

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

COMPTE RENDU INTEGRAL — 48° SEANCE

Séance du Mardi 14 Décembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN

1. — Procès-verbal (p. 6331).
2. — **Transports intérieurs.** — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 6831).

Art. 9 (suite) (p. 6832).

Amendement n° 139 de la commission des affaires économiques. — MM. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des affaires économiques; Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports; Jacques Eberhard, Robert Laucournet. — Rejet.

Amendement n° 39 de la commission (suite). — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Robert Laucournet. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10 (p. 6832).

Amendement n° 40 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Rejet.

Amendements n°s 41 de la commission et 1 du Gouvernement. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 41; adoption de l'amendement n° 1.

Adoption de l'article modifié.

Art. 11 et 12. — Adoption (p. 6833).

Art. 13 (p. 6834).

Amendements n°s 42 et 43 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 116 de M. Pierre Noé. — MM. Pierre Noé, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Art. 14 (p. 6834).

Amendement n° 128 de M. Jean Puech. — MM. Jean Puech, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet.

Amendement n° 44 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo, Adolphe Chauvin, Raymond Dumont. — Adoption au scrutin public

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

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

Amendements n°s 47 de la commission et 109 de M. Louis de la Forest. — MM. le rapporteur, Louis de la Forest, le ministre d'Etat, Jacques Eberhard. — Rejet.

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

Adoption de l'article modifié.

Art. 15 (p. 6837).

Amendement n° 49 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Jacques Eberhard. — Rejet.

Amendement n° 50 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Raymond Dumont, Adolphe Chauvin, Jacques Eberhard, Robert Laucournet, Michel Chauty, président de la commission des affaires économiques. — Adoption au scrutin public.

Amendement n° 51 de la commission. — Retrait.

Amendement n° 52 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Bernard-Michel Hugo, le président de la commission. — Adoption au scrutin public.

MM. Robert Laucournet, Bernard-Michel Hugo, le président de la commission.

Adoption, au scrutin public, de l'article modifié.

Rappels au règlement (p. 6840).

MM. Pierre Noé, le président, Adolphe Chauvin, Jacques Habert, Raymond Dumont.

Art. 16 (p. 6841).

Amendements n° 53 de la commission et 117 de M. Pierre Noé. — MM. le rapporteur, Pierre Noé, le ministre d'Etat, Bernard-Michel Hugo, Philippe de Bourgoing. — Retrait de l'amendement n° 117; adoption de l'amendement n° 53 constituant l'article

Art. 17 (p. 6842).

Amendement n° 54 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo. — Adoption.

Amendement n° 55 de la commission. — MM. le rapporteur, Pierre Noé. — Adoption.

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

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

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel (p. 6844).

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

Art. 18 (p. 6844).

Amendement n° 59 de la commission et sous-amendement n° 136 du Gouvernement. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 19 (p. 6844).

Amendement n° 132 rectifié de M. Raymond Brun. — MM. Jean Chérioux, le ministre d'Etat. — Retrait.

Amendement n° 135 du Gouvernement. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 20 (p. 6845).

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

Amendement n° 61 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 63 de la commission et sous-amendement n° 137 rectifié du Gouvernement; amendement n° 62 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption du sous-amendement n° 137 rectifié et des amendements n° 63 et 62.

Amendement n° 64 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 21 (p. 6847).

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

Amendements n° 8 rectifié du Gouvernement et 66 rectifié de la commission. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Retrait de l'amendement n° 8 rectifié; adoption de l'amendement n° 66 rectifié.

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

Adoption de l'article modifié.

Art. 22 et 23. — Adoption (p. 6849).

M. le président.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. ROBERT LAUCOURNET

Art. 24 (p. 6849).

Amendement n° 68 de la commission et sous-amendement n° 129 de M. Jean Puech. — MM. le rapporteur, Louis Lazuech, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo, le président de la commission. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 69 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 25 et 26. — Adoption (p. 6850).

Art. 27 (p. 6850).

Amendement n° 70 de la commission. — MM. le rapporteur, Pierre Noé. — Rejet.

Amendement n° 71 de la commission. — Rejet.

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

Adoption de l'article.

Art. 28 (p. 6852).

Amendement n° 118 de M. Pierre Noé. — MM. Pierre Noé, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

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

Amendement n° 74 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 75 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 76 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 77 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 78 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption.

Amendement n° 79 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 29 (p. 6853).

Amendements n° 80 et 81 de la commission. — MM. le rapporteur, le président, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption.

Amendement n° 82 de la commission. — Adoption.

Amendement n° 119 de M. Pierre Noé et sous-amendement n° 141 du Gouvernement. — MM. Pierre Noé, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet du sous-amendement; retrait de l'amendement.

Amendement n° 83 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 84 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Jacques Descours Desacres. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel (p. 6855).

Amendement n° 85 rectifié *bis* de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé. — Adoption de l'article.

Art. 7 (suite) (p. 6856).

Amendement n° 27 de la commission (*précédemment réservé*). — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 30 (p. 6856).

Amendement n° 86 de la commission. — Adoption.

Amendement n° 110 rectifié de M. Marcel Daunay. — MM. Marcel Daunay, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 87 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo. — Adoption.

Amendement n° 88 de la commission. — Adoption.

Adoption, au scrutin public, de l'article modifié.

Art. 31 (p. 6858).

Amendement n° 89 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 134 de la commission. — M. le rapporteur. — Rejet.

Amendement n° 130 de M. Jean Puech. — MM. Louis Lazuech, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel (p. 6859).

Amendement n° 90 de la commission. — MM. le rapporteur, le président de la commission. — Adoption, au scrutin public, de l'amendement constituant l'article.

Art. 8 (suite) (p. 6859).

Amendement n° 32 de la commission (*précédemment réservé*). — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 32 (p. 6859).

Amendement n° 91 de la commission. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Art. 33 (p. 6860).

Amendement n° 92 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.
Suppression de l'article.

Art. 34 (p. 6860).

Amendement n° 93 de la commission. — Adoption.
Amendement n° 123 rectifié du Gouvernement. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendements n° 113 rectifié de M. Marcel Daunay et 2 rectifié du Gouvernement. — MM. Marcel Daunay, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Retrait de l'amendement n° 113 rectifié; adoption de l'amendement n° 2 rectifié.

Amendements n° 94 et 95 de la commission. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Art. 35 (p. 6861).

Amendement n° 124 rectifié du Gouvernement. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Art. 36 (p. 6862).

Amendement n° 96 de la commission. — Adoption.
Amendements n° 125 du Gouvernement et 131 de M. Jean-François Pintat. — MM. le ministre d'Etat, Louis Lazuech, le rapporteur, Jean Colin. — Retrait de l'amendement n° 131; adoption de l'amendement n° 125.

Adoption de l'article modifié.

Art. 37 (p. 6862).

Amendement n° 97 de la commission. — Adoption.
Amendement n° 98 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.
Amendement n° 99 de la commission et sous-amendement n° 126 du Gouvernement. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 38 (p. 6863).

Amendement n° 100 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 101 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 39 et 40. — Adoption (p. 6864).

Art. 41 (p. 6864).

Amendement n° 102 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 103 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 42 (p. 6864).

Amendement n° 104 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 105 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 43 (p. 6865).

MM. Jacques Habert, le ministre d'Etat.

Amendement n° 106 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 107 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 3 du Gouvernement. — M. le rapporteur. — Adoption.

M. Jacques Habert.

Adoption de l'article modifié.

Art. 44 (p. 6868).

Amendement n° 108 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Art. 45 (p. 6868).

Amendement n° 120 de M. Pierre Noé. — MM. Pierre Noé, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Article additionnel (p. 6869).

Amendement n° 140 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'article.

Art. 46 et 47. — Adoption (p. 6869).

Art. 47 bis (p. 6869).

MM. le rapporteur, le ministre d'Etat.
Adoption de l'article.

Article additionnel (p. 6869).

Amendement n° 4 du Gouvernement. — MM. le ministre d'Etat, le rapporteur, Joseph Yvon. — Adoption de l'article.

Art. 48 (p. 6870).

Amendement n° 5 du Gouvernement. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 6870).

MM. Pierre Louvot, Pierre Noé, Bernard-Michel Hugo, Adolphe Chauvin, Raymond Dumont, Bernard Parmentier, le président de la commission, le ministre d'Etat.

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

3. — **Nomination de membres d'une commission mixte paritaire** (p. 6873).
4. — **Décès d'un ancien sénateur** (p. 6873).
5. — **Décision du Conseil constitutionnel** (p. 6873).
6. — **Demande d'autorisation d'une mission d'information** (p. 6873).
7. — **Renvoi pour avis** (p. 6873).
8. — **Dépôt d'un projet de loi** (p. 6873).
9. — **Dépôt de rapports** (p. 6874).
10. — **Ordre du jour** (p. 6874).

PRESIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

TRANSPORTS INTERIEURS

Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence. [N° 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.

Article 9 (suite).

M. le président. Mes chers collègues, nous en étions arrivés hier soir à l'article 9, dont je rappelle les termes :

« 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. »

Sur cet article, deux amendements ont déjà été adoptés, les amendements n° 37 et 38. Nous avons également, hier soir, examiné l'amendement n° 39. Mais la commission a déposé un nouvel amendement n° 139, que nous devons examiner avant de statuer sur l'amendement n° 39.

Par amendement n° 139, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, en effet, dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 9, de remplacer les mots : « ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions » par les mots : « doivent, en toutes circonstances, être conduites dans des conditions conformes à la réglementation applicable en matière ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. A la suite d'une observation présentée hier par l'un de nos collègues, la commission vous propose de revenir au texte initial du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est opposé à cet amendement, qui sous-tend un démantèlement d'une partie essentielle de cet alinéa, relative à la notion du compte propre, par la suppression de la seconde phrase de l'alinéa.

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 M. le ministre que j'avoue ne pas comprendre sa position. J'admets qu'il soit hostile aux amendements qui ont déjà été adoptés, mais, là, nous reprenons son propre texte pour la deuxième phrase.

Il ne faut pas, nous semble-t-il, faire l'amalgame.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Jacques Eberhard. La bonne foi de quelqu'un qui n'aurait pas assisté à la séance d'hier soir pourrait être trompée.

M. le rapporteur dit : nous reprenons, pour la deuxième phrase, la rédaction du Gouvernement. Cela n'est pas exact. Cette phrase, en effet, a fait l'objet de plusieurs amendements, notamment d'un amendement qui prévoit l'abandon de la notion de compte propre.

La phrase, telle qu'elle résultait des amendements de la commission, était incompréhensible et il a fallu la compléter.

Il n'empêche que nous sommes fondamentalement hostiles à l'ensemble de cette phrase, telle que rédigée par la commission.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Pour les mêmes raisons, le groupe socialiste est hostile à cet amendement, qui dénature absolument le texte voté par l'Assemblée nationale et soutenu par M. le ministre.

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. Eberhard que la commission n'a pas présenté un nouvel amendement parce que son texte était incompréhensible ; tout simplement, elle a estimé que la rédaction du Gouvernement était meilleure que celle de l'Assemblée nationale.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 139, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement n° 39, par lequel, je le rappelle, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 9.

Monsieur le rapporteur, souhaitez-vous vous exprimer de nouveau ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, j'ai déjà indiqué hier soir les raisons d'être de cet amendement.

M. le président. Et le Gouvernement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'ai également indiqué hier les raisons pour lesquelles le Gouvernement était hostile à cet amendement.

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

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

M. Robert Laucournet. Hier soir, nous avons longuement discuté de ce sujet. Le groupe socialiste est contre cette suppression parce que cette partie de la première phrase du deuxième alinéa de l'article 9 a précisément pour objet de préciser les responsabilités de chacune des parties prenantes à l'acte de transporter, celles du transporteur, celles de l'expéditeur, celles du commissionnaire. Il nous semble que cela doit figurer dans la loi d'orientation.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 39, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 9, modifié.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10.

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

« La réglementation relative à la durée du travail, à la durée de conduite et aux clauses de rémunération tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

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

Par amendement n° 40, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le premier alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet alinéa vise à rendre applicables aux salariés du secteur des transports les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail.

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

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

M. Charles Fiferman, ministre d'Etat. Le Gouvernement souhaite que cet alinéa soit maintenu.

En effet, il ne s'agit pas seulement d'une affirmation inutile. Les dispositions du code du travail devraient, en principe, s'appliquer de manière générale, c'est vrai. Mais, chacun le sait, il existe, dans le domaine des transports, de nombreuses exceptions dues à la spécificité des conditions de travail. Toutefois, il ne faut pas remettre en cause un principe qui est fondamental.

Le Gouvernement a voulu, en affirmant ce principe, marquer sa volonté de soumettre aux dispositions générales les salariés chargés de la conduite ou du pilotage, ainsi que les personnels assimilés, en faisant en sorte, d'ailleurs, que les particularités, s'amenuisent sous l'effet du développement technologique des évolutions qui se produisent.

Telle est l'affirmation de principe que le Gouvernement considère comme tout à fait utile.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Nous partageons l'avis du Gouvernement sur le maintien du premier alinéa, qui n'est pas de pure forme.

Les dispositions du code du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite lors d'opérations de transport. Elles doivent être respectées sauf dérogation particulière. Il convient d'élargir, chaque fois que cela est possible, le champ d'application de la règle, ce qui aura pour effet de restreindre les dérogations, sous réserve des conditions particulières qui sont visées au deuxième alinéa.

Telles sont les raisons pour lesquelles les socialistes voteront contre cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 40, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Le premier, n° 41, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, vise à rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article :

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

Le deuxième, n° 1, déposé par le Gouvernement, a pour objet de rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article :

« La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tient compte... »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 41.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, l'amendement n° 41 a pour objet de rédiger différemment le début du deuxième alinéa de l'article 10. Il est prévu dans ce texte que la réglementation relative à la durée du travail, à la durée de conduite et aux clauses de rémunération tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

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

Elle vous propose donc, sur ce point, de revenir au texte initial du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour défendre son amendement n° 1 et pour donner en même temps son avis sur l'amendement n° 41.

