle plusieurs remarques. En premier lieu, l'Agence nationale pour l'emploi ne dispose pas de crédits pour faire face à de telles dépenses, dont le coût serait vraisemblablement très élevé, les agences locales, par ailleurs, ne sont pas dotées de photocopieuses. D'autre part, un contrôle de l'utilisation de ces opérations pour les fins envisagées serait impossible, et il est à craindre qu'elles ne soient détournées de leur objet. En fin, il s'agirait là d'une aide financière indirecte aux demandeurs d'emploi. C'est dans le cadre du régime d'assurance-chômage et non par l'intermédiaire de l'A. N. P. E. qu'une solution aux problèmes financiers des demandeurs d'emploi doit être recherchée. En ce qui concerne la franchise postale pour les lettres de candidature des demandeurs d'emploi, celle-ci ne pourrait être mise en place, que par une convention entre le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi, et le ministère des P. T. T.

ENERGIE

Cokeries des H. B. N. P. C. (Haut-Bassin du Nord-Pas-de-Calais) : bilan d'activité.

7417. — 19 août 1982. — M. Roger Poudonson expose à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, la situation de plus en plus préoccupante des cokeries des H.B.N.P.C. eu égard aux perspectives très pessimistes de marche de l'usine sidérurgique d'Usinor Dunkerque pour les prochaines années. En effet, les récentes décisions d'Usinor aggravent encore la situation jusqu'à poser le problème de l'arrêt de la cokerie de Louches en 1983. Usinor vient d'ailleurs de réduire ses enlèvements de coke auprès des H.B.N.P.C. De ce fait, l'activité des cokeries minières est ralentie à la limite du supportable, alors que la sidérurgie française continue à implanter des quantités importantes de coke (560 000 tonnes pour le premier trimestre 1982) ce qui est inadmissible quelles que soient les raisons invoquées. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de supprimer dès à présent toute importation de coke afin de préserver les chances de survie des cokeries des H.B.N.P.C. dont l'existence est nécessaire à la région Nord-Pas-de-Calais pour son économie et pour l'emploi. Il lui demande également si les participations d'Usinor dans les cokeries du Benelux, participations qui semblent justifier les importations, ne doivent pas être cédées avant toute attribution de crédits à cette entreprise nationalisée. (Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, chargé de l'énergie.)

Nord-Pas-de-Calais : situation des cokeries minières.

8370. — 19 octobre 1982. — M. Roger Poudonson expose à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, la situation catastrophique des cokeries minières du bassin du Nord et du Pas-de-Calais. Alors que les importations de coke en Lorraine sont de l'ordre de deux millions de tonnes pour 1982 et que le coke des cokeries minières du Nord est moins cher rendu en Lorraine que le coke importé, il est envisagé de fermer certaines cokeries du Nord-Pas-de-Calais. Cette fermeture s'annonce par la mise en veilleuse prévue de la cokerie de Louches qui marchera à 400 tonnes par jour, uniquement pour fournir le gaz nécessaire au chauffage des batteries arrêtées. C'est une situation intolérable du point de vue humain et du point de vue économique. D'autres mises en veilleuse de batteries de fours à coke sont prévues à la cokerie de Drocourt. Le sort de la cokerie de Mazingarbe est en discussion. Cette situation provoque également une baisse très importante de la production de gaz des cokeries, ce qui risque d'entraîner l'arrêt de la production d'ammoniac et d'ammonitrate de l'usine A.P.C. des Charbonnages de France chimie (C.D.F. chimie) de Mazingarbe. Cette situation provoque également une baisse de la production des goudrons de cokeries, ce qui va priver l'usine H.G.D. de Vendin-le-Vieil de sa principale source de matières premières et

conduire à la fermeture de l'usine. La mise en veilleuse de nos cokeries minières conduira inexorablement à leur fermeture et à une perte importante d'emplois dans le Nord-Pas-de-Calais. Il lui demande donc s'il n'estime pas nécessaire d'arrêter immédiatement les importations de coke pour sauver l'emploi et l'économie de ce secteur industriel du Nord-Pas-de-Calais. (Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, chargé de l'énergie.)

Réponse. — L'avenir des cokeries des H.B.N.P.C. dépend bien sûr de l'évolution des besoins en coke de la sidérurgie, et en particulier des perspectives de marche d'Usinor à Dunkerque. S'il apparaît que les besoins en coke ne devraient que peu diminuer pour le Nord, l'analyse des disponibilités en cokeries montre que la ressource globale de la région est excédentaire. Dans ces conditions, il semble souhaitable que soit d'abord recherché un rééquilibrage entre les différentes origines d'approvisionnement et que soient ensuite examinés la possibilité et l'intérêt de maintenir en activité les trois cokeries des H.B.N.P.C., compte tenu de leur taux de marche prévisible. Il convient de noter que le contrat de coke à façon entre Usinor et les H.B.L., pour les cokeries de Drocourt et de Mazingarbe, arrive à expiration fin 1982 et doit donc faire l'objet de nouvelles négociations. Le contrat de Louches pourrait, quant à lui, être résilié fin 1983. Il a été demandé aux deux professions de se rapprocher afin d'étudier les différentes options possibles et de déterminer celle qui permettrait le meilleur gain pour la collectivité. Ce n'est qu'à l'issue de ces études que les décisions éventuellement nécessaires pourront être prises après concertation avec tous les partenaires concernés.

FONCTION PUBLIQUE ET REFORMES ADMINISTRATIVES

Attachés d'administration centrale et secrétaires adjoints des affaires étrangères : devenir.

8303. — 14 octobre 1982. — M. Pierre-Christian Taittinger attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, sur les difficultés et les incertitudes que connaissent les fonctionnaires appartenant au corps des attachés d'administration centrale, ainsi que les secrétaires adjoints des affaires étrangères. Il lui expose que ces fonctionnaires de catégorie A se trouvent confrontés à l'heure actuelle à des perspectives de carrière peu ou mal définies et, à l'évidence, inadaptées aux responsabilités légitimes auxquelles ils peuvent prétendre. Une telle situation est d'autant plus mal ressentie par les intéressés que, dans le même temps, des mesures ont été prises concernant d'autres corps. Ce fut le cas, notamment pour ce qui concerne la fusion de corps de secrétaire administratif et de secrétaire de chancellerie ; l'intégration des administrateurs civils de la coopération dans les corps diplomatiques et consulaires ; l'intégration par voie de titularisation de nombreux agents contractuels. En outre, le projet de réforme de l'E.N.A. tel qu'il se présente en l'état n'a pas contribué à dissiper ce malaise. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre pour qu'il soit mis fin rapidement à une telle situation qui suscite l'inquiétude et le mécontentement légitime de ces fonctionnaires.

Réponse. — La structure actuelle de la carrière des attachés d'administration centrale et son déroulement ont été définis en 1962 à la suite des travaux d'une commission chargée d'examiner les conditions d'emploi et la carrière des fonctionnaires à recrutement commun des administrations centrales, à savoir les administrateurs civils et les attachés d'administration centrale. Le classement indiciaire des attachés, déterminé en fonction de leurs conditions de recrutement et des attributions qui leur sont confiées, tient compte de l'équilibre établi en 1962 entre attachés et administrateurs civils, d'une part, et de celui qui existe avec les fonctionnaires des corps correspondants de services extérieurs de différents ministères, d'autre part. En ce qui concerne leurs perspectives de carrière, les doléances des attachés d'administration centrale portent essentiellement sur les conditions d'accès au grade d'attaché principal, qui intervient à la suite d'un examen professionnel, et sur les débouchés qui leur sont offerts. Sur le premier point, la répartition des emplois entre les différents grades reste plus favorable que dans la majorité des corps de même niveau, puisque la proportion des emplois d'attaché principal par rapport à l'effectif total du corps atteint 30 p. 100, alors que pour les autres corps elle n'excède pas 25 p. 100 dans le meilleur des cas. En dépit de cette situation, il est vrai que l'accès à ce grade est devenu difficile dans certains corps d'attachés, particulièrement dans ceux dont les effectifs sont les plus faibles. Cet état de chose tient en partie au fait que cette possibilité de promotion est ouverte très tôt, après cinq ans d'ancienneté, et que les jeunes attachés y aspirent fort légitimement dès qu'ils en ont le droit. Mais les difficultés rencontrées par les attachés

se retrouvent dans d'autres secteurs de la fonction publique, la promotion aux grades supérieurs restant liée à l'existence de vacances et ne pouvant intervenir dès que les intéressés remplissent la condition d'ancienneté minimale. Par ailleurs, les débouchés susceptibles d'être offerts aux attachés d'administration centrale ne sont pas négligeables. Les attachés ont accès au corps des administrateurs civils par voie de liste d'aptitude, deux nominations pouvant être prononcées chaque année à leur bénéfice lorsque neuf administrateurs civils ont été nommés parmi les anciens élèves de l'École nationale d'administration. A ce titre, au cours des douze dernières années, près de 250 attachés principaux ont été nommés administrateurs civils. La réforme de l'École nationale d'administration (E.N.A.), et notamment la création d'une troisième voie d'accès, ne modifiera en rien les débouchés des attachés d'administration centrale dans le corps des administrateurs civils. Elle augmentera même en valeur absolue dans les années à venir, le nombre d'administrateurs civils sortant de l'E.N.A. devant lui-même augmenter. D'autres tours extérieurs sont également ouverts aux attachés principaux : administrateurs des P. T. T., secrétaires des affaires étrangères, attachés commerciaux dans les services de l'expansion économique à l'étranger, sous-préfet, conseiller de tribunal administratif. Les attachés d'administration centrale ne figurent pas parmi les agents les plus favorisés de la fonction publique mais, si l'on compare leur situation à celle d'autres catégories, notamment aux catégories C et D, on constate que son amélioration ne constitue pas une toute première priorité. Cette appréciation n'exclut nullement qu'il soit porté remède, dans les cas les plus sensibles, aux rigidités de la gestion de ce corps, sans perdre de vue, toutefois, les instructions générales qui ont été données par le Premier ministre dans le cadre de la préparation du budget de 1983, et qui tendent à différer toutes mesures de révision judiciaire d'ici à la fin de l'année 1983. Les mesures auxquelles se réfèrent les attachés d'administration centrale et qui concerneraient des fusions de corps de même niveau ou des intégrations dans un corps de même niveau n'apporteraient, si elles intervenaient, aucun avantage catégoriel aux fonctionnaires intéressés. Quant à la titularisation des agents non titulaires, elle répond à la nécessité de mettre fin à l'existence d'une véritable fonction publique parallèle constituée en marge des dispositions législatives et réglementaires applicables aux fonctionnaires de l'Etat, génératrice, à la fois d'injustice pour les personnels et de difficulté de gestion pour l'administration.

INTERIEUR ET DECENTRALISATION

Communes moyennes : dette par habitant.

7958. — 28 septembre 1982. — **M. Rémi Herment** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, de bien vouloir lui indiquer, d'après l'analyse des derniers comptes administratifs exploitables (1981), la charge de la dette par habitant de chacune des villes des régions Lorraine et Champagne-Ardenne dont la population est comprise entre 15 000 et 25 000 habitants.

Communes moyennes : impôt sur les ménages.

7959. — 28 septembre 1982. — **M. Rémi Herment** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, de bien vouloir lui indiquer, d'après l'analyse des derniers comptes administratifs exploitables (1981), l'impôt sur les ménages de chacune des villes des régions Lorraine et Champagne-Ardenne dont la population est comprise entre 15 000 et 25 000 habitants.

Réponse. — En raison de la nature de la question posée, il a été répondu directement à l'honorable parlementaire, sous forme de lettre personnelle.

Action des collectivités locales en matière d'assainissement : crédits.

7996. — 29 septembre 1982. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, dans quelle mesure il entend favoriser l'action des collectivités locales en matière d'assainissement. Au cours des dernières années, la tendance a été de plafonner le montant des crédits de subvention inscrits au budget des ministères de l'intérieur et de l'agriculture. Pour la loi de finances 1981, seule l'intervention du Sénat a permis que ces crédits ne subissent une réduction importante, en valeur réelle. Quels sont les axes de la politique du Gouvernement en ce domaine important pour les collectivités locales et la protection de notre environnement.

Réponse. — Le Gouvernement attache une très grande importance à la protection de l'environnement et en particulier à l'assainissement. Les crédits inscrits sur le chapitre 65.50 « réseaux et services

urbains » sont en progression constante ; ils ont été de 408,304 MF en 1981, 523,428 MF en 1982 (+ 30,39 p. 100). En 1983, il est prévu de globaliser 20 p. 100 des crédits au titre de la dotation globale d'équipement, soit 117,867 MF. Le reste, soit 471,468 MF, demeure individualisé au budget du ministre de l'intérieur et de la décentralisation. Par ailleurs, les crédits d'assainissement rural du budget du ministère de l'agriculture devraient faire l'objet d'une globalisation à 100 p. 100 de la part intéressant les collectivités locales, soit 54,6 MF, dans le cadre de la dotation globale d'équipement. Calculée par rapport à l'ensemble des équipements prévus aux comptes 21 et 23 de la section d'investissement du budget des collectivités locales, la dotation globale d'équipement pourra être inscrite en recette, libre d'emploi, dès l'établissement du budget primitif. Grâce à cette liberté d'emploi, puisqu'elle s'appliquera sans exclusive à tout équipement réalisé, la dotation globale d'équipement permettra ainsi à toute collectivité de déterminer l'ordre de priorité de ses équipements et donc de privilégier, si cela correspond à ses besoins, l'assainissement. Toutefois, les communes rurales continueront à percevoir des crédits du fonds national de développement des adductions d'eau potable — 616 MF prévus en 1983 — en plus de la part rurale de la dotation globale d'équipement.

« Grand Sud-Ouest » : taux de diverses taxes.

8048. — 1^{er} octobre 1982. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, de lui faire savoir pour les départements composant la région dite du « Grand Sud-Ouest » le taux des taxes foncières sur le bâti et le non-bâti de la taxe d'habitation et de la taxe professionnelle pour les années 1978, 1979, 1980 et 1981 établis par les conseils généraux des départements composant ladite région.

Réponse. — En raison de la nature de la question posée, il a été répondu directement à l'honorable parlementaire, sous forme de lettre personnelle.

Statut des grandes villes : avis du Conseil d'Etat.

8068. — 5 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, s'il ne croit pas indispensable, pour mettre fin aux rumeurs et aux spéculations, de communiquer aux parlementaires l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de réforme du statut des villes de Paris, Lyon et Marseille.

Réponse. — Le Conseil d'Etat est appelé, en application de dispositions constitutionnelles ou législatives, à donner son avis au Gouvernement sur les projets de loi et de décret, ainsi qu'à diverses autres occasions. Ces avis de la Haute Assemblée sont destinés au seul Gouvernement, dont elle est le conseiller et, comme tels, ils ne sont pas publics. La loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 a d'ailleurs expressément exclu les avis du Conseil d'Etat et des tribunaux administratifs des documents à l'égard desquels les administrés disposent d'un droit d'accès. Le Gouvernement peut décider de publier tout ou partie d'un avis ou délibération du Conseil. Toutefois, une telle décision pourrait avoir pour conséquence de gêner le Conseil d'Etat dont la liberté risquerait de se voir menacée par la perspective d'une utilisation partisane de ses avis et délibérations. En conséquence c'est la qualité même de l'activité de conseil de cette assemblée et donc celle des textes législatifs et réglementaires qui serait atteinte.

Siège des chambres régionales des comptes : choix des villes.

8326. — 15 octobre 1982. — **M. Jean-François Pintat** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, de bien vouloir lui indiquer quels sont les critères qui ont été retenus pour le choix des villes où siègeront les futures chambres régionales des comptes.

Réponse. — La loi n° 82-591 du 10 juillet 1982 relative aux chambres régionales des comptes ne fixe aucun critère de choix quant à l'implantation de ces nouvelles juridictions ; son article 1^{er} dispose seulement que « ... le siège des chambres régionales des comptes est fixé après avis du conseil régional ». Cette consultation est en cours. Parallèlement, afin de faciliter les décisions du Gouvernement, le Premier ministre a chargé une mission présidée par un magistrat à la Cour des comptes, et composée de hauts fonctionnaires du ministère de l'intérieur et du ministère de l'économie et des finances, de présenter des propositions de sites d'installation et de choix de locaux. Cette mission était particulièrement guidée par le souci d'implanter les chambres régionales des comptes dans les meilleures conditions possibles de travail eu égard aux compétences qu'elles vont devoir exercer, tant en cours

de gestion, qu'a posteriori. Le Gouvernement se réserve d'ailleurs de prendre en compte, outre ces considérations plus techniques, des préoccupations d'aménagement du territoire qui peuvent conduire, dans certaines régions, à envisager une implantation hors de la ville chef-lieu de région. Un décret en Conseil d'Etat fixera le siège des chambres régionales des comptes dès que tous les conseils régionaux se seront prononcés.

Système d'alarme : autorisations pour l'installation.

8333. — 15 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, quelles sont les conditions nécessaires pour obtenir l'autorisation des services de police d'installer à son domicile un système d'alarme télésécurité police dont la réglementation technique vient d'être déterminée par M. le ministre des P.T.T.

Réponse. — L'exploitation des systèmes d'alarme reliant, par ligne P.T.T., un organisme public ou privé ou encore un particulier aux services de police est régie par le décret 64-13 du 4 janvier 1964. Le ministre des P.T.T., par arrêté du 17 septembre 1982, a prévu, à titre expérimental, un dispositif plus moderne de traitement et de gestion des alarmes. Les conditions générales pour obtenir l'autorisation d'installation au domicile sont les suivantes : être titulaire d'une ligne d'abonnement P.T.T., supporter les frais d'installation et de raccordement de l'équipement, obtenir l'autorisation de l'autorité préfectorale. Les services de police procèdent à l'instruction du dossier et donnent leur avis en fonction, notamment, des moyens d'intervention, de l'éloignement des locaux à protéger, du nombre d'abonnés déjà reliés aux tableaux d'alarme, des risques encourus par le demandeur, etc.

JUSTICE

Application de l'article 6 de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et bailleurs : droits du bailleur.

7345. — 19 août 1982. — **M. Maurice PrévotEAU** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il souhaiterait connaître les moyens dont dispose le bailleur pour contester le bien-fondé des raisons invoquées par le locataire en application du deuxième alinéa de l'article 6 de cette loi. Il souhaiterait savoir si l'exécution du contrat de location doit se poursuivre lorsqu'une telle contestation est soulevée.

Réponse. — Tout bailleur désirant contester les raisons invoquées par le locataire pour justifier la rupture du contrat conformément aux dispositions de l'article 6, alinéa 2 de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 dispose d'une action en justice selon les règles de droit commun. Tant qu'il n'a pas été statué sur la validité du congé donné par le locataire, il convient de considérer, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que les parties demeurent soumises aux stipulations du contrat et que, conformément au droit commun des obligations, toute inexécution de ses obligations par l'une d'elles pourrait se résoudre en dommages-intérêts dès lors que l'autre subirait un préjudice. Sur ce point, la loi du 22 juin 1982 n'a pas non plus innové par rapport au droit existant.

Droits et obligations des locataires : contenu du terme « raisons familiales ».

7397. — 19 août 1982. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les termes de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982, relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il lui demande de bien vouloir lui préciser si la présence de l'adjectif « personnelles » au côté des mots « raisons financières » mentionnés à l'article 6 de la loi exclut la possibilité pour les « raisons familiales » de revêtir un caractère financier. Si tel n'était pas le cas, il souhaiterait connaître les motifs de la présence de l'adjectif « personnelles » dans la phrase sus-indiquée.

Réponse. — L'article 6 alinéa 2 de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 prévoit la possibilité pour le locataire de résilier le bail à tout moment pour des raisons financières personnelles, familiales, professionnelles ou de santé. Le texte même de la loi incite à penser que les raisons financières ne peuvent être que personnelles, ce qualificatif ne s'appliquant littéralement qu'à elles. Il convient toutefois d'observer qu'en pratique chacune des raisons énumérées par la loi est susceptible d'avoir des incidences sur les autres, voire d'en être la source. En tout état de cause, il appartient aux tribunaux d'apprécier souverainement le contenu des motifs justifiant une rupture du contrat, énumérés par le législateur.

Droits et obligations des locataires : réintégration du logement par le bailleur et droits du locataire.