M. Charles Fiferman, ministre d'Etat. Si j'ai bien compris, M. le rapporteur a, en fait, soutenu l'amendement n° 1. Le Gouvernement considère en effet que la mention des clauses de rémunération dans cet article n'est pas exorbitante. La réglementation du travail, qui fait l'objet des dispositions de cet article, ne vise pas les clauses de rémunération, sauf le Smic, lesquelles relèvent des conventions collectives ou des statuts.

Par ailleurs, l'article 9 permet d'annuler toute clause du contrat de travail relative à la rémunération et qui serait de nature à compromettre la sécurité.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de faire référence aux clauses de rémunération dans l'article 10. En revanche, il faut maintenir la mention de la durée de conduite. Des dispositions particulières existent dans diverses branches de ce secteur où la durée de travail et la durée de conduite ne se recouvrent pas exactement. L'appréciation de ces notions est différente.

Par conséquent, le Gouvernement souhaite que le texte fasse mention de la réglementation relative à la durée de travail et à la durée de conduite.

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

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Sur le fond, notre pensée ne diffère pas du tout de celle du Gouvernement. Si le Sénat avait adopté le précédent amendement, nous aurions maintenu l'amendement n° 41 ; mais puisque le Sénat n'a pas suivi la commission, nous retirons l'amendement n° 41 et nous nous rallions à l'amendement du Gouvernement.

M. le président. L'amendement n° 41 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 1, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 10, ainsi modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Articles 11 et 12.

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

« Art. 12. — En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle et fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude.

« En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

« Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent. » — *(Adopté.)*

Article 13.

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

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

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

Sur cet article, je suis d'abord saisi de deux amendements présentés par M. Ceccaldi-Pavard au nom de la commission.

Le premier, n° 42, tend, dans le premier alinéa de cet article, après le mot : « commission », à remplacer le mot : « paritaire », par le mot : « consultative ».

Le second, n° 43, vise, dans le deuxième alinéa de cet article, après les mots : « est composée », à insérer le mot : « paritairement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'article 13 prévoit la création, dans chaque département, d'une commission chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite. Le texte du Gouvernement prévoyait une commission paritaire composée de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés.

L'Assemblée nationale, tout en conservant le texte du Gouvernement, a ajouté que cette commission serait présidée par un inspecteur du travail. Dès lors, il nous a semblé que cette commission n'était plus paritaire.

C'est pourquoi elle vous propose de préciser que c'est une commission consultative et qu'elle est composée paritairement de façon à être plus logique. Autrement dit, ce serait une commission consultative — je crois que c'est fidèle à votre esprit, monsieur le ministre — mais composée paritairement entre les organisations syndicales d'employeurs et de salariés. Cela me semble plus logique que de dire « paritaire » car, à partir du moment où un inspecteur du travail la préside, elle n'est plus paritaire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 42 et 43 ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. A entendre M. le rapporteur, il s'agirait d'un amendement de pure forme. Il est créé une commission consultative, qui, bien entendu, n'a pas de pouvoir de décision. Elle est paritaire en ce sens que, si elle est présidée par un inspecteur du travail, il n'en reste pas moins qu'elle est composée de deux parties.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Paritairement.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Sur ce point, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 42, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole.

Je mets aux voix l'amendement n° 43, pour lequel le Gouvernement s'en remet également à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 116, MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Laucournet, Parmantier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« Elle est composée de représentants élus du personnel présentés par les organisations syndicales représentatives des salariés et de représentants des organisations d'employeurs ; elle est présidée par un inspecteur du travail. »

La parole est à M. Noé.

M. Pierre Noé. Je crois qu'il était opportun de préciser dans la loi le mode de désignation pour ne pas rester dans le flou et renvoyer au décret. Les représentants des personnels présentés par les organisations syndicales représentatives doivent être élus pour représenter de manière démocratique leurs mandants. C'est sur le mot « élus » que nous insistons. Telle est la teneur de notre amendement.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, la commission approuverait l'amendement n° 116, si M. Noé acceptait d'y faire figurer le mot « paritairement ». Le texte se lirait ainsi : « Elle est composée paritairement de représentants élus des organisations syndicales d'employeurs et de salariés. »

M. le président. Monsieur Noé, acceptez-vous la rédaction proposée par M. le rapporteur.

M. Pierre Noé. Je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement comprend tout à fait les préoccupations qui ont incité le groupe socialiste à déposer l'amendement n° 116. Celui-ci en effet répond au souci de garantir une meilleure représentativité des représentants des salariés siégeant au sein de cette commission.

Cependant, le Gouvernement ne souhaite pas que cet amendement soit retenu. Les dispositions qu'il propose procèdent de la même démarche qu'un certain nombre de mesures retenues dans d'autres textes de loi pour des situations similaires, en particulier en ce qui concerne la représentation des salariés des petites et moyennes entreprises. Une discussion à ce sujet relative notamment à la possibilité d'élire les délégués interentreprises a déjà eu lieu.

Pour l'instant, le Gouvernement considère qu'il n'est pas nécessaire de s'engager dans cette voie. La modification apportée par l'amendement contredirait cette démarche et créerait une situation qui pourrait conduire à d'autres développements qui, pour l'instant, n'apparaissent pas souhaitables.

Par ailleurs, il faut observer que cette commission paritaire est intermodale. Il faut bien convenir que les conditions d'élection des représentants ne seraient pas très faciles, alors que la procédure qui est proposée est beaucoup plus simple : il suffit aux organisations qualifiées représentant les salariés de désigner leurs mandants et l'on peut avoir ainsi une commission rapidement constituée qui fonctionne dans de bonnes conditions.

C'est pourquoi je souhaiterais que les auteurs de l'amendement veuillent bien prendre en compte ces observations.

M. le président. Monsieur Noé, l'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Noé. Nous avons entendu l'avis du Gouvernement et, à la suite des explications de M. le ministre d'Etat, nous retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 116 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

CHAPITRE III

Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.

Article 14.

M. le président. « Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du Plan de la nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un

même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.

« Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

« Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

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

« Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa de cet article, après les mots : « relatifs aux », d'insérer les mots : « investissements publics concernant les ».

Par amendement n° 128, MM. Puech, Lazuech et les membres du groupe de l'U.R.E.I. proposent, dans la première phrase du premier alinéa de cet article, après les mots : « relatifs aux », d'insérer les mots : « investissements publics concernant les ».

La parole est à M. Puech.

M. Jean Puech. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, ce premier paragraphe paraît d'une portée trop générale puisqu'il comprend dans son champ d'application l'ensemble des investissements d'infrastructures, équipements et matériels, quels que soient leurs auteurs, leur objectif, public ou privé.

Il semble donc nécessaire d'introduire la précision par laquelle cet article ne viserait que les choix relatifs aux investissements publics.

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

M. Charles Fiterman, *ministre d'Etat.* L'objet de cet alinéa et de cette partie du texte en général est bien évidemment de traiter des décisions d'ordre public touchant aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport et non de décider pour les personnes ou pour les entreprises privées. Par conséquent, le Gouvernement partage tout à fait l'esprit de l'amendement n° 128.

Néanmoins, je trouverais plus exacte une formulation qui introduirait le mot « publics », après le mot « choix » ; la première phrase de l'article 14 pourrait donc se lire ainsi : « Les choix publics relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport... » En effet, les choix ne portent pas seulement sur les investissements ; ils peuvent toucher aussi certains aspects du fonctionnement des équipements et matériels.

Je ne conteste donc pas la formule proposée quant à son objet essentiel, qui est l'introduction du mot « publics ». Néanmoins, je la trouve restrictive du point de vue de l'objet concret de cet alinéa.

Si les auteurs de l'amendement n° 128 pouvaient accepter la formule « les choix publics », le Gouvernement serait prêt à s'y rallier, étant entendu qu'il n'en conteste pas l'objet essentiel.

M. le président. Monsieur Puech, acceptez-vous cette rectification ?

M. Jean Puech. Je souhaiterais connaître l'avis de la commission, monsieur le président.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, *rapporteur.* Monsieur le président, la commission a examiné l'amendement présenté par M. Puech et ses collègues. Elle y a donné un avis défavorable parce qu'elle estime qu'on ne peut concevoir un schéma directeur d'infrastructures en excluant totalement de son étude certains domaines.

De plus, elle est farouchement hostile à la suggestion du Gouvernement. Après la discussion que nous avons eue sur le terme « publics », ce serait vraiment nous déjuger complètement que d'accepter cette suggestion.

M. le président. La commission étant hostile à l'amendement et non moins hostile à la rectification proposée par le Gouvernement, l'amendement, monsieur Puech, est-il maintenu ?

M. Jean Puech. Oui, monsieur le président.

J'ai entendu les observations de M. le ministre selon lesquelles les investissements ne sont pas seuls concernés par cet article. Mais ce chapitre porte bien sur les infrastructures, les équipements, les matériels et la technologie. J'estime que ce sont essentiellement des domaines concernant les investissements. L'insertion du mot « publics » après le mot « investissements » me paraît donc tout à fait justifiée.

Par conséquent, je maintiens cet amendement dans la forme où je l'ai déposé.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 128, repoussé par la commission et pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 44, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, à la fin du premier alinéa de cet article, après les mots « et internationaux », de remplacer les mots : « du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux » par les mots : « et du coût économique réel ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, *rapporteur.* Votre commission — elle l'a déjà dit hier — estime nécessaire de simplifier la rédaction du premier alinéa de l'article 14 en supprimant les mots « coûts sociaux », « coût financier », etc. Elle considère, en effet, que l'expression « coût économique réel », qui a d'ailleurs été reprise dans d'autres passages du texte gouvernemental, comprend notamment les coûts sociaux.

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

M. Charles Fiterman, *ministre d'Etat.* Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, car il souhaite le maintien de l'expression « coûts sociaux » pour des raisons déjà exprimées hier au cours du débat.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Nous avons déjà eu ce débat hier. Nous sommes défavorables à cet amendement, car la commission fait disparaître la notion de coûts sociaux.

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. Hier, nous avons également défendu le coût social. Nous insistons donc vivement pour que cet amendement soit repoussé.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Je tiens simplement à faire remarquer que, si cet amendement n'est pas voté, nous serons en contradiction avec ce que nous avons adopté hier. En conséquence, pour que le texte reste cohérent, je demande un scrutin public sur cet amendement n° 44.

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

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

M. Raymond Dumont. Je ferai remarquer à notre excellent collègue M. le président Chauvin que ce ne serait pas la première fois que le Sénat ferait preuve d'incohérence. Nous l'avons constaté dernièrement à propos de la loi de finances pour 1983.

M. Adolphe Chauvin. Nous ne sommes pas les seuls ! Je l'ai dit aussi.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 44, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'U.C.D.P.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 106 :

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° 45, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans la première phrase du troisième alinéa de cet article, après les mots : « est établi », de remplacer les mots : « dans un délai suffisant pour permettre cette évaluation et dans la limite de cinq ans après leur mise en service » par les mots : « au plus tard cinq ans après leur mise en service ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel qui s'explique par son texte même.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il ne voit aucun inconvénient à accepter cet amendement, qui est purement rédactionnel. Il s'en remet donc à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 45, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 46, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le quatrième alinéa de cet article, après les mots : « sont établis », de remplacer les mots : « respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et » par les mots : « éventuellement par l'Etat, en concertation avec les régions, et peuvent l'être ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Votre commission considère que rendre l'établissement des schémas directeurs systématique pour toutes les collectivités est excessif, car cela risque d'entraîner une déperdition importante de temps et de travail pour des opérations qui ne le justifient pas toujours.

Aussi vous propose-t-elle un amendement tendant à préciser que les schémas directeurs d'infrastructures sont établis éventuellement par l'Etat et peuvent l'être par les collectivités territoriales.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il n'est pas dans l'esprit du Gouvernement de créer une obligation pour toutes les collectivités territoriales d'établir des schémas directeurs d'infrastructures.

Il y aurait là une démarche qui serait en contradiction avec l'esprit de la loi de décentralisation ; celle-ci laisse aux collectivités territoriales le soin d'apprécier la manière dont elles utilisent leurs compétences.

Par conséquent le Gouvernement ne serait pas opposé à l'esprit de l'amendement n° 46.

Une modification serait toutefois utile. Ces schémas directeurs d'infrastructures, dans différents cas prévus d'ailleurs par la loi de planification, doivent être établis par l'Etat. Dans ces condi-

tions, le mot « éventuellement » avant la référence à l'Etat ne convient pas, mais je ne pense pas que c'était l'objet essentiel de l'amendement.

Par conséquent, si l'on disait que des schémas directeurs d'infrastructures sont établis par l'Etat en concertation avec les régions et peuvent l'être par les collectivités territoriales ou leurs groupements, le Gouvernement se rallierait à cette rédaction.

M. le président. Monsieur le rapporteur, le Gouvernement vous propose donc de supprimer l'adverbe « éventuellement ». Acceptez-vous cette suggestion ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'accepte, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 46 devient donc l'amendement n° 46 rectifié, dans lequel l'adverbe « éventuellement » est supprimé.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'amendement n° 46 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de deux amendements identiques, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 47, est présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission.

Le second, n° 109, est présenté par MM. de la Forest, Mathieu, Roujon, Schmitt et les membres du groupe de l'U.R.E.I.

Tous deux tendent à supprimer le cinquième alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 47.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'amendement n° 47 vise à supprimer un alinéa qui a été adopté par l'Assemblée nationale, et qui était le suivant : « La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées. »

Notre commission estime que ces dispositions n'apportent rien puisqu'elles figurent déjà dans le dernier alinéa de l'article 4. Je vous propose donc de supprimer cet alinéa qui ne figurait d'ailleurs pas dans le texte gouvernemental.

M. le président. La parole est à M. de la Forest, pour défendre l'amendement n° 109.

M. Louis de la Forest. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet alinéa a été introduit par l'Assemblée nationale et a — je reprends ici les termes du rapporteur — pour objectif de « préciser les conditions d'application de l'article 14 dans le respect des principes de la loi de planification et de décentralisation ».

C'est ce qui m'a amené à réagir et à proposer la suppression de cet alinéa. En effet, le processus de décentralisation engagé s'est fait sur quelques grands principes et, en particulier, sur celui qui précise que « tout transfert de compétences doit être accompagné du transfert par l'Etat des ressources nécessaires ».

Je croyais avoir compris de nos débats dans le projet sur la répartition des compétences que la nouvelle répartition ne devait pas aboutir à un transfert net de charges au détriment des collectivités locales.

Il n'est pas possible d'ignorer que les contrats proposés ne constituent, dans la très grande majorité des cas, qu'un transfert de charges et, par conséquent, sont contraires au principe posé dans la loi sur la répartition des compétences.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement s'en était remis à la sagesse de l'Assemblée nationale lorsque cet amendement a été proposé. Il aurait été prêt à le faire devant votre Assemblée, étant donné que cette procédure des contrats entre l'Etat et les collectivités territoriales figure dans d'autres parties du projet de loi. Il s'agit là d'une réaffirmation que l'Assemblée nationale a jugée utile.

En revanche, je ne peux absolument pas suivre l'argumentation qui vient d'être développée par M. de la Forest. En effet, ce texte n'est nullement en contradiction avec les engagements

qui ont été pris sur la liaison nécessaire entre les transferts de compétences et les transferts de ressources prévus dans les lois de décentralisation.

Le fait qu'il y ait transfert de ressources ne s'oppose pas à la conclusion de contrats. Bien au contraire, ce transfert facilite et permet cette procédure dans la mesure où la collectivité territoriale concernée dispose des ressources transférées pour conduire la politique qu'elle entend mener sous une forme contractuelle avec l'Etat comme partenaire.

Si donc la suppression de cet alinéa devait impliquer l'approbation du raisonnement qui vient d'être tenu, je ne pourrais être d'accord.

M. le président. Si j'ai bien compris, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 47 et s'oppose à l'amendement n° 109, bien qu'ils soient identiques, parce qu'ils n'ont pas fait l'objet de la même exégèse.

M. Louis de la Forest. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Louis de la Forest. Je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas, de ma part, d'une opposition à la technique juridique empruntée au droit privé qui suppose la rencontre sur un pied d'égalité de deux volontés, mais d'une opposition à une technique tendant de par la loi à autoriser un partenaire à imposer sa volonté à un autre.

Dans le type de contrat mis en cause dans l'article 14, l'Etat est toujours en position dominante par rapport aux collectivités territoriales. En poursuivant l'analogie avec le droit privé, il est à mon sens possible de comparer les contrats qui nous sont proposés à la technique des contrats types que l'on rencontre de plus en plus fréquemment et dont les effets pervers sont sans cesse dénoncés par les associations de consommateurs.

C'est la raison pour laquelle je maintiens mon amendement, monsieur le président.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Jacques Eberhard. Je crains que la suppression de ce cinquième alinéa n'aille, contrairement à ce qui est dit par M. de la Forest, dans certains cas, à l'opposé des intérêts des collectivités locales.

De quoi s'agit-il ? Ce texte ne vise pas toujours des infrastructures à caractère national. Il concerne des aménagements d'infrastructures qui peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées. Prenons l'exemple d'un échangeur qui est absolument nécessaire sur une route nationale — qui relève bien de la compétence de l'Etat — mais dont l'aménagement peut intéresser une collectivité locale. Pourquoi, dans ces conditions-là, n'y aurait-il pas de contrat ?

Dans l'exposé des motifs de votre amendement, vous dites que « les collectivités locales pourraient être amenées à assumer partiellement la charge financière de travaux incombant normalement à la collectivité nationale. »

Naturellement, nous sommes contre le fait que les collectivités locales assument la charge financière à la place de l'Etat, mais dans le cas où il existe un intérêt commun, je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas de contrat.

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

Je mets aux voix les amendements identiques nos 47 et 109, étant entendu que le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat pour le seul amendement n° 47.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Par amendement n° 48, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le sixième alinéa de l'article 14.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le texte du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale prévoit, dans le dernier alinéa de l'article 14 que nous examinons actuellement : « Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques, ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables. »

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

C'est pourquoi elle vous propose de supprimer ce dernier alinéa.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Les craintes exprimées par la commission n'ont, à mon avis, pas lieu d'être. Il ne s'agit pas du tout de mettre en place un appareil réglementaire qui soit extrêmement lourd, mais tout simplement de permettre au Gouvernement de définir les modalités selon lesquelles les dispositions qui sont contenues dans cet article doivent s'appliquer. Il faut, en effet, préciser ce que l'on entend par « grand projet d'infrastructure », comment les études seront conduites ; il faut définir les conditions techniques d'élaboration de ces projets. Mais les choix eux-mêmes ne relèveront pas de cette procédure.

A cette fin, le Gouvernement aura recours à la procédure du décret. Je ne vois pas très bien comment il pourrait agir autrement. De toute façon, il n'est pas du tout question de donner une application extensive aux dispositions prévues dans cet alinéa. Le Gouvernement souhaite donc qu'il soit maintenu et pour cela demande le rejet de l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 48, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 14, modifié.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15.

M. le président. « Art. 15. — L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

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

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

Par amendement n° 49, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, de remplacer le mot : « compétente » par le mot : « organisatrice ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Nous allons retrouver, avec les amendements nos 49 et 51, la discussion que nous avons eue cette nuit sur une question de terminologie.

La commission propose, dans un souci de coordination, de remplacer le mot « compétente » par le mot « organisatrice ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement maintient l'opinion qu'il a déjà exprimée dans ce débat. En l'occurrence, le mot « compétente » convient tout à fait puisqu'il s'agit de l'autorité chargée de mettre en place les infrastructures nécessaires. Je ne vois pas une autorité « organisatrice » d'infrastructures et d'aménagements de ce genre. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. L'autorité « compétente » n'est pas obligatoirement l'autorité « organisatrice ». Il est donc inutile de reprendre la discussion que nous avons déjà eue. Nous sommes contre cet amendement.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Jacques Eberhard. Nous sommes d'autant plus défavorables à l'amendement n° 49 que nous ne voyons pas comment une autorité « organisatrice » pourrait fixer, pour reprendre les termes de l'article 15, « les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers versées par voie de subvention ou de fonds de concours. » Le terme « l'autorité compétente » est bien celui qui convient.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 49, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 50, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer la dernière phrase du premier alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Si l'amendement précédent, qui n'a pas été adopté, était un simple amendement de coordination, l'amendement n° 50, au contraire, est très important.

Le premier alinéa de l'article 15 définit, je vous le rappelle, les règles de financement de la construction d'infrastructures nouvelles ou de l'aménagement d'infrastructures existantes.

L'amendement n° 50 vise à supprimer la dernière phrase de cet alinéa, qui est ainsi rédigée : « Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières. »

Votre commission s'était opposée, en juillet dernier, à l'extension du versement transport aux communes comptant plus de 30 000 habitants. Elle craint que cette disposition ne permette une extension, sinon une généralisation de ce versement transport. Mais M. le ministre nous rassurera peut-être sur ce point.

La commission considère, en effet, que ces dispositions risquent de pénaliser essentiellement les entreprises de main-d'œuvre en alourdisant une fois de plus leurs charges. Elle considère, en outre que, la loi ne pouvant fixer par avance une contrainte et devant, en tout état de cause, s'en remettre à des législations ultérieures, cet article de principe est tout à fait inutile.

Elle vous propose donc de supprimer la dernière phrase du premier alinéa de l'article 15.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. La phrase incriminée n'a rien à voir avec le versement transport, dont l'objet est d'alimenter les recettes destinées à faire face au fonctionnement de services de transport urbain.

Dans ce cas précis, il s'agit de favoriser le financement d'infrastructures dont la réalisation peut intéresser certaines entreprises situées dans une zone d'activités industrielles ou certains équipements touristiques. Ainsi, l'amélioration des routes de la Tarentaise doit permettre de mieux desservir les stations de ski.

Un centre commercial mieux desservi par des équipements débouchant soit sur des voies routières, soit, éventuellement, sur des transports urbains, métro ou autres, verra sa clientèle augmenter.

Il est donc tout à fait logique que de tels bénéficiaires puissent être appelés à participer au financement d'infrastructures dont ils tirent un bénéfice ou un avantage direct ou indirect.

Le texte précise qu'ils « peuvent être également appelés ». Il s'agit donc d'une application non pas systématique et généralisée, mais ponctuelle.

L'objet est tout à fait différent de celui du versement transport.

J'ajoute que de telles procédures sont déjà appliquées dans certains cas. Il convient donc de prévoir dans un projet de loi comme celui-ci la possibilité d'une telle participation au financement d'infrastructures.

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

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'ai d'abord noté que M. le ministre n'envisageait pas d'étendre ou de généraliser le versement transport tel qu'il existe actuellement, et j'en prends acte.

J'ai également noté que la participation au financement des infrastructures existait déjà.

Le texte prévoyant des dispositions législatives particulières, il vaut mieux, me semble-t-il, supprimer cette disposition puisque, de toute manière, rien n'empêchera le Gouvernement de déposer un projet de loi sur ce point précis.

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

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

M. Raymond Dumont. Je suis tout à fait opposé à la suppression de cette phrase car elle répond à des situations que nous connaissons dans nos départements. Ainsi, dans le département du Pas-de-Calais, près de Douai, une grande entreprise nationale — cela fera plaisir à nos collègues qui siègent à droite de cet hémicycle — la Régie Renault, a bénéficié d'une infrastructure routière. Il serait tout à fait normal — j'ignore si tel a été le cas — que cette entreprise participe aux investissements nécessités par cette infrastructure.

Près de Lens, un grand centre commercial est, lui aussi, desservi par une infrastructure qui a été mise en place il y a quelques années. Il serait tout à fait normal, là encore, qu'il participe aux investissements nécessités par cette infrastructure.

Je considère donc cette dernière phrase du premier alinéa de l'article 15 comme tout à fait justifiée. En conséquence, je suis opposé à l'amendement.

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

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

M. Adolphe Chauvin. Je cherche toujours à comprendre un texte et ce qu'il peut y avoir derrière.

M. le ministre d'Etat nous a dit que, jusqu'à maintenant, les usagers sont appelés à participer à la création d'infrastructures. Dès lors, ou il existe un texte, ou l'habitude s'est créée de se retourner vers l'usager pour lui demander de participer au financement.

La dernière phrase du premier alinéa de l'article 15 est ainsi libellée : « Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières ». Ces dispositions particulières existent-elles déjà ou faut-il les prendre ? S'il faut les prendre, la remarque de M. Ceccaldi-Pavard a sa valeur : des textes de loi seront nécessaires. Si elles existent déjà, la phrase que je viens de citer est inutile.

Je souhaiterais qu'une explication plus large nous soit donnée.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Jacques Eberhard. Nous en revenons toujours au même débat. On reproche au texte du Gouvernement d'être une loi-cadre qui énonce des principes et dont les modalités d'application feront l'objet d'un texte réglementaire.

Si la phrase se terminait ainsi : « ... peuvent également être appelées à participer à ce financement. », cela supposerait des décrets d'application. Pour une fois que le Gouvernement veut consulter le Parlement et demande que ce genre de dispositions figurent dans la loi, on proteste. Alors, je ne comprends plus !

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

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

M. Robert Laucournet. Mes chers collègues, notre groupe est tout à fait favorable au maintien de la dernière phrase du premier alinéa de l'article 15, que la commission veut supprimer.

Permettez-moi de reprendre l'idée évoquée tout à l'heure par M. Dumont. Il s'agit d'installer, par exemple, autour d'une métropole régionale, une grande surface ou un équipement collectif important. Le permis de construire devra prévoir — c'est cela la disposition particulière dont parle M. Chauvin — que cette grande surface participe au financement de l'échangeur qui sera nécessaire à une telle installation.

Certes, cette grande surface ne sera pas usager direct de l'infrastructure, mais elle en retirera un avantage, direct ou indirect.

Je ne vois donc pas pourquoi, alors que l'on demande, dans un simple permis de construire, des participations pour un équipement collectif réalisé dans une petite commune, on ne demanderait pas, pour des infrastructures importantes, à celui qui en tirera un avantage, même s'il n'est pas usager, une participation à leur financement, et ce en vertu d'une disposition législative particulière, d'une convention particulière établie à cette fin.

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. Monsieur le président, je voudrais simplement faire une mise au point en ce qui concerne la proposition de notre rapporteur.

La participation à certains équipements de transport et à leur infrastructure est réglée depuis déjà longtemps par des lois d'urbanisme. Ne parlons donc plus de nouveaux décrets ou de nouveaux règlements.

La commission se trouve devant un tout autre problème. La phrase telle qu'elle est rédigée permet des extensions d'un tout autre ordre.

J'affirme, connaissant les intentions exprimées par certaines personnes qui, dans l'actuelle majorité, s'occupent plus spécialement de transports en commun, que ces intentions ne correspondent pas du tout à celles qui sont contenues dans la phrase en question.

Je ne fais aucun grief à M. le ministre et je reconnais son entière bonne foi, mais le problème est réel : nous sommes en présence d'autres extensions non formulées.