7432. — 19 août 1982. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les termes de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il lui demande de bien vouloir lui préciser si la possibilité reste offerte aux locataires agissant dans le cadre de l'article 5, alinéa 2 de cette loi, de se prévaloir des dispositions de l'article 7, postérieurement à la réintégration du logement par le bailleur, lorsque cette réintégration intervient après l'expiration du délai de préavis. Ce cas peut en effet se présenter lorsque le déménagement ou le retour du bailleur est retardé pour des raisons matérielles par exemple.

Droits et obligations des locataires : réintégration du bailleur.

7534. — 19 août 1982. — **M. Josy Moinet** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il souhaiterait savoir si la possibilité reste offerte au locataire agissant dans le cadre de l'article 5, alinéa 2, de se prévaloir des dispositions de l'article 7 postérieurement à la réintégration du logement par le bailleur, lorsque cette réintégration intervient après l'expiration du délai de préavis. Ce cas peut, en effet, se présenter lorsque le déménagement ou le retour du bailleur est retardé pour des raisons matérielles, par exemple.

Réponse. — Lorsque le bailleur, établi hors de France, ne réintègre pas le logement à l'expiration du délai de préavis mentionné à l'article 5, deuxième alinéa de la loi du 22 juin 1982, le preneur peut se prévaloir, en application des dispositions de cet article et de l'article 7, de son droit au renouvellement du bail, sans préjudice de dommages-intérêts pouvant lui être alloués en réparation du préjudice qu'il aurait subi. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, le preneur ne pourrait toutefois se prévaloir de ces dispositions à l'encontre d'un bailleur qui alléguerait la force majeure ou le cas fortuit.

Droits et obligations des locataires : contenu de la loi.

7436. — 19 août 1982. — **M. Jacques Pelletier** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il souhaiterait connaître la définition exacte des « parties, équipements et accessoires de l'immeuble qui font l'objet d'un usage commun » visés à l'article 3, et savoir notamment si ce texte concerne les pelouses, les espaces verts ou les bornes lumineuses par exemple. Il souhaiterait par ailleurs connaître les modalités d'application de ces dispositions aux locataires de maisons individuelles.

Réponse. — Il appartient aux co-contractants de déterminer les « parties, équipements et accessoires de l'immeuble qui font l'objet d'un usage commun », au sens de l'article 3 de la loi n° 82-526 du 22 juin 1982. A cet égard, la loi n'exclut pas a priori les pelouses, les espaces verts ou les bornes lumineuses des éléments visés à l'article 3. Pour autant, il ne semble pas que l'intention du législateur ait été d'obliger les parties à insérer dans le bail une énumération trop détaillée de tous les objets, équipements et parties de l'immeuble, à usage non privatif. Une réponse semblable peut être faite en ce qui concerne la maison individuelle, laquelle peut avoir plusieurs locataires ou faire partie d'un ensemble immobilier plus vaste.

Droits et obligations des locataires : prise en compte des frais d'établissement de l'acte notarié.

7437. — 19 août 1982. — **M. Jacques Pelletier** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il souhaiterait savoir si l'article 65 de cette loi est applicable aux frais entraînés par l'établissement par acte notarié d'un contrat de location.

Réponse. — Aux termes de l'article 65 de la loi du 22 juin 1982, « la rémunération de l'ensemble des personnes qui se livrent ou prêtent leur concours à des actes de location est partagée par moitié entre le bailleur et le preneur ». A défaut de disposition impérative contraire, et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, la règle précitée s'applique le cas échéant à la rémunération des notaires, y compris à la rémunération perçue pour la rédaction du bail.

*Droits et obligations des locataires et bailleurs :
résiliation des contrats.*

7533. — 19 août 1982. — **M. Josy Moinet** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la loi n° 82-526 du 22 juin 1982 relative aux droits et obligations des locataires et des bailleurs. Il souhaiterait savoir si le bailleur peut à tout moment exiger ou demander la résiliation du contrat de location, en cas de non-respect par le locataire de l'une quelconque de ses obligations. Il souhaiterait par ailleurs, connaître les modalités d'une telle résiliation.

Réponse. — Hormis le cas particulier du défaut de paiement des loyers et charges (article 25), l'article 27 de la loi du 22 juin 1982 réputée non écrite toute clause de résiliation de plein droit. Il en résulte qu'en règle générale le juge dispose du plus large pouvoir d'appréciation de la faute alléguée et qu'en application du droit commun, il peut être saisi à tout moment.

Excès de durée de conduite : modification des textes.

7822. — 21 septembre 1982. — **M. François Collet**, au vu de la décision de justice du tribunal de Nancy relaxant un chauffeur de poids lourd belge, bien qu'il ait roulé plus de dix heures d'affilée, au motif que sur douze heures de conduite, trois seulement avaient été effectuées sur le territoire national, demande à **M. le ministre de la justice** s'il ne serait pas opportun de modifier les textes actuellement en vigueur. En effet, ceux-ci ont été établis dans l'intérêt des tiers autant que dans celui du conducteur lui-même. La constitution de l'infraction correspondant à un excès de durée de conduite est basée sur la résistance physique du conducteur et non pas sur une notion de territorialité. Ces textes devraient donc tenir compte uniquement d'une définition physiologique de l'aptitude à la conduite. En effet, un cas extrême de frontaliers pourrait permettre d'ajouter impunément et sans limite les heures passées au volant. Il lui demande par ailleurs si, dans le cas considéré, le Parquet a l'intention de faire appel *a minima*.

Réponse. — Le garde des sceaux est en mesure d'indiquer à l'honorable parlementaire que le Parquet de Nancy a relevé appel de la décision évoquée dans la présente question écrite. Dans l'hypothèse où la juridiction actuellement saisie et, le cas échéant, la Cour suprême estimerait que les textes en vigueur ne permettent pas de sanctionner les agissements en cause, il ne manquerait pas d'examiner, en liaison avec les services et départements compétents, l'opportunité de modifier ou de compléter ces textes.

Jeux d'argent sur la voie publique : pénalités.

8275. — 13 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le ministre de la justice** quelle révision il entend apporter aux pénalités applicables à la tenue de jeux d'argent sur la voie publique.

Réponse. — Les pénalités actuellement applicables en matière de jeux d'argent sur la voie publique sont prévues par l'article R. 30-5° du code pénal. Cette disposition prévoit une demande de 150 à 300 francs à l'encontre de ceux qui ont établi ou tenu dans les rues ou autres lieux publics des jeux de loterie ou d'autres jeux de hasard. Il s'agit notamment du jeu de bobinette et de la « bobinette ». En cas de récidive, ces infractions sont punies d'un emprisonnement de six jours au plus et d'une amende de 300 à 600 francs. Ces pénalités apparaissant insuffisamment élevées, l'étude de leur renforcement doit faire prochainement l'objet d'un examen par les départements ministériels concernés.

*Reconnaissance mensongère de paternité :
rôle des officiers d'état civil.*

8324. — 15 octobre 1982. — **M. Louis Longueue** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur le rôle très réduit dévolu aux officiers de l'état civil en matière de reconnaissance mensongère de paternité. En effet, l'instruction générale sur l'état civil qui explicite les dispositions du Titre VII du code civil (loi n° 72-3 du 3 janvier 1972) stipule en l'espèce que : l'officier de l'état civil ne peut, en principe, se faire juge de la sincérité d'une reconnaissance. Il lui est cependant conseillé, si une reconnaissance lui paraît mensongère ou faite sous l'identité d'un tiers, d'appeler l'attention du déclarant sur les peines auxquelles il s'expose en cas de fausse déclaration (art. 147 du code pénal) et de signaler éventuellement au parquet la reconnaissance ainsi souscrite. Si l'acte devait révéler par lui-même le caractère mensonger de la reconnaissance, l'officier d'état civil pourrait refuser de la recevoir. Ainsi la pratique admet qu'il y a lieu de refuser l'enregistrement d'une reconnaissance de paternité lorsque la différence d'âge entre l'auteur de celle-ci et l'enfant serait inférieure à douze ans. La

différence d'âge n'est d'ailleurs pas la seule hypothèse visée par l'article 339. Le parquet pourrait aussi, semble-t-il, agir en contestation lorsque la multiplicité des reconnaissances souscrites par un même individu permet, jointe à d'autres éléments, d'établir la fausseté de celle-ci. Il en résulte que dès lors que les conditions d'âge et d'absence de multiplicité de reconnaissance sont remplies, l'officier d'état civil doit enregistrer toute déclaration et cela sans avoir même à avertir la mère de l'enfant concerné. C'est sans doute ce dernier point qui est le plus grave, car ensuite, la mère (ou l'enfant) n'a plus qu'une solution si elle est en désaccord avec la reconnaissance souscrite : se pourvoir devant le tribunal de grande instance par la faire annuler comme mensongère, ce qui suppose une procédure quelquefois longue, toujours compliquée et éprouvante, et de toute façon onéreuse malgré l'aide judiciaire éventuelle. En conséquence, il lui demande si la loi ne pourrait pas être modifiée de façon que les mères célibataires soient mieux protégées d'éventuelles reconnaissances mensongères de leurs enfants.

Réponse. — A l'intérêt de la mère de voir son enfant protégé d'éventuelles reconnaissances mensongères s'opposent ceux, tout aussi légitimes, du père naturel d'être juridiquement considéré comme tel et de l'enfant de voir sa filiation paternelle facilement établie. C'est donc aux seuls tribunaux que doit revenir le soin de trancher les litiges qui ont pour origine un tel conflit d'intérêts. A cet égard, il convient de noter que des dommages-intérêts pourraient être éventuellement réclamés par la mère en cas de reconnaissance mensongère. En tout état de cause, il paraît difficile d'avertir systématiquement la mère de la reconnaissance dont son enfant fait l'objet, l'officier d'état civil ne connaissant généralement pas son adresse au moment où cette reconnaissance est faite. Au demeurant, même si une telle information pouvait être donnée, le problème n'en resterait pas moins posé de l'appréciation de la sincérité de la reconnaissance.

P. T. T.

Verrières-le-Buisson : situation du bureau de poste.