C'est la raison pour laquelle la commission demande un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 50, 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° 107 :

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° 52, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, après le mot : « prix », de rédiger comme suit la fin du dernier alinéa de cet article : « permettant d'assurer le financement, l'entretien et le fonctionnement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement intéresse le dernier alinéa de l'article 15, lequel dispose : « L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix... ». Jusque-là, votre commission est bien d'accord.

Le texte du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale poursuit ainsi : « ...concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports. »

Si, encore une fois, votre commission est d'accord pour que des taxes soient perçues pour l'usage d'infrastructures, elle estime que leur produit doit permettre d'assurer le financement de leur entretien ou de leur fonctionnement et non pas, globalement, de concourir à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

Tel est le sens de cet amendement que nous considérons comme très important.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je tiens à préciser, car cette question avait été posée, que le dernier alinéa de l'article 15 ne conduit nullement à la création de taxes supplémentaires ou de je ne sais quelles taxes de coordination qui tendraient à frapper tel mode de transport au bénéfice de tel autre. Aucune disposition de ce genre n'est et ne sera prévue par le Gouvernement.

Cela dit, ce dernier considère qu'il vaut mieux prévoir que les taxes, redevances ou prix perçus concourront d'une manière plus large à la réalisation des objectifs de la politique des transports plutôt que d'être strictement affectés à l'infrastructure ou à l'équipement concerné. Cela permettra une action mieux adaptée, plus souple.

Enfin, la rédaction proposée dans l'amendement n° 52 aboutirait à une augmentation considérable des péages des autoroutes et des autres taxes. En effet, préciser que ces taxes doivent permettre d'assurer le financement, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures et équipements concernés amènerait à des niveaux bien supérieurs à ce qui existe actuellement.

Voilà bon nombre de raisons pour que le Gouvernement s'oppose 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 ministre d'Etat, je ne peux vous laisser dire que cet amendement va entraîner l'augmentation des péages des autoroutes, car votre texte — ce n'est pas le nôtre — précise : « peut donner lieu ». Il ne s'agit pas d'une obligation de financer intégralement par le péage.

En revanche, en ce qui concerne le membre de phrase : « concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports », j'avoue que vous ne m'avez absolument pas convaincu car je ne sais pas ce que cache cette disposition.

Nous pensions — cela me paraît logique — que le produit des taxes serait affecté à l'entretien, au fonctionnement et au financement, c'est-à-dire à l'amortissement. Mais, concourir à une politique générale de transports, j'avoue que je n'ai pas encore compris.

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

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

M. Bernard-Michel Hugo. Je suis tout à fait favorable à la rédaction du Gouvernement et je crois pouvoir expliquer au rapporteur, s'il n'a pas compris, que nous retrouvons là le débat de fond qui nous oppose depuis un moment : il s'agit de la prise en compte d'une partie des coûts sociaux dans les coûts économiques réels.

C'est une notion extrêmement importante.

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 question est extrêmement importante.

Comme l'a dit M. le rapporteur, il existe une différence d'appréciation entre le Gouvernement et nous-mêmes. Cette dernière tient au fait que si, pour certains équipements, on peut percevoir des taxes, des redevances, etc., dont le produit ne leur est pas spécialement affecté, on ne voit pas du tout comment les produits de taxes différentielles, parce qu'elles n'ont pas de rapport les unes avec les autres, peuvent être prélevés selon les équipements et affectés à un financement général.

Un problème de base se pose réellement. C'est pourquoi la commission est bien obligée de demander un scrutin public. (*Protestations sur les travées socialistes et communistes.*)

M. André Méric. Alors, il ne nous reste plus qu'à nous en aller !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 52, 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° 108 :

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.

Je vais mettre aux voix l'article 15 ainsi modifié.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Le groupe socialiste votera contre cet article car, de minute en minute, on dénature entièrement ce projet de loi.

M. Bernard-Michel Hugo. Même remarque !

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 suis obligé de demander un scrutin public. (*Mouvements divers.*)

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

Je mets aux voix l'article 15, modifié.

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° 109 :

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.

Rappels au règlement.

M. Pierre Noé. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, je vous présenterai une suggestion ; compte tenu de cette parodie de démocratie que nous vivons à chaque instant maintenant, vous devriez nous suggérer de sortir ; nous laisserions la droite seule dans l'hémicycle et nous gagnerions ainsi beaucoup de temps ! (*Protestations sur les travées du R. P. R. et de l'U. C. P. D.*)

M. Charles Pasqua. C'est la même chose à l'Assemblée nationale !

M. Jacques Eberhard. Il vient d'arriver !

M. le président. Mon cher collègue, je comprends vos motifs mais je me garderai de limiter en quoi que ce soit la liberté d'expression des membres du Sénat.

M. Jacques Eberhard. Elle est exercée par sénateur interposé !

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je ne reprendrai pas la suggestion de M. Noé, car je crois que ses reproches sont très largement partagés. Il se trouve que, ce matin, la gauche est un peu plus nombreuse.

M. Jacques Eberhard. C'est tous les jours !

M. Adolphe Chauvin. Je dis, monsieur le président — et je le dis très vivement — que si nous continuons à travailler dans de telles conditions l'institution parlementaire est en danger.

En parfait démocrate, j'éprouve le besoin de le dire parce que je ne veux pas, moi, que ma responsabilité dans cette affaire soit engagée. Des mesures s'imposent car il n'est plus possible de continuer à travailler de la sorte.

M. Pierre Noé. Absolument !

M. Jacques Eberhard. Il a bien compris !

M. le président. Puis-je vous rappeler, à titre tout à fait personnel, que vous avez été chargé par M. le président du Sénat de formuler des propositions concrètes destinées à lutter contre le mal qui soulève, de la part de M. Noé et de la vôtre, des objections ou des appréciations sur lesquelles je ne suis pas en désaccord avec vous.

M. Jacques Habert. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Jacques Habert. Monsieur le président, tout en approuvant les propos que vient de tenir M. Chauvin, je ne peux laisser dire par un de nos collègues, sans protester très vivement, que notre assemblée est une « parodie de démocratie ».

Nous travaillons beaucoup : samedi, dimanche jusqu'à quatre heures du matin, hier, lundi, dans la nuit et ce matin encore. Même si nous sommes peu nombreux, nous n'avons pas l'impression d'accomplir des gestes qui ressemblent à une parodie de démocratie. Personnellement, je ne saurais admettre cette remarque.

En outre, si nous nous comptons, je ne pense pas qu'il y ait une grande différence entre majorité et opposition du Sénat. En cet instant, peut-être même sommes-nous plus nombreux à représenter la majorité sénatoriale. Je ne voudrais pas que le compte rendu au *Journal officiel* laisse à penser qu'il n'y a personne de ce côté-ci de l'hémicycle.

Il n'y a donc pas « parodie de démocratie », mais au contraire effort pour la pratiquer en toute honnêteté, en toute conscience, malgré la fatigue et toutes les difficultés que nous rencontrons. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. P. D.*)

M. le président. Laissez-moi vous dire, mes chers collègues, que, fort d'une longue expérience, je ne pense pas qu'il y ait intérêt ni à envenimer, ni à prolonger ce débat.

M. Raymond Dumont. Je demande la parole.

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

M. Raymond Dumont. Mes chers collègues, il ne faut pas nous raconter d'histoire. Nous savons très bien que, s'il y a une cascade de scrutins publics qui sont demandés, c'est moins en raison de l'importance des amendements sur lesquels ils portent, qu'en raison d'une certaine répartition des forces dans l'hémicycle. Il faut avoir le courage de ses opinions et considérer la situation en face.

M. Jacques Habert. Ce n'est pas une parodie de démocratie, mais la démocratie en action. (*Protestations sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. Mes chers collègues, tout le monde a pu s'exprimer et vous voudrez bien admettre maintenant que l'incident est clos.

Avant de poursuivre la discussion, je veux rendre hommage à M. Habert qui, en sa qualité de secrétaire du Sénat, nous a rendu ce matin de très grands services dans le dépouillement des scrutins publics.

CHAPITRE IV

Des institutions.

Article 16.

M. le président. « Art. 16. — Un conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures. »

Par amendement n° 53, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, nous abordons maintenant le chapitre IV du projet intitulé : « Des institutions ».

L'article 16 propose la création d'un conseil national des transports. Votre commission, par amendement, vous présente une autre rédaction de cet article qui diffère par trois points essentiels du texte qui nous est transmis par l'Assemblée nationale.

Premièrement, le texte du Gouvernement, repris par l'Assemblée nationale, prévoit qu'en plus du conseil national sont créés des comités régionaux et départementaux des transports pour la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans les domaines qui relèvent de la compétence de l'Etat.

Il a semblé à votre commission que, créer des comités régionaux de transport alors que les conseils régionaux peuvent déjà en créer, créer des comités départementaux de transport alors que certains conseils généraux en ont déjà créés, entraîneraient une juxtaposition trop importante de comités consultatifs. Cela d'autant plus — je vous le rappelle et nous le verrons ultérieurement — que les collectivités locales sont représentées au sein du conseil national des transports. C'est la raison pour laquelle votre commission vous propose de supprimer les comités régionaux et départementaux de transport.

Deuxièmement, le texte prévoit que le conseil national des transports peut être consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des transports. Nous proposons que cette consultation soit une obligation pour les autorités de l'Etat.

Troisièmement — il s'agit d'une question de coordination — les termes « système de transport » sont à nouveau employés. Nous proposons l'expression « divers modes de transport » que le

Sénat a bien voulu adopter hier à la suite d'amendements présentés par la commission. Nous précisons, en outre, que le conseil national des transports est consulté sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi.

Voilà l'objet de l'amendement que vous propose la commission.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est opposé aux modifications que cet amendement introduit à l'article 16. Il ne peut, en effet, absolument pas être d'accord avec la suppression des dispositions visant à la création de comités régionaux et départementaux. Cela reviendrait à supprimer un instrument essentiel de concertation, à ces différents niveaux territoriaux, et de recherche de la mise en œuvre d'une politique globale des transports qui prenne en compte l'ensemble des éléments, c'est-à-dire les différentes formes du transport de voyageurs, et également, à l'échelon régional, le transport de marchandises pour lequel une action peut être menée, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.

De tels comités ne devraient pas du tout faire double emploi avec ceux qui pourraient être créés par les régions elles-mêmes. Ils pourraient très aisément travailler ensemble sous des formes à définir, dès lors que les régions le souhaiteraient. Il ne nous appartenait pas, toujours en raison de l'esprit de la loi de décentralisation, de prévoir, dans ce texte, une telle disposition.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement n° 53.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, je reprendrai les trois modifications proposées par la commission.

Tout d'abord, si la première partie de l'amendement était adoptée, à savoir « le conseil national des transports est associé à l'élaboration... », effectivement les comités régionaux et départementaux des transports seraient supprimés. Or, certaines compétences de l'Etat peuvent très bien être déconcentrées dans un domaine aussi complexe que celui-ci. A notre avis, il n'y a donc pas double emploi car il est utile que l'on puisse observer de plus près les problèmes des transports et procéder à des analyses afin de les résoudre.

La deuxième modification découle de la première et je ne m'y attarderai pas.

Quant à la dernière partie de l'amendement : « il est consulté par les autorités de l'Etat, sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des divers modes de transport », elle supprime la consultation du conseil national des transports sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures. Cela est beaucoup trop pour que nous l'acceptions ; nous sommes donc contre cet amendement.

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

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

M. Bernard-Michel Hugo. A l'heure de la décentralisation, préoccupation essentielle du Gouvernement et, je veux le penser, de tous les démocrates, nous ne comprenons pas que la commission écarte les organes qui ont été prévus au niveau régional et au niveau départemental ; leur connaissance du terrain nous apparaît absolument nécessaire à l'information du conseil national.

Je répète, après M. le ministre d'Etat, que leur consultation n'est pas obligatoire, mais que, si elles le souhaitent, ces instances peuvent être consultées. C'est donc véritablement le signe d'une volonté démocratique.

Je regrette que nos collègues socialistes aient retiré leur amendement car il me semblait tout à fait intéressant.

M. Philippe Bourgoing. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Philippe de Bourgoing. J'ai l'impression qu'il est en train de s'instaurer une confusion.

Des comités régionaux et des comités départementaux existent — je suis bien placé pour le savoir, ayant l'honneur de présider celui de ma région et celui de mon département — et ils fonctionnent. Je ne crois pas qu'il soit dans l'esprit de la commission de les supprimer.

M. Robert Laucournet. Si !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Absolument pas !

M. Philippe de Bourgoing. Ce que la commission ne souhaite pas, c'est qu'ils soient associés à la politique nationale ; elle estime qu'ils doivent être compétents seulement en matière régionale et départementale.

Ce que souhaite la commission, c'est éviter un double emploi.

Monsieur le rapporteur, les choses méritent d'être éclaircies pour que chacun se prononce en connaissance de cause.

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

M. le président. La parole est à M. Ceccaldi-Pavard.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je voudrais préciser à M. de Bourgoing que le texte qui nous est soumis crée de nouveaux comités régionaux et départementaux des transports, qui n'auraient pas pour seule mission d'examiner des problèmes locaux.

Je relis le texte : « ...des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. »

Or, des comités régionaux et départementaux existent déjà. Rien n'empêcherait que l'Etat leur demande leur avis. Pourquoi en créer d'autres, qui feront double emploi avec ceux qui existent ?

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

Je mets aux voix l'amendement n° 53, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 16 est ainsi rédigé.

Article 17.

M. le président. En conséquence, l'article 16 est ainsi rédigé, est composé de représentants :

- « — du Parlement et des collectivités territoriales ;
- « — des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
- « — des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;
- « — des différentes catégories d'usagers ;
- « — de l'Etat ;
- « et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

« Les comités régionaux et départementaux sont composés de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétence. En outre, la région, les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional, dès lors qu'ils en font la demande ; le département et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés dans les mêmes conditions aux travaux du comité départemental. Dans ces deux cas, ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

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

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions ; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentées participent aux frais de leur fonctionnement. »

Par amendement n° 54, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le quatrième alinéa, de remplacer les mots : « des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports » par les mots : « des salariés de ces entreprises ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'article 17 fixe la composition et le fonctionnement du conseil national des transports et des organismes nouveaux.

« Votre commission vous propose, par l'amendement n° 54, de modifier la composition du conseil national des transports telle qu'elle est fixée par l'Assemblée nationale. Le texte de celle-ci prévoyait, dans son quatrième alinéa, que le conseil national des transports était composé de représentants des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports. Votre commission vous propose de revenir au texte initial du Gouvernement, qui prévoyait la représentation « des salariés » des entreprises participant aux transports.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je remercie la commission de l'intérêt qu'elle porte aux textes gouvernementaux, mais, dans le cas présent, j'aurais préféré moins de sollicitude. *(Sourires.)*

Le Gouvernement, attentif aux propositions de l'Assemblée nationale, a considéré que l'amendement que celle-ci avait adopté méritait d'être retenu ; sa rédaction est plus précise, plus simple que celle du Gouvernement et elle permet d'éviter les querelles sur les modalités de désignation des représentants des salariés.

Le Gouvernement, cohérent avec lui-même et fidèle à son souci de corriger les imperfections de ses propres textes, souhaite qu'on l'on s'en tienne au texte adopté par l'Assemblée nationale.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Je crois opportun de préciser, d'une part, que les salariés seront représentés par leurs syndicats respectifs, d'autre part, que les syndicats doivent être représentatifs au plan national.

Nous nous opposons donc à l'adoption de l'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. Personnellement, je me réjouissais de voir prise en compte la volonté des syndicats d'être représentés.

A notre avis, la représentation des travailleurs au sein du conseil national et des comités régionaux et départementaux des transports doit se traduire par la présence à la fois de représentants des organisations syndicales et de représentants des comités d'entreprise. En effet, la représentation de l'entité « entreprise » ne saurait se réduire à la seule présence, par exemple, des patrons ou des directions.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 54, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 55, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le huitième alinéa de l'article 17.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le huitième alinéa de l'article 17 concerne la composition des comités régionaux et départementaux des transports, dont nous venons de repousser la création. Il va de soi qu'il faut dès lors supprimer cet alinéa.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Je crois que la commission est, en effet, logique avec elle-même. Nous aussi, nous sommes logiques avec nous-mêmes en étant défavorables à cet amendement.

M. Bernard-Michel Hugo. Même remarque, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 55, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 56, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le neuvième alinéa de l'article 17.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'Assemblée nationale a ajouté à l'article 17 un alinéa relatif aux sanctions — mesures de radiation notamment — qui crée une commission des sanctions administratives au sein du comité régional des transports.

Outre le fait que nous avons supprimé ce comité, nous estimons que cette commission des sanctions administratives n'a pas sa place dans cet article relatif à la composition des institutions. La commission propose de traiter le problème après l'article 29.

Nous demandons donc la suppression du neuvième alinéa de l'article 17.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Défavorable, monsieur le président.

Je précise qu'il existe déjà, auprès du conseil supérieur des transports, une commission des litiges et des sanctions et, auprès des directions régionales d'équipement, des commissions de ce type.

La disposition qui vous est proposée par le Gouvernement vise à préciser les procédures et le rôle de la commission des sanctions, de telle sorte que toutes garanties soient apportées aux contrevenants éventuels. Par conséquent, elle est tout à fait nécessaire, et elle est souhaitée, d'ailleurs, par les professionnels.

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 crois m'être mal exprimé.

Nous n'avons jamais dit que nous étions hostiles à une commission des sanctions administratives puisque nous proposons d'examiner le problème après l'article 29. Nous disons simplement qu'une telle disposition n'a pas sa place dans l'article 17, qui fixe la composition des institutions.

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. Je voudrais apporter une précision à la suite de la remarque de M. le rapporteur. Renvoyer cette disposition après l'article 29 revient à en limiter l'application aux seuls transports routiers.

M. Raymond Dumont. Aux transports routiers non urbains de personnes !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Effectivement. Or, il ne s'agit pas du tout de cela.

Il faut donc laisser cette disposition là où elle figure.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 56.

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

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

M. Robert Laucournet. Avant que nous nous prononcions, monsieur le président, je voudrais demander à M. le rapporteur par quel amendement, après l'article 29, cette disposition est reprise.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Nous avons déposé, après l'article 29, un amendement tendant à l'insertion d'un article additionnel relatif à la commission départementale des sanctions administratives.

Certes, cet article additionnel intéresse les transports collectifs de personnes. Mais, monsieur le ministre, vous avez vous-même, tout à l'heure, si mes souvenirs sont exacts, fait référence à ce qui existe actuellement ; or, actuellement, la référence existante ne concerne que les transports collectifs de personnes.

Nous pensions que vous vouliez maintenir ce qui existait, c'est pourquoi nous avons voulu faire figurer cette disposition après l'article 29.

M. le président. Monsieur Laucournet, M. le rapporteur vous renvoie à l'amendement n° 85 rectifié.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, nous sommes contre la suppression proposée par la commission. L'amendement n° 85 rectifié, en effet, ne s'appliquera qu'à une catégorie de transport alors que nous souhaitons que la disposition envisagée concerne tous les modes de transport.

Je ne vois pas pourquoi la commission traiterait la question des sanctions de manière limitative.

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. Je précise que l'objectif du Gouvernement est bien de maintenir, en le clarifiant, ce qui existe. Mais les commissions régionales traitent de problèmes qui touchent non pas seulement aux transports routiers non urbains de personnes, mais aux transports routiers en général, de voyageurs et de marchandises.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Oui.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 56, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 57, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le dixième alinéa de l'article 17 :

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cet organisme et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activité qui y sont représentés participent aux frais de son fonctionnement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement tend à une modification réac...

M. Jacques Eberhard. C'est bien vrai ! (Rires.)

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je voulais dire « rédactionnelle », ma langue a fourché.

Puisque nous avons supprimé les comités régionaux et départementaux, il faut mettre le dernier alinéa au singulier et non pas au pluriel.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Avis défavorable, monsieur le président. En effet, cet amendement n'est pas seulement « rédactionnel ! » (Nouveaux rires.) L'adopter reviendrait à entériner ce que j'ai rejeté tout à l'heure.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. A mon avis, l'objet de cet amendement est de supprimer les comités départementaux et régionaux, ce qui n'est pas négligeable !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 57, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 17, modifié.

(L'article 17 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 58, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 17, un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, le conseil supérieur des transports existe actuellement ; demain, le conseil national des transports sera créé. L'objet de cet article additionnel est de prévoir des mesures transitoires, afin que le conseil supérieur des transports reste en place aussi longtemps que le conseil national des transports ne sera pas créé.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. L'amendement n° 58 est inutile. Il est bien évident que, comme l'indique l'article 48, le conseil supérieur des transports existe. Tant qu'un décret ne met pas fin à son existence en créant le conseil national des transports, il continue à exister. C'est tout à fait clair !

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. M. le ministre précisant que le conseil supérieur demeurera aussi longtemps que le conseil national n'aura pas été mis en place, nous retirons l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 58 est retiré.

TITRE II**DISPOSITIONS PARTICULIERES
AUX DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT****CHAPITRE PREMIER****Du transport ferroviaire.****Article 18.**

M. le président. « Art. 18. — Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

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

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

Par amendement n° 59, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de compléter *in fine* le deuxième alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

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

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 136, présenté par le Gouvernement, qui tend, dans le texte proposé pour compléter le deuxième alinéa de cet article, à remplacer les mots : « bénéficier des » par les mots : « recevoir de ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 59.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avec le titre II, nous abordons les questions relatives à la S.N.C.F. Il était indispensable de prendre des dispositions dans ce domaine avant la fin de cette année, la convention existante prenant fin le 31 décembre 1982.

Il est donc créé un établissement public à caractère industriel et commercial conservant le même nom : société nationale des chemins de fer français. Cet établissement est habilité à exercer toute activité se rattachant directement ou indirectement à cette mission. Il a autorité sur les filiales qui peuvent être créées et il peut prendre des participations.

Mais votre commission a estimé qu'il était nécessaire de préciser la manière dont ces filiales seront gérées. Elle craint, en effet, que, exerçant leur activité hors du domaine ferroviaire, les filiales de la S.N.C.F. ne viennent fausser le jeu de la concurrence en bénéficiant de concours financiers accordés à la S.N.C.F., comme nous le constaterons lors de l'examen de l'article 24.

C'est la raison pour laquelle votre commission souhaite que ces sociétés soient gérées d'une façon autonome et ne puissent être subventionnées indirectement par l'Etat.

J'indique dès maintenant que la commission est favorable au sous-amendement n° 136 du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour exposer son sous-amendement n° 136 et pour donner son avis sur l'amendement n° 59.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il est bien évident que les filiales de la S.N.C.F. doivent être gérées comme le sont, en règle générale, les filiales de tout groupe industriel ou commercial dont la comptabilité est autonome et laisse apparaître clairement les résultats. Par conséquent, le Gouvernement ne voit pas d'inconvénient à ce que soit précisé dans le texte que la gestion financière de ces filiales est autonome.

En ce qui concerne la deuxième partie de la phrase, le Gouvernement ne propose pas d'attribuer les concours financiers, tels qu'ils sont précisés à l'article 24, aux filiales qui exercent une activité différente de celle de la S.N.C.F.

Cet amendement ne pose aucun problème au Gouvernement. Nous avons simplement souhaité que la formulation soit la plus précise possible. C'est pourquoi nous proposons de substituer aux mots : « bénéficier des » les mots : « recevoir de ».

M. le rapporteur ayant accepté la rectification apportée par le sous-amendement n° 136, le Gouvernement ne fait pas d'objection à l'adoption de l'amendement n° 59.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 136, accepté par la commission.

(Le sous-amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 59, ainsi modifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 18, ainsi modifié.

(L'article 18 est adopté.)

Article 19.

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

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

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

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

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

Par amendement n° 121 rectifié, M. Pintat et les membres du groupe de l'U. R. E. I., proposent, après le premier alinéa de cet article, d'insérer un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Les biens immobiliers nécessaires à l'activité des marchés d'intérêt national antérieurement dévolus à la société nationale des chemins de fer français font l'objet d'un transfert de gestion à titre gratuit au profit des organismes gestionnaires concernés, à compter du 31 décembre 1982. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Par amendement n° 132 rectifié, MM. Brun, Valade et les membres du groupe du R. P. R., proposent, après le premier alinéa de cet article, d'insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les biens immobiliers nécessaires à l'activité des marchés d'intérêt national précédemment dévolus à la S. N. C. F. font l'objet d'un transfert de gestion à titre gratuit au profit des organismes gestionnaires concernés, à compter du 31 décembre 1982. »

La parole est à M. Chérioux, pour défendre l'amendement n° 132 rectifié.

M. Jean Chérioux. Cet amendement a pour objet de soustraire les terrains sur lesquels sont implantés les marchés d'intérêt national de la nouvelle concession octroyée à la S. N. C. F., concession qui doit entrer en vigueur le 31 janvier 1983.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission souhaiterait entendre l'avis du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est opposé à cette soustraction qui serait extrêmement dangereuse et qui pourrait créer une sorte de précédent, exciter des appétits multiples et conduire au plus gros hold-up du siècle, si je puis m'exprimer ainsi.

En effet, dans la mesure où la loi transfère à la nouvelle S. N. C. F. le passif de l'ancienne société, elle doit corrélativement lui transférer la totalité de son actif. Il n'existe aucune raison pour que des biens, qui sont actuellement dans le domaine concédé, soient soustraits à la nouvelle S. N. C. F. pendant cet instant de raison qui sépare le 31 décembre d'une année du 1^{er} janvier de l'autre.

Comme la situation des marchés d'intérêt national implantés sur des terrains dépendants du domaine public ferroviaire à titre précaire et révocable n'était pas satisfaisante, la S. N. C. F. et le ministère des transports ont accepté, à la demande des Mines, que leur statut foncier soit revu afin de leur transférer la pleine propriété de leur terrain d'assiette. Les terrains d'assiette des Mines leur seront donc rendus.

Pour éviter de leur imposer une charge financière trop importante, la S. N. C. F. a accepté de leur consentir la cession, à un prix raisonnable, dont le paiement, de surcroît, sera étalé dans le temps sur quelques années, cinq ans en moyenne, pour que chaque versement annuel de chaque marché d'intérêt national soit aussi voisin que possible de la redevance annuelle qu'ils paient actuellement.

La S. N. C. F. a fait preuve de beaucoup de compréhension. Etant donné ses avantages financiers, la solution s'apparente à une cession gratuite. En tout cas, le problème peut être considéré comme résolu dans la mesure où il tient compte des intérêts des deux services publics. Dans ces conditions, je pense que l'amendement devient sans objet.

M. le président. Monsieur Chérioux, l'amendement est-il maintenu ?

M. Jean Chérioux. Monsieur le ministre, j'aimerais avoir une précision. Les terrains seraient donc cédés aux marchés d'intérêt national par la S. N. C. F., moyennant un prix tel que, payé sur cinq ans, le montant des versements annuels ne serait pas supérieur à la redevance que paient ces marchés d'intérêt national. Ainsi les charges financières ne seraient pas supérieures à celles que supportent actuellement les marchés d'intérêt national. Ai-je bien compris, monsieur le ministre ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur Chérioux.