7930. — 23 septembre 1982. — **M. Jean Colin** attire l'attention de **M. le ministre des P. T. T.** sur les graves inconvénients qui découlent de l'insuffisance manifeste du bureau actuel de poste de Verrières-le-Buisson dans l'Essonne. Il lui précise que la commune de Verrières-le-Buisson, en expansion constante et comptant actuellement près de 16 000 habitants, met à la disposition gratuite des services des postes et télécommunications un terrain admirablement situé en plein centre ville. Il lui demande si ce projet pourra être pris en considération dans les meilleurs délais et si possible au titre de la programmation 1983.

Réponse. — Par suite de l'accroissement constant de la population, le bureau de Verrières-le-Buisson (Essonne) est devenu insuffisant, ce qui nécessite sa reconstruction à court terme. Toutefois, malgré la mise à disposition gratuite du terrain d'assiette par la municipalité, ce projet n'a pu être retenu au programme des investissements de 1983. En effet, bien qu'un effort tout particulier ait été décidé dès 1981 en matière d'équipement postal, l'important retard pris dans le passé contraint à établir un ordre de priorité tenant compte de l'ensemble des besoins encore plus urgents à satisfaire, tant sur le plan national que sur le plan local. Cette opération fera cependant l'objet d'un nouvel examen lors de l'établissement du programme d'investissements de 1984.

Nord-Pas-de-Calais : délais des raccordements téléphoniques.

8290. — 13 octobre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre des P. T. T.** sur les informations parues dans la presse régionale, indiquant que pour certaines installations téléphoniques, notamment dans les secteurs de Montreuil-sur-Mer et de Valenciennes, les délais de raccordement atteindraient deux ou trois ans. Il lui demande de lui préciser l'état actuel de la situation des raccordements téléphoniques et éventuellement la nature des initiatives qu'il envisage de prendre pour mettre fin à une telle situation, particulièrement regrettable pour le redressement économique et le progrès social de la région Nord-Pas-de-Calais.

Réponse. — La région Nord-Pas-de-Calais bénéficie en matière de téléphone d'un effort massif d'équipement, qui se concrétisera par le raccordement au réseau d'environ 170 000 lignes principales nouvelles pour chacune des années 1982 et 1983. Cette action a pour objet de ramener le délai moyen de raccordement à deux mois au début de 1984, une attention spéciale étant attachée à la satisfaction des demandes d'abonnement les plus anciennes. L'objectif est de réduire à 5 mois environ le délai moyen de raccordement dès la fin de la présente année, époque à laquelle il ne devrait pas, par ailleurs, subsister de demandes d'abonnement antérieures au 1^{er} mai 1981. S'agissant des secteurs plus particulièrement signalés, il convient de préciser que la situation des instances téléphoniques

est en voie d'amélioration rapide dans l'ensemble du secteur de Valenciennes, où le délai moyen de raccordement s'établit actuellement à huit mois. Dans la ville même de Valenciennes, 60 p. 100 environ des demandes d'abonnement sont satisfaites dans un délai de trois semaines. En ce qui concerne le secteur de Montreuil-sur-Mer, des possibilités nouvelles de raccordement sont prévues grâce à la mise en service, d'ici à la fin de l'année, de 7 000 équipements d'abonnés nouveaux et à la réalisation d'importants travaux de restructuration du réseau de câbles. D'ores et déjà, le délai moyen de raccordement dans ce secteur est de l'ordre de huit mois, et, à la fin de 1983, 70 p. 100 des demandes d'abonnement pourront obtenir satisfaction en moins de trois mois.

Français de l'étranger : réglementation des chèques postaux.

8683. — 4 novembre 1982. — **M. Pierre Croze** appelle l'attention de **M. le ministre des P.T.T.** sur les inconvénients que présente, pour les intéressés, le fait que le service des chèques postaux considère comme résidents provisoires, pendant un délai de deux ans, les Français de l'étranger qui se font ouvrir un compte courant postal comportant leur adresse à l'étranger. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas possible de modifier cette réglementation, dans un sens plus favorable aux personnes concernées.

Réponse. — Les dispositions de la réglementation des changes applicables par l'administration des P.T.T. sont édictées par le ministre de l'économie et des finances. Conformément aux termes de l'arrêté du 24 mars 1982 (*Journal officiel* du 25 mars 1982, page 915), les Français établis à l'étranger depuis moins de deux ans doivent être considérés comme résidents. Le service des chèques postaux applique donc normalement cette réglementation dont la modification n'est pas de la compétence de l'administration des P.T.T.

Extraits de comptes chèques postaux en braille : création.

8785. — 8 novembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des P.T.T.** s'il croit possible de développer dans les années à venir la pratique de l'établissement des extraits de comptes chèques postaux en braille.

Réponse. — L'attention de l'administration des P.T.T. a déjà été attirée sur les difficultés qu'éprouvent les personnes aveugles pour utiliser leur compte chèque postal, qu'il s'agisse de libeller leurs chèques ou de suivre la situation de leur compte. Sur le premier point, l'étude menée, en collaboration avec le ministère de la solidarité nationale, se poursuit et devrait aboutir assez rapidement à la délivrance, aux titulaires de comptes concernés, d'une grille leur permettant de rédiger leurs chèques sans aide extérieure. S'agissant des extraits de comptes, la transcription de leurs indications en braille est actuellement envisagée en liaison avec l'association française des banques. Une estimation de la charge représentée par cette transcription et des moyens à lui consacrer est cependant nécessaire, préalablement à toute décision. Pour ce faire, des contacts ont d'ores et déjà été pris avec l'association nationale des aveugles en vue d'opérer un recensement des bénéficiaires potentiels.

1983 : coût du remboursement des emprunts.

8821. — 9 novembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des P.T.T.** quel sera, en 1983, le coût de remboursement des emprunts souscrits par son département à l'étranger.

Réponse. — La caisse nationale des télécommunications couvre une partie du besoin de financement du budget annexe des P.T.T. par des émissions d'emprunts sur les marchés financiers français et étrangers. Pour 1983, selon les prévisions retenues lors de la préparation du budget, le montant des remboursements d'emprunts à effectuer à l'étranger s'élève à 2 575 millions de francs.

RELATIONS EXTERIEURES

Associations de fonctionnaires ou d'agents en service à l'étranger : participation aux organismes de la fonction publique.

7541. — 19 août 1982. — **M. Charles de Cuttoli** rappelle à **M. le ministre des relations extérieures** les termes de sa question écrite n° 6630 du 18 juin 1982 et de la réponse publiée au *Journal officiel* (Débats du Sénat, séance du 21 juillet 1982) sur les droits des associations de Français établis hors de France. Il lui expose que, parallèlement aux organisations syndicales, un grand nombre de fonctionnaires ou agents publics en service à l'étranger se sont regroupés sous forme d'associations ou de fédérations d'associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901, dont les sections locales à l'étranger sont éventuellement autorisées ou reconnues par les gouvernements étrangers. C'est le cas, notamment, dans le domaine de l'en-

seignement. Ce regroupement sous forme associative est souvent la conséquence de la doctrine restrictive de certains gouvernements étrangers en matière de groupements syndicaux étrangers dans leur pays. Mais l'existence de groupements associatifs correspond également à des choix ou des sensibilités particulières constituant une manifestation de la liberté d'expression. Il lui rappelle que le Gouvernement a entrepris des études en vue de développer et de favoriser l'expression des associations dans différents domaines de la vie sociale et afin qu'elles puissent mieux défendre les intérêts collectifs et individuels de leurs membres. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître si ces études concernent également la participation de ces associations ou fédérations d'associations de fonctionnaires ou agents publics en service à l'étranger aux différents organismes de la fonction publique et, notamment, aux commissions paritaires et aux comités techniques pour les agents titulaires de l'Etat et aux groupes de réflexion et de travail pour les agents non titulaires. En effet, compte tenu des éléments susmentionnés, il apparaît que les organisations professionnelles regroupant ces fonctionnaires et agents en service à l'étranger, soit sous forme de syndicats, soit sous forme d'associations, ont une complémentarité certaine.

Réponse. — Le ministre des relations extérieures ne peut qu'approuver le souci manifesté par l'honorable parlementaire de voir mieux défendus les intérêts collectifs et individuels des agents de l'Etat en service à l'étranger. Plusieurs circulaires concernant précisément les activités syndicales et la vie associative ont été prises pour faciliter l'expression des personnels. Dans la pratique, la situation est la suivante à l'heure actuelle : 1° en ce qui concerne les agents du ministère des relations extérieures — personnels de l'administration centrale et des services diplomatiques et consulaires confondus — leur représentation dans les organismes paritaires de la fonction publique est régie par les dispositions des décrets n° 82-451 et 82-452 du 28 mai 1982 : les organisations professionnelles sont effectivement représentées dans les commissions administratives paritaires (par exemple dans la C.A.P. des secrétaires adjoints des affaires étrangères), mais seules les organisations syndicales le sont au comité technique paritaire, lequel est commun aux personnels de l'étranger et à ceux de l'administration centrale ; 2° d'autre part, la direction générale des relations culturelles scientifiques et techniques est actuellement en train de préparer, en liaison avec les organisations professionnelles et syndicales du ministère de l'éducation nationale, deux projets d'arrêtés destinés à instituer des commissions consultatives paritaires et un comité technique paritaire pour le personnel français exerçant à l'étranger dans les établissements français ou en coopération. Ces textes concerneront les agents titulaires ou non titulaires exerçant à plein temps dans des instituts ou des services culturels, scientifiques ou de coopération, accomplissant une mission de coopération ou participant à celle-ci. Là encore, les modalités de désignation des représentants du personnel respecteraient les règles qui prévalent actuellement pour les C.C.P. et C.T.P. des administrations de l'Etat ; les associations professionnelles seraient donc habilitées à présenter des listes de candidats aux élections pour les C.A.P., mais seules les organisations syndicales seraient représentées au C.T.P.

Politique extérieure : Israël.

8510. — 26 octobre 1982. — **M. Francis Palmero** demande à **M. le ministre des relations extérieures** pour quelles raisons l'accord culturel avec Israël, venu à échéance en juin dernier, n'a pas encore été renouvelé alors que notre Gouvernement reconnaît les Etats et non les régimes, ce qui devrait effacer les divergences actuelles avec le Gouvernement de ce pays.