M. Jean Chérioux. Dans ces conditions, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 132 rectifié est retiré.

Par amendement n° 135, le Gouvernement propose, dans les deuxième et troisième alinéas de cet article, après les mots : « attribués en toute propriété » d'ajouter les mots : « et à titre gratuit ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le domaine concédé à la société anonyme créée le 31 août 1937 appartenant à l'Etat, l'attribution gratuite au nouvel établissement public de la propriété des biens de nature mobilière dépendant de cette concession doit, selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, être autorisée par le Parlement par application du titre II de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances.

Le Gouvernement avait donc envisagé d'insérer dans la loi de finances pour 1983 un article autorisant cette attribution gratuite, ainsi que celle des biens mobiliers des autres réseaux de chemin de fer appartenant à l'Etat. Toutefois, le Conseil d'Etat a estimé qu'une telle autorisation pouvait valablement être donnée par la présente loi.

C'est pourquoi le Gouvernement propose de compléter à cette fin les deuxième et troisième alinéas de l'article 19 par les mots « et à titre gratuit ».

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, puisqu'il a été déposé tardivement.

Elle n'y fait pas opposition, mais elle voudrait demander à M. le ministre quelle est la nature des biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Les biens mobiliers, par définition, sont tous les biens qui n'ont pas un caractère d'installations fixes : les matériels roulants, les meubles, tout ce qui existe dans les gares, sur les voies et qui n'est pas infrastructure, etc.

M. le président. Monsieur le rapporteur, maintenez-vous votre avis favorable ?

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 135, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 19, modifié.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20.

M. le président. « Art. 20. — Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

« L'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

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

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

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

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

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

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

Par amendement n° 60, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'article 20 traite des problèmes des biens immobiliers, des travaux, etc. L'amendement n° 60 s'explique par son texte même.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement y est hostile, parce qu'il n'est plus fait mention du service public du transport ferroviaire.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 60, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 61, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article :

« Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'amendement n° 61 a pour objet de régler notamment le problème des installations de transport d'électricité, de gaz et des P.T.T. qui bénéficient d'un droit d'occupation du domaine public. Un arbitrage éventuel de l'Etat peut donc se révéler nécessaire au cas où ces installations de transport énergétique se trouvent dans le domaine public ferroviaire.

Telle est la raison d'être de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement considère d'une part, que cet amendement n'est pas utile, d'autre part que son adoption pourrait susciter des interrogations et créer des difficultés d'interprétation.

D'abord, s'agissant de l'utilité, la rédaction actuelle de l'article 20 de la loi n'est pas susceptible de porter atteinte aux pratiques jusqu'à présent suivies.

D'une part, le choix reconnu à l'établissement public « de fixer » dorénavant le montant des redevances ne saurait signifier par lui-même que ce mode de fixation se fasse unilatéralement et discrétionnairement.

D'autre part, il apparaît que le montant des redevances imposées à des organismes publics ou à des administrations tels que P.T.T. ou E.D.F. - G.D.F. est présentement déterminé par voie conventionnelle.

La société nationale ne saurait donc déroger à ces conventions et en remettre en cause les stipulations puisque, aux termes de l'article 19, alinéa 4, « tous droits et obligations résultant, soit des actes ou conventions passées par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organisations, sont transférés à l'établissement public ». Cette disposition montre bien que le pouvoir de fixation dévolu à l'établissement public doit être combiné avec le maintien antérieur des engagements conventionnels.

Il convient, en outre, d'affirmer que le système de fixation de ces redevances, tel que défini par la loi du 1^{er} août 1953, peut être considéré comme restant en vigueur puisqu'il ne se présente ni dans son contenu ni dans ses modalités comme contraire aux dispositions du présent projet de loi.

Cela apporte, me semble-t-il, toutes les garanties souhaitables sans que l'on introduise une disposition qui peut, au contraire, faire naître des questions et conduire à des querelles de vocabulaire tout à fait superflues.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 61, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 62, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la première phrase du quatrième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Par cet amendement, la commission propose une rédaction un peu différente du début du quatrième alinéa de l'article 20.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je lis, dans le texte adopté par l'Assemblée nationale : « Les biens immobiliers nécessaires à l'établissement public sont acquis par celui-ci au nom de l'Etat. » Dans l'amendement n° 62, cette idée de nécessité est supprimée. C'est pourquoi la précision que nous introduisons dans le sous-amendement n° 137 rectifié : « pour la poursuite de ses missions » est utile. Vous voyez que tous ces amendements sont liés.

Par conséquent, sous réserve de l'adoption de son sous-amendement et considérant que, de ce fait, il s'agit d'une amélioration rédactionnelle, le Gouvernement ne ferait pas d'objection à l'adoption de cet amendement.

M. le président. J'en conclus, monsieur le ministre d'Etat, que vous demandez la priorité pour l'amendement n° 63...

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Si vous voulez, monsieur le président.

M. le président. ... et que, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 137 rectifié à l'amendement n° 63, vous donneriez un avis favorable à l'amendement n° 62.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Exactement, monsieur le président.

M. le président. J'appelle donc l'amendement n° 63, présenté par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, et visant, dans le cinquième alinéa de l'article 20, après les mots : « biens immobiliers », à remplacer les mots : « nécessaires à », par les mots : « utilisés par ».

Cet amendement est affecté d'un sous-amendement n° 137 rectifié, présenté par le Gouvernement et ainsi rédigé :

Dans le texte proposé par l'amendement n° 63, après le mot : « utilisés », insérer les mots : « , pour la poursuite de ses missions, ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 63. Je lui demanderai également son avis sur le sous-amendement n° 137 rectifié.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. A partir du moment où les mots : « utilisés par », remplacent les mots : « nécessaires à », la commission donne un avis favorable au sous-amendement du Gouvernement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 137 rectifié, accepté par la commission.

(Le sous-amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 63, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Maintenant que l'amendement n° 63, sous-amendé, est adopté, je pense que le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 62.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 62, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 64, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du sixième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. C'est la conséquence de la nouvelle rédaction que nous avons adoptée.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 64, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 20, modifié.

(L'article 20 est adopté.)

Article 21.

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

« — sept représentants de l'Etat ;

« — cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;

« — six membres, dont un cadre, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

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

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

Par amendement n° 65, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le troisième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, cet article 21 concerne la composition du futur conseil d'administration de la S.N.C.F. Il comprendrait dix-huit membres, dont sept représentants de l'Etat, cinq membres choisis en raison de leur compétence, avait dit le Gouvernement, et nommés par décret.

L'Assemblée nationale a ajouté : « dont au moins un représentant des usagers ». Nous allons dans le sens de l'Assemblée nationale : nous proposons deux représentants des usagers afin de concrétiser la distinction entre les voyageurs et les marchandises.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est un peu embarrassé. Il comprend parfaitement la préoccupation qui sous-tend cet amendement : avoir deux représentants des usagers compte tenu de la diversité du secteur, en particulier de la distinction marchandises-voyageurs, qui apparaît tout à fait utile. Je n'ai pas d'objection à faire sur ce point.

Néanmoins, d'apparence plus ouverte, la formulation « deux représentants », au sens strict, l'est moins que la formulation « au moins un représentant ».

Dans ces conditions, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de votre assemblée.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 65, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 8 rectifié, présenté par le Gouvernement, tend à rédiger comme suit le quatrième alinéa de cet article :

« — six membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres. Celui-ci est désigné par les élus de sa catégorie aux comités d'établissement ou aux organes qui en tiennent lieu et, en ce qui concerne les filiales, aux comités d'entreprise. »

Le second, n° 66, déposé par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, vise à rédiger comme suit le quatrième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre l'amendement n° 8 rectifié.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il apparaît essentiel que la participation des représentants des salariés à la vie de l'entreprise, et donc au conseil d'administration, se fasse au niveau de l'ensemble du groupe S.N.C.F. C'est pourquoi il est proposé que les salariés des filiales de l'établissement public, lorsque leur effectif est égal au moins à 200, participent à l'élection des membres salariés du conseil d'administration.

Il apparaît, en outre, nécessaire de préciser dans la loi que l'élection du représentant des cadres fait l'objet d'une procédure spécifique.

Il n'est fait expressément référence aux comités d'entreprise que pour les élections dans les filiales ; à la S.N.C.F. elle-même, participeront à l'élection du représentant des cadres les salariés de cette catégorie élus aux comités mixtes d'établissement. Je rappelle qu'à la S.N.C.F., les organes ont des attributions comparables à celles des comités d'entreprise et que leurs membres sont élus dans des conditions similaires.

L'amendement n° 8 rectifié vise à introduire toutes ces précisions. Il est tout à fait conforme aux orientations générales du Gouvernement en ce domaine et à celles qui vous seront proposées pour l'ensemble des entreprises similaires du secteur public et nationalisé. Il y aura donc cohérence complète.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 66 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 8 rectifié.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Si j'ai bien compris, le Gouvernement propose que les membres représentant les salariés de l'entreprise et de ses filiales soient élus au suffrage indirect. (M. le ministre fait un signe de dénégation). Alors, j'ai mal compris. En effet, nous pensions, nous, au suffrage direct (M. le ministre fait un signe d'assentiment) pour tout le monde.

Par conséquent, monsieur le président, faisant un pas vers le Gouvernement, je proposerai au Sénat de rectifier mon amendement de la façon suivante :

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

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 66 rectifié qui tendrait à rédiger comme suit le quatrième alinéa de l'article 21 :

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

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 66 rectifié ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement ne peut pas convenir au Gouvernement.

Le souci du Gouvernement, en proposant ces dispositions au sujet du problème précis de la représentation des cadres, est de garantir la présence d'un cadre au conseil d'administration.

En effet, si nous nous en étions tenus à la procédure la plus simple, celle d'un vote de l'ensemble des salariés, cadres ou non, pour désigner les six représentants de ces salariés à partir de listes générales constituées par les représentants de ces salariés, la présence d'un cadre n'aurait pas été garantie.

En effet, avec le suffrage direct, dans la mesure où les cadres ne figureraient pas en bonne place sur les listes où figureraient sur des listes n'obtenant pas d'élus, il se pourrait qu'aucun cadre ne soit élu.

Il est donc proposé un système particulier pour garantir la présence d'un cadre au conseil d'administration. Ce système consiste à faire désigner ce cadre au scrutin indirect par les élus de sa catégorie, élus du comité mixte d'établissement de la S. N. C. F., ou des comités d'établissement dans les filiales où existent des comités d'établissement, comme il en existe dans la plupart des entreprises.

Pourquoi cette élection au suffrage indirect ? Parce que nous voulons éviter une difficulté. En effet, si cette élection avait été proposée au suffrage direct par les salariés cadres, une catégorie de salariés voterait deux fois et les autres une seule fois, ce qui pourrait être contesté au plan de la constitutionnalité d'une telle disposition.

Voilà — et je pense m'être expliqué aussi clairement que possible — la raison pour laquelle six membres doivent être élus, dont cinq le seront au suffrage direct par les salariés de l'entreprise et de ses filiales, s'agissant de la S. N. C. F.

Sur ces cinq membres, il peut se faire qu'un ou plusieurs cadres candidats soient élus. Ce n'est pas impossible. Cependant le sixième membre, représentant les cadres sera, lui, désigné au suffrage indirect de la manière que je viens d'indiquer. Cela explique que nous proposons dans l'amendement n° 8 rectifié, six membres élus, dont un représentant des cadres, celui-ci étant désigné par les élus de sa catégorie.

A la limite, je pourrais accepter l'amendement n° 66 si l'on en modifiait le libellé. En effet, le fait de dire : « six membres... dont au moins un représentant des cadres » introduit l'idée que l'on va désigner au scrutin indirect non pas un cadre mais plusieurs. Cela va au-delà de l'intention du Gouvernement et restreint, de manière abusive, la représentation directe des salariés.

Je pourrais donc accepter l'amendement si, au lieu de dire : « six membres... dont au moins un représentant des cadres », on disait : « six membres... dont au moins un cadre élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales. »

En tout état de cause, je préfère la formulation de l'amendement n° 8 rectifié que reprend toutes les précisions que je viens d'indiquer et qui définit donc bien la manière dont les représentants des salariés au conseil d'administration seront mis en place.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez entendu la proposition de M. le ministre d'Etat. Maintenez-vous votre amendement rectifié ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le ministre, je serais prêt à reprendre l'amendement n° 66 en supprimant « au moins », mais en laissant les mots : « un représentant des cadres », qui figurent également dans votre amendement. Vous prévoyez même, dans votre amendement, les modalités de sa désignation.

Je me permets de vous faire remarquer que le dernier alinéa de l'article 21 prévoit un décret en Conseil d'Etat pour déterminer les modalités de nomination et d'élection. Je crois donc que cette phrase est un peu superfétatoire puisque le décret peut le prévoir.

Si vous en étiez d'accord, nous pourrions mettre : « Six membres, dont un représentant des cadres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ». Il s'agit de reprendre votre texte en y mentionnant « un représentant des cadres ». Je supprimerais l'expression « au moins » si cela peut faire l'unanimité du Gouvernement et du Sénat.

M. le président. Le Gouvernement maintiendrait-il son amendement si l'amendement n° 66 rectifié *bis* se lisait comme suit : « Six membres dont un représentant des cadres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales » ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je souhaiterais simplement que l'on ajoute une précision : « et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200 ».

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'accepte cette modification.

M. le président. L'amendement n° 66 rectifié se lirait donc ainsi : rédiger comme suit le quatrième alinéa de l'article 21 : « six membres dont un représentant des cadres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 66 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 8 rectifié n'a plus d'objet.

Par amendement n° 67, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début du dernier alinéa de cet article, avant les mots : « un décret, » d'insérer les mots : « Après avis du conseil national des transports, ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je faisais allusion, il y a quelques instants, au décret en Conseil d'Etat qui doit fixer les modalités de nomination et d'élection des membres du conseil d'administration.

Votre commission souhaiterait que ce décret soit pris après avis du conseil national des transports. C'est l'objet de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Bien qu'il ait toujours le souci de la concertation et de la consultation, le Gouvernement ne souhaite pas que cet amendement soit adopté parce qu'il n'est pas nécessaire au sens strict.

Le décret vise à établir des mesures qui sont internes à la S. N. C. F. et relative à la mise en place de son conseil d'administration. On ne voit pas très bien pourquoi le conseil national des transports devrait être consulté sur une telle disposition, d'autant qu'il s'agit d'un décret en Conseil d'Etat.

D'autre part, comme il est bien évident que le conseil national des transports ne sera pas mis en place tout de suite, il faut le temps de discuter de la constitution de ces organismes, de désigner leurs représentants. Cette procédure aboutirait à alourdir les conditions de mise en place du nouveau statut de la S.N.C.F.; or, il est souhaitable que cette entreprise puisse très rapidement être en ordre de marche et, si je puis dire, en ordre de bataille.

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

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. M. le ministre ne m'a pas convaincu pour plusieurs raisons : premièrement, vous prétendez que cette procédure n'intéresse que la S. N. C. F. et qu'il n'est pas nécessaire de consulter le conseil national des transports. Mais je pense qu'il y aura d'autres cas où elle intéressera uniquement les transports routiers. Direz-vous alors qu'on ne va pas consulter le conseil national des transports ? La S. N. C. F., c'est un mode de transport comme les autres. J'avoue que je ne comprends pas votre objection.

Deuxièmement, vous nous dites que nous allons ralentir la procédure, parce que le conseil national des transports n'est pas constitué.

Tout à l'heure, à votre demande, j'ai retiré un amendement qui précisait que le conseil supérieur des transports jouait le rôle du conseil national aussi longtemps que ce dernier n'était pas créé. Dans mon esprit, après vos explications, si le conseil national n'est pas créé au moment où vous allez prendre le décret en conseil d'Etat, c'est le conseil supérieur qui est consulté.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je voudrais simplement faire observer que compte tenu des réalités du calendrier et de l'échéance du 1^{er} janvier et de celles qui suivent, la disposition que vous proposez risque de nous conduire à convoquer le conseil supérieur des transports entre la Noël et le Jour de l'An ; je ne suis pas sûr qu'il appréciera beaucoup.

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 me semble bien qu'un article du projet prévoit que le conseil d'administration actuel restera en fonction aussi longtemps que l'autre ne sera pas nommé. Il ne s'agit donc pas de trois ou quatre jours.

M. Jacques Descours Desacres. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Jacques Descours Desacres. Je voterai cet amendement, car le Sénat vient d'adopter, à l'article 16, une disposition selon laquelle le conseil national des transports est consulté sur les textes réglementaires pris en application de la présente loi.

Cet amendement est donc un simple amendement de coordination.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 67, repoussé par le Gouvernement.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.)

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

Je mets aux voix l'article 21, modifié.

(L'article 21 est adopté.)

Article 22.

M. le président. « Art. 22. — I. — L'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la société nationale des chemins de fer français.

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

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

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

Article 23.

M. le président. « Art. 23. — La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

« Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales. » — *(Adopté.)*

J'informe le Sénat que la commission des affaires économiques et du Plan a déjà procédé à la désignation des candidats qu'elle présentera pour une éventuelle commission mixte paritaire sur le projet de loi actuellement en discussion.

Ces candidatures ont été affichées pour permettre le respect du délai réglementaire.

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

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à seize heures. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinquante, est reprise à seize heures cinq, sous la présidence de M. Robert Laucournet.)

PRESIDENCE DE M. ROBERT LAUCOURNET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

Nous en sommes arrivés à l'article 24.

Article 24.

M. le président. « Art. 24. — I. — La société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entenu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'Etat et la société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

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

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

Par amendement n° 68, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa du paragraphe II de cet article :

« L'Etat apporte son concours financier à la société nationale des chemins de fer français pour participer aux charges particulières d'infrastructure, d'équipement, de personnel et d'exploitation qui lui incombent et en raison des avantages que représente le transport ferroviaire au plan de la sécurité et de l'énergie. »

Cet amendement est affecté d'un sous-amendement n° 129, présenté par MM. Puech et Lazuech et les membres du groupe de l'U. R. E. I., qui vise à rédiger comme suit le début du texte proposé par l'amendement n° 68 :

« Les lois de finances déterminent les conditions dans lesquelles l'Etat apporte. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 68.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avec l'article 24 que nous allons examiner et qui fait partie du chapitre concernant la S.N.C.F., nous abordons les problèmes financiers.

L'amendement n° 68 vise à rédiger différemment le début du paragraphe II. En effet, la rédaction proposée par le Gouvernement et acceptée par l'Assemblée nationale dispose : « L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français... »

Estimant que le Parlement, dont la vocation est de voter les dépenses, ne peut ainsi donner un blanc-seing financier au Gouvernement et se doit au moins de tracer les limites de la contribution demandée aux contribuables, votre commission vous propose de modifier, en conséquence, la première phrase de ce paragraphe II.

M. le président. La parole est à M. Lazuech, pour défendre le sous-amendement n° 129.

M. Louis Lazuech. Il semble très important que soit formulée, de façon précise, la nature du concours futur de l'Etat à l'établissement public : on ne saurait, en effet, envisager des opérations successives et ponctuelles destinées à subvenir à des difficultés économiques d'exploitation.

La commission du Sénat a bien eu à l'esprit cette préoccupation en modifiant la rédaction de la première phrase du paragraphe II.

Il paraît indispensable, toutefois, de situer d'une manière plus précise les limites dans lesquelles interviendra un tel financement de l'Etat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 129 ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission a donné un avis favorable à ce sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 68 et sur le sous-amendement n° 129 ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement ne demande nullement pour l'Etat un blanc-seing en matière de conduite à tenir à l'égard de la S.N.C.F. Il s'agit, ici, de préciser des principes qui se traduiront ensuite, en effet, dans la loi de finances. Dès lors, à chaque fois et d'une manière précise, le Parlement sera saisi et devra statuer.

Cela dit, il ne faut pas confondre la loi de finances et ce texte, qui a pour objet de poser les principes sur la base desquels sont définis les concours financiers de l'Etat. Dire que la loi de finances « détermine », c'est substituer une fonction à une autre.

J'ajoute que la rédaction proposée avec l'amendement n° 68 me paraît moins bonne que celle de l'Assemblée nationale car, une fois de plus, des notions fondamentales comme celle du droit au transport ou d'autres disparaîtraient si cet amendement était adopté.

Dans ces conditions, le Gouvernement est opposé à la fois à l'amendement et au sous-amendement.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, nous faisons nôtre l'argumentation que vient de développer M. le ministre d'Etat. Effectivement, nous pensons qu'il est préférable de nous en tenir à la rédaction de l'Assemblée nationale.

Je voudrais ajouter que les termes « fonctionnement et développement », s'agissant des domaines dans lesquels l'Etat apporte son concours financier, recouvrent les charges particulières que vise l'amendement de la commission. Il ne nous semble donc vraiment pas nécessaire de les énumérer.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous sommes contre l'amendement.

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

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

M. Bernard-Michel Hugo. Nous sommes également contre l'amendement et, accessoirement, le sous-amendement, parce qu'ils masquent l'idée essentielle, à savoir la mise en œuvre du droit au transport.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 129, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(Le sous-amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 68 ainsi modifié, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 69, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la première phrase du second alinéa du paragraphe II :

« Ce concours tient compte des objectifs d'assainissement progressif de la situation financière de la société. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, cet amendement est une conséquence du vote que nous avons émis tout à l'heure. Nous proposons, en effet, de supprimer, au

second alinéa du paragraphe II, les mots : « des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures », puisque nous venons d'y faire référence.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Par cohérence avec ma position précédente, je m'oppose à cet amendement n° 69.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. La suppression de la référence aux responsabilités en matière d'infrastructures s'inscrit effectivement dans la logique de l'amendement précédent. C'est pourquoi, nous étant opposés à l'amendement n° 68, nous nous opposons également à l'amendement n° 69.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 69, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 24, modifié.

(L'article 24 est adopté.)

Articles 25 et 26.

M. le président. « Art. 25. — La société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

« Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par décrets en Conseil d'Etat. » *(Adopté.)*

« Art. 26. — Le conseil d'administration de la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 demeure en fonction jusqu'à la réunion du nouveau conseil d'administration ; pendant cette période, les pouvoirs des autres organes dirigeants de la société anonyme d'économie mixte lui sont transférés.

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

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes.

Article 27.

M. le président. « Art. 27. — Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre, après avis du conseil général dans le cas où le plan départemental est concerné. Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret

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

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

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

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

Tous deux sont présentés par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission.

Le premier, n° 70, a pour objet, à la fin de la première phrase du premier alinéa, de remplacer les mots : « transports publics » par les mots : « transports collectifs ».

Le second, n° 71, tend, à la fin de la première phrase du troisième alinéa, à remplacer les mots : « transports publics » par les mots : « transports collectifs ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, hier, nous avons déjà eu un long débat à propos de cette terminologie. Je me permets de rappeler que les termes « transports collectifs de personnes » n'ont pas été inventés par la commission, mais qu'ils figurent également dans le texte du Gouvernement.

C'est la raison pour laquelle je me permets d'insister auprès du Sénat pour que ces deux amendements soient adoptés.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Avis défavorable, monsieur le président.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, contre ces amendements.

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

M. Pierre Noé. Effectivement, nous avons ce débat depuis hier.

La substitution du terme « collectifs » au terme « publics » est inacceptable, les mots « transports publics » constituant l'un des fondements du projet de loi. Veuillez m'excuser de le répéter, mais je crois qu'on ne le dira jamais assez ! Ils renvoient, en effet, à la notion de service public à laquelle, en matière de transports, nous sommes attachés.

M. Bernard-Michel Hugo. Nous formulons la même remarque.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 70, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71, également repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 72, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le dernier alinéa de l'article 27 vise « les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes » à l'intérieur du périmètre de transports urbains.

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

L'autorité organisatrice disposerait ainsi d'un droit de veto sur l'existence des transports interurbains.

Votre commission redoute la disparition d'une bonne partie de ce réseau, ce qu'elle estime contradictoire avec l'affirmation tant de fois réitérée de ce fameux droit au transport.

Nous voulons plus que ce que prévoyait le texte ; nous estimons qu'il faut l'accord du conseil général.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement part d'une préoccupation légitime, mais repose sur une mauvaise interprétation du texte.

Dans la première partie de l'article, il est précisé que l'avis du conseil général est nécessaire lorsqu'il s'agit de définir un périmètre à l'initiative des communes. Le texte prévoit que le conseil général donne son avis « dans le cas où le plan départemental est concerné ».

Le dernier alinéa concerne, à l'intérieur du périmètre, les créations ou modifications éventuelles de dessertes locales des transports collectifs routiers non urbains de personnes. Conformément aux dispositions prévues dans le projet de loi de transfert des compétences, elles ne peuvent intervenir qu'à l'initiative du conseil général lui-même, puisque c'est lui qui sera compétent dans ce domaine.

Par conséquent, il était normal que nous indiquions qu'il fallait consulter l'autorité organisatrice des transports publics urbains, car il peut y avoir interférence entre les deux réseaux.

Mais, il va de soi — et à cet égard, j'apporte tout apaisement à la commission — que c'est le conseil général qui est directement concerné ; c'est même lui qui a l'initiative. Dans ces conditions, la formulation proposée est inutile.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je ne partage pas l'avis de M. le ministre quant à la rédaction.

D'abord, la loi sur les compétences à laquelle il fait référence n'en est encore qu'au stade du projet de loi. En effet, le texte n'est toujours pas adopté.

Ensuite, le texte du Gouvernement précise bien que « les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente », c'est-à-dire avec celle qui organise les périmètres de transports urbains. Avant, on ne parlait que de l'avis du conseil général.

Monsieur le ministre, vous nous dites que vous êtes d'accord sur l'idée. Alors, écrivons-le, car mieux vaut le préciser dans la loi que de s'en remettre à une interprétation. Nous préférons donc l'expression : « ... ne peuvent être créés ou modifiées sans l'accord de l'autorité organisatrice... et du conseil général ».

De nombreuses lignes rurales desservent les communes. Si le périmètre urbain n'est pas équilibré financièrement, l'autorité organisatrice aura tendance à vouloir les supprimer. Elle risque donc de l'être sans l'accord du conseil général, ce qui me paraît très grave.

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. Je tiens simplement, après l'intervention de M. le rapporteur, à préciser qu'il n'est pas question de supprimer des services non urbains sans autre forme de procès — ne serait-ce que parce que toute suppression devrait naturellement entraîner des conséquences au plan de l'indemnisation — ou de porter atteinte à ce réseau.

Il existe effectivement un déséquilibre entre les deux alinéas de l'article en ce qui concerne le traitement réservé aux uns et aux autres, mais il se trouve que la création de périmètres de transports urbains est de droit dès lors que les communes la souhaitent. Le conseil général ne peut pas s'y opposer. C'est pourquoi nous avons retenu l'expression : « avis du conseil général ». Dans l'autre cas, la formule proposée oblige à la concertation et, finalement, à l'accord entre les deux autorités.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Mieux vaut le dire !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 72, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 27.

(L'article 27 est adopté.)

Article 28.

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

« Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans l'agglomération. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique.

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

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

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

Par amendement n° 118, MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Lournet, Parmantier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent, à l'alinéa premier de cet article, de remplacer les mots : « peut être » par le mot : « sera ».

La parole est à M. Noé.