Réponse. — Le ministre des relations extérieures précise de nouveau que l'ajournement de la commission mixte culturelle franco-israélienne, qui devait se réunir à Jérusalem du 14 au 16 juin 1982 et qui a été reportée en raison des événements du Liban, n'a nullement entraîné le gel des programmes d'échanges culturels en cours d'exécution depuis le 1^{er} janvier 1981 et qui se poursuivent jusqu'à la fin de l'année. La définition des nouveaux programmes pour les années 1983 et 1984 s'effectuera lors de la prochaine réunion de la commission mixte au niveau des responsables des administrations compétentes, cette réunion devant avoir lieu au mois de janvier prochain.

Représentations diplomatiques françaises : situation.

8918. — 15 novembre 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre des relations extérieures** de bien vouloir lui indiquer les noms des représentations diplomatiques françaises à l'étranger qui connaissent de sérieuses difficultés financières.

Réponse. — Ainsi que le sait l'honorable parlementaire, les très fortes fluctuations des changes, et, au premier chef, celles du dollar, n'ont pas manqué d'avoir, au cours des derniers mois, des réper-

cussions sur les moyens mis à la disposition du ministère des relations extérieures qui sont, à raison de 56 p. 100, dépensés en devises étrangères. Sur le plan des dépenses de fonctionnement, des difficultés momentanées sont survenues en octobre-novembre dans certains postes de la zone dollar. Elles ont été surmontées avec le concours du ministère du budget et les crédits complémentaires nécessaires ont été inscrits par le Gouvernement dans le projet de loi de finances rectificatives pour 1982. Quant aux rémunérations des personnels en poste à l'étranger, elles font l'objet d'un mécanisme automatique d'adaptation aux variations de change et à l'évolution des prix cogéré par le ministère des relations extérieures et le ministère de l'économie et des finances. Le jeu de ce mécanisme, bien que tardif, a permis de compenser dans des proportions très notables la baisse très sensible du pouvoir d'achat supportée par les agents considérés, tout particulièrement dans les pays de la zone dollar. Le ministère des relations extérieures a saisi le ministère de l'économie et des finances de propositions tendant à accélérer et améliorer le système actuel.

SANTE

Psychiatrie en milieu ouvert : réglementation.

7591. — 2 septembre 1982. — **M. Pierre Merli** attire l'attention de **M. le ministre de la santé** sur l'opportunité d'une réglementation nouvelle en matière de psychiatrie en milieu ouvert et d'instructions précises aux chefs de services responsables de malades au-delà des limites de l'hôpital; notamment, concernant les autorisations permanentes de sortie accordées aux malades en hospitalisation complète présentant des formes de pathologie très diverses, les permissions de sortie aux malades en placement volontaire ou placement d'office, les périodes au cours desquelles les malades ne sont plus considérés comme hospitalisés de jour ou de nuit, enfin les malades suivis dans le cadre du secteur. S'agissant des crimes et des dommages les plus graves, la jurisprudence semble conditionner la responsabilité médicale à l'existence d'une faute lourde, rarement reconnue. Il lui demande si une assurance ne permettrait pas une indemnisation rapide et complète des victimes; et, s'agissant de petits délits et de troubles à l'ordre public, dans quelle mesure une réglementation claire et largement connue autoriserait le maire à veiller à son application par tous les responsables pour garantir ainsi la tranquillité et la sécurité de tous ses citoyens.

Réponse. — La réglementation en vigueur en ce qui concerne les autorisations de sortie des malades hospitalisés dans des établissements psychiatriques permet de répondre aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire. Trois situations sont en effet à distinguer. Si le malade a fait l'objet d'un placement d'office en raison de ce que son état d'aliénation compromettrait l'ordre public ou la sécurité des personnes, l'autorisation de sortie ne peut être accordée que par autorisation du commissaire de la République sur décision motivée du chef de service. Si le malade a fait l'objet d'un placement volontaire, la sortie est décidée par le médecin-chef. Le bulletin de sortie visé par le directeur doit être immédiatement transmis au commissaire de la République. Ce n'est que dans le cas où le malade est hospitalisé en service libre qu'il peut, comme tout malade, sortir en dépit d'un avis médical contraire. Par ailleurs, l'article 489-2 du code civil disposant que « celui qui a causé un dommage à autrui alors qu'il était sous l'empire d'un trouble mental n'en est pas moins obligé à réparation », il n'appartient pas à l'administration hospitalière de s'assurer contre les dommages causés par les malades car, ce faisant, elle couvrirait de ses deniers une responsabilité qui ne lui incombe pas. D'autre part, seul un texte législatif, dont il est douteux qu'il puisse être envisagé, pourrait imposer aux malades l'obligation de s'assurer. Il peut donc seulement se faire que, sous sa propre responsabilité, le gérant de tutelle ou le tuteur décide de contracter, dans un souci de prévoyance, une assurance responsabilité civile pour l'incapable dont il doit gérer les biens, mais aucune obligation ne peut lui être faite sur ce point.

TRANSPORTS

Rocade rive droite de Bordeaux : réalisation.

8394. — 20 octobre 1982. — **M. Philippe Madrelle** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, sur l'urgence nécessaire de la réalisation de la rocade rive droite de Bordeaux. Il lui rappelle l'utilité de ce tronçon qui permettra non seulement d'achever la liaison entre Paris et la frontière espagnole mais qui atténuera les énormes difficultés de circulation dans l'agglomération bordelaise. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il entend prendre afin d'accélérer la réalisation de ce projet.

Réponse. — Une grande importance est accordée, dans le cadre de la politique routière que le ministre d'Etat, ministre des transports, s'efforce de mener, à la construction de déviations et de contournements

d'agglomérations en raison des avantages que présente ce type d'opérations tant du point de vue de la sécurité et des économies d'énergie que de la réduction des nuisances. En ce qui concerne l'agglomération bordelaise, la réalisation du doublement de la section nord de la rocade rive gauche de Bordeaux est unanimement reconnue comme l'investissement le plus prioritaire. Il convient en effet d'achever ce qui a été entrepris, afin de donner sa pleine efficacité à l'itinéraire de contournement ouest de la ville, ainsi qu'à celle du raccordement, dans des conditions pleinement satisfaisantes, de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à cette même rocade. C'est d'ailleurs l'impérieuse nécessité d'accélérer l'achèvement de la rocade rive gauche qui a motivé la décision prise récemment de retenir cette opération dans le cadre du fonds spécial de grands travaux, conformément aux objectifs du Gouvernement de donner une impulsion au secteur des travaux publics et de soutenir l'effort en faveur de l'emploi par une relance sélective sur des opérations prioritaires et techniquement prêtes. Mais la rocade rive droite de Bordeaux, entre la R.N.° 10 et le C.D. 936, n'en est pas perdue de vue pour autant. Les procédures techniques et administratives de ce projet se poursuivent activement en vue d'aboutir à la déclaration d'utilité publique des travaux, qui constitue le préalable indispensable à la réalisation systématique des acquisitions foncières.

TRAVAIL

Conflits sociaux : règlement concerté.

8060. — 1^{er} octobre 1982. — **M. André Rouvière** demande à **M. le ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail**, de lui dresser un bilan d'application des dispositions concernant les procédures de règlement pacifique des conflits collectifs, conciliation, médiation et arbitrage depuis le 10 mai 1981.

Réponse. — Si le bilan concernant la mise en œuvre des procédures de règlement pacifique des conflits collectifs, dressé au mois de septembre 1982, ne permet pas de noter d'infléchissement de tendance spectaculaire au regard des années précédentes, on peut toutefois observer quelques modifications en 1982, en particulier dans le recours aux procédures régionales de conciliation et de médiation. En effet, trente-cinq commissions régionales ou sections départementales de conciliation se sont réunies pour les neuf premiers mois de l'année 1982, ce qui traduit une progression puisqu'en 1980 il n'y avait eu que dix-huit réunions (contre trente et une en 1979), et qu'en 1981 on avait recensé vingt-huit réunions dont vingt et une étaient concentrées sur le deuxième trimestre. Les commissions régionales de conciliation qui, d'une manière générale, sont réunies dans le cadre des arrêts collectifs du travail dans des entreprises, et peuvent donc aider à la reprise des négociations dans des conflits qui connaissent une certaine tension, ont abouti plus fréquemment que les années précédentes à des accords entre les partenaires sociaux. Quant à la procédure de médiation régionale, celle-ci a également été plus souvent mise en œuvre durant les trois premiers trimestres de l'année 1982, puisque cinq médiations ont été rendues alors qu'il y en avait eu trois en 1981, quatre en 1980 et deux en 1979. Le recours à cette procédure atteint ainsi le niveau le plus élevé depuis 1975. De même que pour la procédure de conciliation régionale, les résultats du recours à la procédure de médiation traduisent une amélioration en 1982, puisque davantage de médiations ont été acceptées par les partenaires sociaux par rapport aux années passées. Par contre, le recours à la procédure de conciliation nationale, à laquelle sont soumis en règle générale des conflits relatifs à la négociation de conventions collectives de branches, n'a pas connu d'évolution significative depuis plusieurs années; en effet trois réunions de la commission nationale de conciliation ont eu lieu pendant les neuf premiers mois de l'année 1982, alors qu'on en dénombre quatre en 1979, 1980 et 1981. De même, la mise en œuvre de la procédure d'arbitrage n'a pas non plus connu d'évolution depuis plusieurs années.

Contractuel de niveau H : intégration.

8251. — 13 octobre 1982. — **M. Michel Manet** attire l'attention de **M. le ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail**, sur l'intégration des personnes contractuelles de niveau H (licenciées ou titulaires d'une maîtrise) dans le cadre des titulaires de catégorie H du ministère du travail. En conséquence, il lui demande dans quelles conditions et par quelles procédures ce personnel pourra être intégré.

Réponse. — L'intégration du personnel non titulaire du ministère du travail qui, détenteur d'une licence ou d'une maîtrise, est classé en deuxième catégorie en vertu du décret n° 78-457 du 17 mars 1978, ne saurait être dissociée de celle de l'ensemble des agents contractuels de l'Etat. En ce qui concerne la titularisation en catégorie A ou B, un projet de loi a été déposé le 3 septembre 1982 sur le

bureau de l'Assemblée nationale par le ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives. Les conditions et procédures d'intégration des non-titulaires feront donc très prochainement l'objet de discussions en séance publique, ce qui, à l'heure actuelle, rend peu crédible et peu utile la fourniture par mes services de renseignements relatifs à la titularisation en catégorie A ou B d'agents non titulaires dans mon département ministériel. Ces derniers ne pourront être donnés qu'après l'adoption par le Parlement du texte précité.

URBANISME ET LOGEMENT

Indexation de l'aide personnalisée au logement.

6745. — 24 juin 1982. — **M. Jean Madelain** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à prévoir une indexation de l'aide personnalisée au logement afin de garantir le maintien de son efficacité dans le temps et permettre aux familles qui en bénéficient de faire face à leurs obligations soit en matière de remboursement de prêt, soit pour leur loyer.

Aide personnalisée au logement : indexation.

8640. — 3 novembre 1982. — **M. Jean Madelain** rappelle à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sa question écrite n° 6745 du 24 juin 1982, restée sans réponse, par laquelle il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à prévoir une indexation de l'aide personnalisée au logement afin de garantir le maintien de son efficacité dans le temps et permettre aux familles qui en bénéficient de faire face à leurs obligations soit en matière de remboursement de prêt, soit pour leur loyer.

Réponse. — Le barème de l'A.P.L. est actualisé au 1^{er} juillet de chaque année, conformément à la réglementation afin de maintenir constante l'efficacité de l'aide accordée aux bénéficiaires pour leur permettre de faire face à leurs charges réelles de logement. Cet objectif est obtenu en majorant les paramètres de calcul en fonction de l'évolution des indices représentatifs des grandeurs économiques caractéristiques de ces paramètres. Par ailleurs, la valeur maximum de prise en compte des mensualités de prêts contractés antérieurement au 1^{er} juillet 1981 est calculée en majorant chaque année de 3 p. 100 la mensualité maximum correspondant à l'année de souscription du prêt, afin de suivre la progressivité des charges réelles de ce prêt. En sus de ces dispositions résultant de la réglementation, des mesures sociales exceptionnelles ont été prises par le nouveau Gouvernement, avec effet à compter du 1^{er} juillet 1981, à l'occasion de l'actualisation annuelle de l'A.P.L. (arrêté du 29 juin 1981) : application en secteur locatif d'un coefficient multiplicateur 1,088 au montant de l'aide actualisée, ce qui entraîne une majoration moyenne de l'ordre de 25 p. 100 si le loyer et les ressources ont évolué parallèlement aux conditions d'actualisation ; relèvement pour les nouveaux propriétaires accédants de 57 p. 100 des mensualités de référence pour tenir compte de la hausse du taux d'intérêt des prêts aidés à l'accession à la propriété (P.A.P.) et de plus de 20 p. 100 pour tenir compte de celle des prêts conventionnés. Au 1^{er} juillet 1982, l'actualisation des paramètres de calcul de l'aide, dont le principe a été rappelé précédemment, se traduit par : une majoration de 13,4 p. 100 du coefficient de prise en charge et des bornes de tranches de ressources pour le calcul du loyer minimum ; une majoration du même ordre des abattements forfaitaires sur les ressources ; une majoration de 13,40 p. 100 du forfait des charges ; une majoration de 10,32 p. 100 des loyers de référence et des mensualités de référence pour les prêts aidés à l'accession à la propriété et pour les prêts conventionnés. Enfin, l'application du coefficient multiplicateur 1,088 à l'A.P.L. calculée en fonction des nouveaux paramètres sera maintenue afin d'éviter d'affaiblir le pouvoir solvabilisateur de l'aide par rapport à la période de paiement précédente et dans l'attente des mesures qui suivront le rapport du groupe de travail relatif à la fusion des aides personnelles en secteur locatif, présidé par Monsieur Badet, député de la Loire, président de la fédération des offices d'H.L.M.

Droits et obligations des bailleurs, cas des bailleurs nommés dans les départements et territoires d'outre-mer.

7465. — 19 août 1982. — **M. Pierre Salvi** attire l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la situation des bailleurs devant s'établir pour des raisons professionnelles et pour une durée limitée dans les départements et territoires d'outre-mer. Il semblerait en effet que ces personnes physiques soient exclues des dispositions de l'article 5 de la loi du 22 juin 1982 qui traite de l'éloignement hors de France. Il souhaite que

l'on prenne en considération la situation de ceux qui doivent, pour des raisons professionnelles, s'établir hors de métropole durant un laps de temps limité.

Réponse. — Le droit pour les propriétaires, personnes physiques, de conclure un contrat de location d'une durée inférieure à trois ou six ans ne peut être exercé que par les personnes s'établissant hors de France, c'est-à-dire, hors de la métropole et des départements d'outre-mer. Les particuliers s'établissant dans un territoire d'outre-mer bénéficient donc de cette prérogative (article 5). En outre, les propriétaires établis hors de France, peuvent, si leur retour en France est justifié par un cas de force majeure, résilier le contrat de location à tout moment en vue de reprendre le logement pour occupation personnelle. Cette résiliation, dont le principe doit être prévu par le contrat, ne peut toutefois jouer pendant la première année du contrat (article 9). Tout propriétaire, personne physique, a enfin la possibilité d'inclure dans les contrats d'au moins six ans ou renouvelés une clause de reprise pour occupation personnelle. La reprise peut avoir lieu au terme de chaque année du contrat ou à un date convenue par les parties sans que cette date puisse être fixée avant le terme de la première année du contrat (article 9).

Logements H.L.M. : vente aux occupants.

7639. — 16 septembre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la réglementation restrictive à laquelle paraît désormais soumise la vente de logements H.L.M. à leurs occupants. Il aimerait que lui soit rappelée la réglementation en la matière ainsi que l'évolution la plus récente qu'elle a pu connaître. Il souhaite pouvoir, au travers de la réponse qui lui sera faite, percevoir également la doctrine ministérielle à cet égard.

Réponse. — La loi n° 65-556 du 10 juillet 1965 (codifiée aux articles L. 443-7 et suivants du code de la construction et de l'habitation) permet aux locataires d'H.L.M. d'accéder, sous certaines conditions, à la propriété du logement qu'ils occupent. L'article **R. 443-10 du code de la construction et de l'habitation précise que les demandes doivent : 1° concerner les logements construits depuis plus de dix ans ; 2° être souscrites par des locataires ayant joui pendant plus de cinq ans, d'une manière continue ou non, de la qualité de locataire d'organismes d'H.L.M. ou d'organismes ayant construit avec le bénéfice de la législation sur les H.L.M. Toutefois, il convient de préciser à M. Herment, que le ministère de l'urbanisme et du logement étudie un projet de réforme du système de vente des logements H.L.M. à leurs locataires ainsi que des conditions d'aliénation du patrimoine des organismes d'H.L.M. En effet, le patrimoine H.L.M. a été constitué grâce à une aide massive de la collectivité nationale ; son aliénation au profit de personnes privées ne peut, comme le prévoit dans son principe la loi de 1965, reposer sur la seule initiative des bénéficiaires potentiels. C'est donc vers une meilleure concertation entre les organismes gestionnaires, les collectivités locales et les occupants des logements, que le ministre de l'urbanisme et du logement souhaite orienter la nouvelle réglementation.

Taux des prêts immobiliers conventionnés.

7755. — 16 septembre 1982. — **M. Claude Fuzier** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** son opinion sur cet article paru dans le n° 140 (août 1982) de la revue « 50 millions de consommateurs » : « *Quid des engagements pris par les banques devant les pouvoirs publics en mars dernier afin d'abaisser le taux de leurs prêts immobiliers conventionnés à 14,50 p. 100 ? Trois mois après notre enquête parue dans « 50 », n° 137, trop d'établissements financiers ne jouent pas le jeu. Selon la F.N.P.C. (fédération nationale des promoteurs constructeurs), les candidats à l'obtention de ces prêts se voient proposer des taux de 15,50 ou 16 p. 100. Ce qui n'est pas sans conséquence sur le pouvoir d'achat des consommateurs et la relance de la construction.* »

Réponse. — Il est rappelé que le taux de référence publié par le Crédit foncier de France est passé de 14,60 p. 100 à 14,05 p. 100, ceci au 1^{er} novembre 1982. Les établissements prêteurs peuvent ajouter à ce taux 1,75 point pour les prêts d'une durée supérieure à quinze ans, et 1,50 point pour les prêts d'une durée inférieure ou égale à quinze ans. Il en résulte que les taux maxima autorisés sont actuellement de l'ordre de 15,55 et 15,80 p. 100 au lieu de 16,10 et 16,35 p. 100 avant le 1^{er} novembre 1982 ; le taux maxima pour certains établissements faisant l'objet d'un agrément spécial sont de l'ordre de 17,05 et 17,30 p. 100 à partir du 1^{er} novembre 1982. Mais en réalité, la majorité des taux pratiqués est bien en-dessous de ces maxima. En effet, des négociations ont été menées au plan interministériel avec l'association française de banques, au terme desquelles les établissements prêteurs se sont engagés à offrir des taux

modérés. Le taux de 14,50 p. 100 qui a été recommandé n'est pas un taux uniforme offert au guichet de toutes les banques. Il représente une moyenne des taux effectivement pratiqués par les principaux établissements, certains étant en dessous de ce taux, d'autres en dessus. Cependant, il apparaît que dorénavant les principaux établissements prêteurs offrent surtout des taux inférieurs ou égaux à 14,50 p. 100, ce qui est confirmé par l'enquête menée par la revue « 50 millions de consommateurs » et publiée dans le n° 142 du mois d'octobre 1982. Il est important pour un acquéreur faisant une demande de prêt conventionné de s'adresser à plusieurs établissements qui sont en concurrence afin de pouvoir obtenir le taux le plus bas. Enfin, la plupart des établissements offrent à leur clientèle des barèmes à progressivité améliorée qui permettent à chaque accédant de moduler son effort en fonction de sa capacité d'endettement.

Taux d'intérêt des prêts d'accession à la propriété.

7791. — 21 septembre 1982. — **M. Marc Bécam**, se référant à sa question écrite n° 4439 du 18 février 1982, à laquelle il a été répondu le 16 juin 1982 (*Journal officiel* du 17 juin 1982, débats parlementaires, Sénat), appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur certaines déclarations récemment effectuées par ses soins. Il a été ainsi précisé qu'en début d'année, « le taux d'intérêt de départ des P.A.P. a été, pour la première fois depuis la mise en place de la réforme de 1977, maintenu ». Cette affirmation semble inexacte puisque de janvier 1978 à janvier 1981, ce même taux était déjà demeuré inchangé (8,10 p. 100 selon les arrêtés des 12 janvier 1978 et 22 janvier 1980). Il lui demande de lever son inquiétude née des rumeurs selon lesquelles les taux et les progressivités des P.A.P. seraient prochainement relevés.

Taux d'intérêt des prêts d'accession à la propriété.

7793. — 21 septembre 1982. — **M. Serge Mathieu**, se référant à la réponse apportée à sa question écrite n° 5577 du 23 avril 1982 (*Journal officiel* du 24 juin 1982, débats parlementaires, Sénat), se permet d'appeler l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur l'inexactitude de l'affirmation selon laquelle « le taux d'intérêt de départ des P.A.P. a été, pour la première fois depuis la mise en place de la réforme de 1977, maintenu ». En effet, de janvier 1978 à janvier 1981, ce même taux était déjà demeuré inchangé (8,10 p. 100 selon les arrêtés des 12 janvier 1978, 27 décembre 1978 et 22 janvier 1980). Il tient toutefois à lui donner acte des intentions louables qu'il exprime et lui demande de lever son inquiétude née des rumeurs selon lesquelles les taux et les progressivités des P.A.P. seraient prochainement relevés.

Prêts d'accession à la propriété : réduction du taux d'intérêt.

7894. — 22 septembre 1982. — **M. Pierre Vallon**, se référant à sa question écrite n° 5456 du 21 avril 1982 (*Journal officiel* du 23 juin 1982), appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur certaines déclarations récemment effectuées par ses soins. Il a été ainsi précisé qu'en début d'année, « le taux d'intérêt de départ des P.A.P. a été, pour la première fois depuis la mise en place de la réforme de 1977, maintenu ». Cette affirmation semble inexacte puisque de janvier 1978 à janvier 1981 ce même taux était déjà demeuré inchangé (8,10 p. 100 selon les arrêtés des 12 janvier 1978, 27 décembre 1978 et 22 janvier 1980). Il le félicite néanmoins de son action et lui demande de lever son inquiétude née des rumeurs selon lesquelles les taux et les progressivités des P.A.P. seraient prochainement relevés.

Réponse. — Les caractéristiques de taux et de progressivité des prêts aidés à l'accession à la propriété (P.A.P.) font l'objet d'un réexamen périodique, en principe au 1^{er} janvier de chaque année. Leur éventuelle modification est décidée en fonction de l'évolution du coût de ressources des établissements prêteurs et du niveau des bonifications budgétaires que décide de verser l'Etat pour assurer la solvabilité des ménages souhaitant accéder à la propriété. En premier lieu, le ministre de l'urbanisme et du logement rappelle que, de janvier 1978 à janvier 1981, le taux d'intérêt de départ des P.A.P. n'est pas demeuré inchangé. En effet, ce taux a été porté de 8,10 p. 100 à 8,60 p. 100 à compter du 1^{er} janvier 1980 et à 9,10 p. 100 à compter du 20 mai 1980, soit deux majorations successives à l'intérieur d'un même exercice budgétaire. En second lieu, le ministre de l'urbanisme et du logement indique que les nouveaux barèmes de remboursement actuellement à l'étude sont assortis de premières annuités en baisse sensible et d'un taux de progressivité maintenu à 4 p. 100. Dans l'hypothèse où l'amélioration de la situation du marché financier se poursuivrait, le gouvernement envisage par ailleurs de prendre différentes mesures

qui permettraient de réduire le taux des prêts complémentaires aux P.A.P. Les rumeurs d'une prochaine dégradation des conditions financières de l'accession à la propriété en secteur aidé tant au niveau des taux que des progressivités sont donc dénuées de tout fondement, comme d'ailleurs beaucoup d'autres rumeurs que se chargent de faire circuler les adversaires inconditionnels de la politique du gouvernement dans le secteur de l'immobilier.

Recours aux architectes : modification du seuil requis.

7833. — 21 septembre 1982. — **M. René Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur les conséquences de l'application du décret n° 77-190 du 3 mars 1977 modifié, qui exige le recours à un architecte pour certaines surfaces et fixe notamment à 800 mètres carrés hors œuvre brute le seuil des constructions à usage agricole. Il lui demande s'il n'est pas envisagé une modification des textes d'application de la loi précitée, et si cette modification ne trouverait pas sa place dans le cadre de la réforme de la loi sur l'architecture, en considération notamment de la spécificité du monde rural.

Réponse. — Le ministre de l'urbanisme et du logement est tout à fait conscient des difficultés résultant de la loi du 3 janvier 1977 et de ses textes d'application en matière de bâtiments agricoles. Mais il ne s'agit là que de l'un des aspects négatifs de cette loi. C'est la raison pour laquelle, plutôt que de modifier telle ou telle disposition existante, il a été décidé de réformer profondément l'ensemble des textes en vigueur. Le profond travail de réflexion et de concertation mené dans le cadre de la préparation de ces nouveaux textes ne manquera pas, bien évidemment, de prendre en compte la spécificité des bâtiments agricoles. Il convient toutefois de préciser que l'intervention d'un professionnel compétent dans ce secteur devrait entraîner des économies compensant le coût de sa rémunération en raison, par exemple, d'un meilleur agencement des locaux et de l'utilisation des matériaux adéquats.

Conducteurs de travaux publics de l'Etat : situation.

8372. — 19 octobre 1982. — **M. Jean-François Le Grand** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation particulière des conducteurs de travaux publics de l'Etat qui devraient être classés en catégorie B de la fonction publique depuis de nombreuses années. En effet, c'est dès 1952 que le Conseil supérieur de la fonction publique votait favorablement le classement en catégorie B de tous les conducteurs de l'époque, vœu régulièrement repris depuis cette année-là. Le 12 mai 1977, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire s'engageait, par écrit, à faire classer en catégorie B l'ensemble du corps des conducteurs de travaux publics de l'Etat ainsi que l'avaient obtenu en 1976 leurs homologues, les conducteurs de travaux des lignes des postes et télécommunications. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la décision qu'il entend réserver à cette légitime et équitable revendication, régularisant ainsi la situation qui correspond aux attributions et responsabilités des conducteurs de travaux publics de l'Etat. (*Question transmise à M. le ministre de l'urbanisme et du logement.*)

Conducteurs des travaux publics de l'Etat : reclassement.

8866. — 12 novembre 1982. — **M. Michel Crucis** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui attendent leur classement en catégorie B de la fonction publique depuis de nombreuses années. C'est en 1952 que le Conseil supérieur de la fonction publique émettait le vœu de voir classer tous les conducteurs des travaux publics de l'époque en catégorie B ; vœu régulièrement repris depuis. Par lettre en date du 12 mai 1977, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire s'engageait à faire classer en catégorie B l'ensemble du corps des conducteurs de travaux publics de l'Etat, au même titre que leurs homologues, les conducteurs de travaux des lignes des postes et télécommunications, qui avaient obtenu ce classement en 1976. Il lui demande, en conséquence, la suite qu'il entend réserver à cette légitime et équitable revendication des conducteurs des travaux publics de l'Etat, régularisant ainsi leur situation et la mettant en conformité avec leurs responsabilités.

Réponse. — Le corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat comprend le grade de conducteur, classé dans le groupe VI des échelles de rémunération de la catégorie C, et le grade de conducteur principal doté d'une échelle particulière. Les fonctionnaires de ce corps demandent depuis de nombreuses années l'amélioration de leur situation et, notamment, leur classement en caté-

gorie B en raison de l'élargissement du champ de leurs attributions et de l'accroissement de leurs responsabilités. En 1979, l'échelle des conducteurs principaux a été modifiée et calquée sur les échelons 3^e et suivants de l'échelle du premier niveau de grade de la catégorie B-type, terminant à l'indice brut 474. En outre, l'effectif des conducteurs principaux a été augmenté et porté progressivement du tiers à la moitié de l'effectif total du corps. Ces mesures constituent déjà une amélioration de la carrière des intéressés. D'autres aménagements de leur situation pourraient être envisagés, prenant notamment en compte les conclusions d'un groupe de travail paritaire constitué à cet effet, lorsque la réflexion d'ensemble prescrite par le Premier ministre et conduite par le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, sur l'évolution du rôle et des missions des fonctionnaires aura été menée à son terme.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du lundi 13 décembre 1982.

SCRUTIN (N° 99)

Sur l'amendement n° 9 rectifié de la commission des affaires économiques à l'article 1^{er} du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	291
Suffrages exprimés.....	291
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	146
Pour.....	185
Contre.....	106

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. Marc Bécam. 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. Amédée Bouquerel. Yvon Bourges. 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. Pierre Croze. Michel Crucis. Charles de Cuttoli. Etienne Dailly. Marcel Daunay. Jacques Delong. Jacques Descours Desacres. François Dubanchet. Charles Durand (Cher). 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. Marcel Henry. Rémi Hermet. 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 Verpillère. 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 (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.
Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape Papilio.
Charles Pasqua.
Jacques Pelletier.
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.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepled.
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 Baumeat.
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.
Georges Constant.
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 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 Léchenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philipppe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin (Yvelines).
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 Pelican.
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 Roujars.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénaie.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'ont pas pris part au vote :

Mme Jacqueline Alduy.
MM.
Guy Besse.
Pierre Bouneau.

Raymond Bourguine.
Jean Desmarests.
Hector Dubois.
Yves Durand (Vendée).

Jacques Habert.
Charles Ornano (Corse-du-Sud).
Bernard Pellarin.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taftinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
M. Octave Bajoux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. Jean Bénard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;

M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
 M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
 M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
 M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
 M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
 M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
 M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
 M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
 M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
 M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
 M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
 M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
 M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
 M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
 M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
 M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
 M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
 M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
 M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
 M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
 M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
 M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
 M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
 M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
 M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
 M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
 M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
 M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
 M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
 M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
 M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
 M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
 M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
 M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
 M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
 M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
 M. Raoul Vadepied à M. Maurice PrévotEAU ;
 M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
 M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

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 Louvoit.
 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 Natall.
 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.
 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 Romanl.
 Jules Roujon.
 Marcel Rudloff.
 Roland Ruet.
 Pierre Sallenave.
 Pierre Salvi.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiélé.
 François Schleitler.
 Robert Schmitt.
 Maurice Schumann.
 Abel Sempé.
 Paul Séramy.
 Michel Sordel.
 Raymond Soucaret.
 Louis Souvet.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 René Tomasini.
 Henri Torre.
 René Travert.
 Georges Treille.
 Raoul Vadepied.
 Jacques Valade.
 Edmond Valcin.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voilquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

SCRUTIN (N° 100)

Sur l'amendement n° 10 rectifié de la commission des affaires économiques à l'article 1^{er} du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés.....	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
 Michel d'Aillières.
 Mme Jacqueline
 Alduy.
 Michel Alloncle.
 Jean Amelin.
 Hubert d'Andigné.
 Alphonse Arzel.
 Octave Bajeux.
 René Ballayer.
 Bernard Barbier.
 Charles Beaupetit.
 Marc Bécam.
 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 Caldagués.
 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.
 Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Charles de Cuttoll.
 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.

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 Bouff.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.
 Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Georges Constant.
 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 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 Léchenault.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.
 Louis Longequeue.
 Mme Hélène Luc.
 Philippe Madrelle.
 Michel Manet.
 James Marson.
 René Martin
 (Yvelines).
 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
 Perican.
 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.
 Frank 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. Guy Besse.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	301
Suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	105

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :
(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;
M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepied à M. Maurice Prévotau ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

SCRUTIN (N° 101)

Sur l'amendement n° 11 de la commission des affaires économiques à l'article 2 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM. Michel d'Aillières. Mme Jacqueline Alduy. Michel Alloncle. Jean Amelin. Hubert d'Andigné. Alphonse Arzel. Octave Bajeux. René Ballayer. Bernard Barbier. Charles Beaupetit. Marc Bécam. 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 Cantegrif. Pierre Caroux. 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. Pierre Croze. Michel Crucis. Charles de Cuttoll. 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 (Alsne).
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 (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 Papiilo.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice Prévotau.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raynaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Roman.
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.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
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 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.
Georges Constant.
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 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 Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin (Yvelines).
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. Guy Besse.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	301
Suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	105

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

- M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
- M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
- M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
- M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
- M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
- M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
- M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
- M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
- M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
- M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
- M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;
- M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
- M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
- M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
- M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
- M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
- M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
- M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
- M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
- M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
- M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
- M. Henri Gœtschy à M. Jean Cauchon ;
- M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
- M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
- M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
- M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
- M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
- M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
- M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
- M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
- M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
- M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
- M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
- M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
- M. Louis Longequeue à M. William Chery ;
- M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
- M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
- M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
- M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
- M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
- M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
- M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
- M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
- M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
- M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
- M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
- M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
- M. Raul Vadepiéd à M. Maurice PrévotEAU ;
- M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
- M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

SCRUTIN (N° 102)

Sur l'amendement n° 13 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission des affaires économiques tendant à supprimer le dernier alinéa de l'article 2 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

MM.

- Michel d'Aillières.
- Mme Jacqueline Alduy.
- Michel Alloncle.
- Jean Amelin.
- Hubert d'Andigné.
- Alphonse Arzel.
- Octave Bajeux.
- René Ballayer.
- Bernard Barbier.
- Charles Beaupetit.
- Marc Bécam.
- 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.
- Pierre Croze.
- Michel Crucis.
- Charles de Cuttoll.
- 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.

Ont voté pour :

- 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 Gœtschy.
- 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 (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 Papiilo.
- Charles Pasqua.
- Bernard Pellarin.
- Jacques Pelletier.
- 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 Robin.
- 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.
- Jacques Thyraud.
- René Tinant.
- René Tomasini.
- Henri Torre.
- René Travert.
- Georges Treille.
- Raul Vadepiéd.
- Jacques Valade.
- Edmond Valcin.
- Pierre Vallon.
- Louis Virapoullé.
- Albert Volquin.
- Frédéric Wirth.
- Joseph Yvon.
- Charles Zwickert.

Ont voté contre :

- Henri Caillavet.
- Jacques Carat.
- Michel Charasse.
- René Chazelle.
- William Chery.
- Félix Ciccolini.
- Georges Constant.
- Roland Courteau.
- Georges Dagonia.
- Michel Darras.
- Marcel Debarge.
- Gérard Delfau.
- Lucien Delmas.
- Bernard Desbrière.
- Emile Didier.
- Michel Drœyfus-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 Janet.

Paul Jargot. André Jouany. Tony Larue. Robert Laucournet. Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin. France Léchenault. Charles Lederman. Fernand Lefort. Louis Longequeue. Mme Hélène Luc. Philippe Madrelle. Michel Manet. James Marson. René Martin (Yvelines). 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 Springard. Edgar Tailhades. Pierre Tajan. Raymond Tarcy. Fernand Tardy. Camille Vallin. Jean Varlet. Marcel Vidal. Hector Viron.
--	---	---

N'a pas pris part au vote :

M. Guy Besse.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	302
Suffrages exprimés	302
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	152
Pour	196
Contre	106

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;
M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepied à M. Maurice PrévotEAU ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

SCRUTIN (N° 103)

Sur l'amendement n° 15 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission des affaires économiques tendant à donner une autre rédaction à la dernière phrase du premier alinéa de l'article 3 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :**MM.**

Michel d'Allières.
Mme Jacqueline Alduy.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Marc Bécam.
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.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuitoli.
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 (Alsne).
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 Louvet.
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 Ollivier.
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.
Guy Pettit.
Paul Pillet.
Jean-François Pîntat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelat.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robin.
Roger Roman.
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.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
Roland Tomasini.
Henri Torre.
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 Bœuf.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.
 Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Georges Constant.
 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 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 Madrelle.
 Michel Manet.
 James Marson.
 René Martin.
 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.
 Mme Irma Rapuzzi.
 René Ragnault.
 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. Guy Besse.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	195
Contre	105

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
 M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
 M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
 M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
 M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
 M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
 M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
 M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
 M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
 M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
 M. Francisque Collomb à M. Paul Pilet ;
 M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
 M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
 M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
 M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
 M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
 M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
 M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
 M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
 M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
 M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
 M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
 M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
 M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
 M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;

M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
 M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
 M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
 M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
 M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
 M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
 M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
 M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
 M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
 M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
 M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
 M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
 M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
 M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
 M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
 M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
 M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
 M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
 M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
 M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
 M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
 M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
 M. Raoul Vadepiéd à M. Maurice Prévotéau ;
 M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
 M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

SCRUTIN (N° 104)

Sur l'amendement n° 20 de la commission des affaires économiques à l'article 5 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151

Pour	194
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.

Michel d'Ailhères.
 Mme Jacqueline
 Alduy.
 Michel Alloncle.
 Jean Amelin.
 Hubert d'Andigné.
 Alphonse Arzel.
 Octave Bajeux.
 René Ballayer.
 Bernard Barbier.
 Charles Beaupetit.
 Marc Bécam.
 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 Bourguin.
 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.
 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
(Français établis hors de France).
Dominique Pado
Francis Palmero.
Sosefc Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.

Jacques Pelletier.
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.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;
M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepiéd à M. Maurice PrévotEAU ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

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.
Georges Constant.
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 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 Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin.
(Yvelines).
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 Spéna.
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. Guy Besse.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;

SCRUTIN (N° 105)

Sur l'amendement n° 22 de la commission des affaires économiques à l'article 5 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 300
Suffrages exprimés 300
Majorité absolue des suffrages exprimés 151

Pour 194
Contre 106

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Mme Jacqueline
Alduy.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Jean Bénard Mous-
seaux.
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 Bourguin.
Philippe de Bour-
going.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.

Louis Caiveau.
Michel Caldagues.
Jean-Pierre Cante-
grit.
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.
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 (Ven-
dée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Four-
cade.
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 (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 Moussion.
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.
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.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

MM.
Germain Andrieux.
Antoine 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.
Georges Constant.
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.

Ont voté contre :
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 Léchenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin (Yvelines).
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Marc Moeigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmentier.
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 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. Guy Besse.

Absent par congé :
M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :
M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	302
Suffrages exprimés	302
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	152
Pour	196
Contre	106

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ont délégué leur droit de vote :
(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Michel Alloncle à M. Jacques Braconnier ;
M. Antoine Andrieux à M. Charles Bonifay ;
M. Octave Bajeux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. Jean Benard Mousseaux à M. Michel Miroudot ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Jean-Marie Bouloux à M. René Ballayer ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;
M. Michel Crucis à M. Pierre-Christian Taittinger ;
M. Marcel Debarge à M. Louis Perrein ;
M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
M. Léon Eeckhoutte à M. Gérard Roujas ;
M. Raymond Espagnac à M. Gérard Minvielle ;
M. Louis de la Forest à M. Michel Sordel ;
M. Jean Francou à M. Maurice Blin ;
M. Alfred Gérin à M. Louis Le Montagner ;
M. Henri Goetschy à M. Jean Cauchon ;
M. Bernard-Charles Hugo à M. Geoffroy de Montalembert ;
M. René Jager à M. Bernard Lemarié ;
M. André Jouany à M. Stéphane Bonduel ;
M. Louis Jung à M. Daniel Hoeffel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Henri Le Breton à M. Joseph Yvon ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Modeste Legouez à M. Frédéric Wirth ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Marcel Lemaire à M. Jean-Pierre Blanc ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
M. Georges Lombard à M. André Fosset ;
M. Louis Longequeue à M. William Chervy ;
M. Kléber Malécot à M. Louis Caiveau ;
M. Serge Mathieu à M. Lionel Cherrier ;
M. René Monory à M. Roger Poudonson ;
M. Francis Palmero à M. Georges Treille ;
M. Raymond Poirier à M. Jean Gravier ;
M. Jules Roujon à M. André Bettencourt ;
M. Roland Ruet à M. Guy de La Verpillière ;
M. Pierre Sallenave à M. Louis Lazuech ;
M. Jean Sauvage à M. Auguste Chupin ;
M. Pierre Schiélé à M. Marcel Rudloff ;
M. René Tomasini à M. Michel Giraud ;
M. René Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepied à M. Maurice PrévotEAU ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.