M. Pierre Noé. L'objet de cet amendement me semble tout à fait clair et ne nécessite donc pas de longs développements.

Le problème des déplacements urbains est trop important pour que l'élaboration de plans en ce domaine ne constitue qu'une éventualité. Elle devrait revêtir un caractère obligatoire.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement. En effet, il n'existe, me semble-t-il, aucune raison pour rendre obligatoires les plans de déplacements urbains.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement considère que, dans cet alinéa, il est préférable de respecter une démarche qui caractérise l'ensemble du texte et qui est conforme à l'esprit de la décentralisation. En effet, il paraît difficile de contraindre les communes, dès lors qu'existe un périmètre de transports urbains, à instituer un plan de déplacements.

Le texte tel qu'il est rédigé leur en donne la possibilité ; les contrats de développement et les procédures de ce type constitueront des éléments incitatifs à la mise en place de tels plans. Pour le reste, laissons l'initiative aux élus locaux, d'autant que l'on introduit une obligation, sans prévoir aucune sanction. D'ailleurs quelle serait cette sanction ? C'est ainsi dire que l'obligation serait inopérante.

M. le président. Monsieur Noé, l'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Noé. Non, monsieur le président, et je le regrette un peu. Je prends acte cependant des propos de M. le ministre d'Etat : l'ouverture est possible par ce texte.

M. le président. L'amendement n° 118 est retiré.

Par amendement n° 73, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, après les mots : « du territoire » de remplacer les mots : « des communes comprises » par le mot : « compris ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il est indiqué à l'article 28, qu'« un plan de déplacements urbains peut être élaboré sur tout ou partie du territoire des communes comprises... » Or, au premier alinéa de l'article 27, il est écrit : « le territoire d'une commune »...

Notre amendement est donc quelque peu rédactionnel.

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 la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 73, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 74, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, à la fin du premier alinéa de cet article, après le mot : « avis » de remplacer le mot : « des » par les mots : « du ou des ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. C'est un amendement de coordination avec l'amendement précédent, monsieur le président.

M. le président. Je suppose que le Gouvernement maintient l'avis qu'il a émis précédemment ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 74, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 75, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, après les mots : « du stationnement dans », de rédiger comme suit la fin de la première phrase du deuxième alinéa de cet article : « le périmètre de transports urbains, en tenant compte des conditions générales de trafic. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission estime utile de préciser que les plans urbains doivent également tenir compte des conditions générales de trafic. Elle considère, en effet, qu'il serait vain de vouloir améliorer la circulation dans les villes en ignorant les contraintes liées au passage des véhicules autres que les voitures particulières ou les transports en commun. Je pense notamment à la circulation des camions de marchandises, circulation qui, surtout dans les vieilles cités, est très gênante.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'avoue ne pas très bien comprendre l'utilité de cet amendement ; ou cela va de soi, parce qu'il est bien clair qu'un plan de déplacements urbains doit prendre en compte les conditions générales du trafic ; ou cela risque d'être restrictif parce que les auteurs du plan peuvent prendre en compte, non seulement le trafic considéré dans le périmètre, éventuellement certaines données du trafic hors périmètre, mais encore certains projets d'avenir. Par conséquent, je ne vois pas l'utilité de cet amendement et je m'y oppose.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 75, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 76, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 28 :

« Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure notamment la bonne insertion des piétons, des usagers des véhicules à deux roues et des transports en commun. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, il a semblé à la commission que la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 28, introduite d'ailleurs par l'Assemblée nationale, pouvait être rédigée différemment. C'est l'objet de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Par rapport au texte qui vous est soumis, je ne vois qu'une différence portant sur deux mots et notamment la référence faite aux usagers des véhicules à deux roues. On peut tout aussi bien considérer que c'est le véhicule qui occupe la chaussée et non pas celui qui l'utilise. Cela dit, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 76, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 77, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit l'avant-dernière phrase du deuxième alinéa de cet article :

« Il fait l'objet d'une étude de financement et de coût d'exploitation. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Là encore, la commission a fait œuvre de purisme et vous propose une rédaction qu'elle estime meilleure.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Sagesse.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 77, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 78, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le quatrième alinéa de l'article 28, de remplacer le mot : « compétente » par le mot : « organisatrice ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'aurais mauvaise grâce à parler à nouveau de ce vocabulaire, surtout que le Sénat, à plusieurs reprises, a voté différemment. Je maintiens malgré tout notre position : il vaut mieux dire « autorité organisatrice » que « autorité compétente ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Contre.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, l'autorité compétente et l'autorité administrative ne se confondent pas toujours, nous restons donc contre l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 78, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 79, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au quatrième alinéa de cet article, après les mots : « circulation dans » de remplacer les mots : « l'agglomération » par les mots : « le périmètre de transports urbains ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. C'est un amendement de coordination : l'agglomération peut être ou plus importante, ou moins importante, que le périmètre de transports urbains.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. D'accord.

M. Pierre Noé. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Pierre Noé. Nous voterons pour cet amendement car la commission a raison, le terme de « périmètre de transports urbains » est préférable à la notion d'agglomération.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 79, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 28, modifié.

(L'article 28 est adopté.)

CHAPITRE III

Du transport routier non urbain de personnes.

Article 29.

M. le président. « Art. 29. — Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

« — services réguliers publics ;

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

« — services privés ;

« — services occasionnels publics.

« Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

« Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

« Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Par amendement n° 80, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Les dispositions du présent article concernent les catégories suivantes : »

Par amendement n° 81, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le quatrième alinéa de cet article.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'amendement n° 80 propose de supprimer les mots « services privés ». Votre commission considère, en effet, que les services privés qui constituent des transports pour compte propre, tels qu'ils sont définis à l'article 5, ne doivent pas être soumis aux dispositions prévues au présent article, qui, je le rappelle, intéresse le transport routier non urbain de personnes.

Ces services sont actuellement exercés librement, sans déclaration, et rien, à notre avis, ne justifie leur réglementation. C'est pourquoi la commission vous propose ces deux amendements pour limiter l'application des dispositions de cet article aux services réguliers, aux services de la demande, et aux services occasionnels. Autrement dit, l'amendement n° 80, qui tend à modifier le début de l'article, n'a de sens que si le Sénat accepte la suppression de l'expression « services privés ».

M. le président. Monsieur le rapporteur, il m'apparaît que l'amendement n° 80 constitue le chapeau de l'article, puisque vous proposez la rédaction suivante : « Les dispositions du présent article concernent les catégories suivantes : ».

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 souhaiterais que l'on discute en priorité l'amendement n° 81 avant l'amendement n° 80 ; En effet, je souhaiterais, si les mots « services privés » étaient supprimés, que le premier alinéa de l'article 29 soit ainsi rédigé : « les dispositions du présent article concerne les catégories suivantes : »

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements n° 80 et 81 ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je suis d'accord avec M. le rapporteur sur la forme, mais non sur le fond. Il existe effectivement une liaison entre tous ces amendements, qu'il s'agisse des amendements n° 80 et 81 ou même des autres amendements qui portent sur l'article 29, car presque tous ont trait à cette question des services privés.

J'indique tout de suite que le Gouvernement est contre toute suppression de la mention des services privés et qu'il est également défavorable à l'amendement n° 81 qui y est lié. Nous n'avons bien sûr pas pour objectif d'encadrer les services privés, d'inventer je ne sais quelle réglementation à leur égard ; il n'est pas du tout question de limiter leur liberté de fonctionnement. Nous n'avons rien prévu visant à réglementer le compte propre dans ce projet de loi. Il s'agit simplement de se donner les moyens d'avoir une connaissance de ces services privés pour rechercher, évidemment dans la concertation et en accord avec eux, une coordination éventuelle et une organisation plus rationnelle et moins coûteuse de l'ensemble des transports routiers non urbains de personnes dans un département considéré. On peut trouver quelquefois, y compris avec des services comme les transports de personnels, des complémentarités qui évitent des dépenses inutiles.

Il s'agit donc là d'une simple définition qui vise à mentionner l'existence des services privés, à faciliter leur connaissance et à rendre possibles les concertations éventuelles nécessaires. Voilà pourquoi le Gouvernement souhaite le maintien de son texte.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, acceptez-vous la priorité pour l'amendement n° 81 ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je l'accepte.

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

La priorité de l'amendement n° 81 est ordonnée.

Je vais mettre aux voix cet amendement.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Il faut effectivement prendre en compte l'existence du secteur privé afin de mieux définir les besoins à satisfaire dans ce domaine. Nous sommes donc hostiles à l'amendement n° 81.

Si nous le sommes également à l'amendement n° 80, c'est parce que, avant de procéder à une énumération, il est logique de définir le secteur concerné, indépendamment de l'intitulé du chapitre.

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

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'ai bien entendu les explications de M. le ministre d'Etat concernant les services privés, selon lesquelles il est simplement question de procéder à un recensement. Je me permets de lui faire remarquer que, aux termes de l'avant-dernier alinéa de cet article — dont nous demandons la suppression — les services privés devront être soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat, alors qu'actuellement ils ne le sont pas, ce qui alourdira la procédure. Or, bien souvent, ces services privés doivent être exécutés assez rapidement.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il s'agit, non pas de services occasionnels, mais de services réguliers.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 81, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 80, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 82, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans la dernière phrase du sixième alinéa de l'article 29, après les mots : « transports urbains », de supprimer les mots : « et les services privés ».

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. Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 82, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 119, MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Laucournet, Parmantier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de compléter le sixième alinéa de l'article 29 par les dispositions suivantes :

« Ce plan départemental doit être un véritable schéma de développement des transports incluant l'ensemble des modes de déplacements publics sur les courtes distances, et notamment les autocars, taxis collectifs, services à la demande. Toute commune doit être prise en compte dans ce plan. »

La parole est à M. Noé.

M. Pierre Noé. Il paraît essentiel que l'ensemble des modes de déplacements publics, quelle que soit la capacité des véhicules, soit du ressort du département et ne soit pas laissé au bon vouloir de communes souvent limitées en matière de financement. C'est le seul moyen de rendre effectif l'exercice du droit au transport prévu par l'article 2 du projet de loi.

Il est également opportun de faire référence à des modes de transport souples et adaptés aux particularités locales, sans que l'énumération soit limitative.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons présenté cet amendement.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission souhaiterait connaître au préalable l'avis du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. S'il s'agit de faire mention des différents modes de transport qui peuvent prendre place dans le plan départemental, lequel ne doit pas être limitatif, cette proposition est acceptable.

Mais, tel qu'il est rédigé, l'amendement introduit des règles un peu trop contraignantes, en obligeant à prendre en compte toute commune, même si elle ne le souhaite pas, dans ce plan.

De plus, il faut faire une distinction entre plan départemental et schéma de développement. Ce sont deux procédures qui ont des objets différents. Le plan est un simple registre des transports à l'échelon du département. Le schéma de développement, lui, est un projet élaboré par le département et, comme son nom l'indique, il vise à la création, à l'amélioration et à la modification d'un certain nombre de dessertes ; en général, il sert de base à un contrat avec l'Etat, à une aide, à une incitation, à un soutien de l'Etat pour sa mise en œuvre.

Ces schémas de développement sont prévus, par ailleurs, dans le projet de loi, de telle sorte que cet amendement créerait une assimilation des deux documents qui n'a pas lieu d'être.

Si l'amendement prévoyait que le plan départemental peut inclure tous les modes de déplacements publics sur les courtes distances, notamment les autocars, les taxis collectifs, les services à la demande, il ne poserait pas de problème et apporterait peut-être une précision correspondant à la volonté de ses auteurs, mais je souhaiterais que la rédaction se limite à cela.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. A la suite des explications de M. le ministre d'Etat, nous sommes d'accord pour accepter le sous-amendement qu'il nous propose.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement n° 119 car les pouvoirs conférés au conseil général par ce texte seraient très importants et on ne voit pas pourquoi on lui imposerait des obligations trop rigides et trop systématiques à propos de ce plan départemental.

La commission donne également un avis défavorable au sous-amendement que propose le Gouvernement.

M. le président. Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 141 présenté par le Gouvernement et visant :

I. — Dans le texte de l'amendement n° 119, à remplacer les mots « doit être un véritable schéma de développement des transports incluant », par les mots : « peut inclure ».

II. — A supprimer la dernière phrase de l'amendement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 141, repoussé par la commission.

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

M. le président. Monsieur Noé, l'amendement n° 119 est-il maintenu ?

M. Pierre Noé. Etant donné que le sous-amendement n'a pas été adopté, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 119 est retiré.

Par amendement n° 83, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer l'avant-dernier alinéa de l'article 29.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. A partir du moment où le Sénat a bien voulu suivre la commission en supprimant le quatrième alinéa de l'article, relatif aux services privés, il se pose une question de coordination. Puisqu'il n'est plus question de services privés, l'avant-dernier alinéa de l'article doit être supprimé.

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° 83, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 84, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le dernier alinéa de l'article 29, après les mots : « délivrée par le », de remplacer les mots : « représentant de l'Etat dans le département concerné » par les mots : « président du conseil général du département concerné ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Ce dernier alinéa dispose que « les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Il serait préférable que la déclaration fût faite auprès du représentant de l'Etat mais du président du conseil général puisque ce dernier est l'organisateur des services départementaux.

La commission vous soumet donc un amendement qui va dans ce sens.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Là aussi, il y a une erreur d'interprétation. En effet, les services occasionnels sortent le plus souvent du strict cadre départemental. Le plus souvent aussi, ces services s'effectuent à un niveau interdépartemental, interrégional même, voire international, cela peut arriver.

C'est la seule raison pour laquelle le Gouvernement a souhaité que l'Etat reste maître de la délivrance des autorisations pour les services occasionnels, par l'intermédiaire de son représentant dans le lieu considéré, et ce pour régler les formalités administratives.

Il est souhaitable que, s'agissant de services qui s'effectuent au-delà des limites du département lui-même, l'Etat conserve la maîtrise de l'organisation du transport et de la régulation éventuelle des capacités.

Il ne s'agit donc pas d'un refus de décentralisation, de refuser au conseil général des prérogatives qui normalement ressortiraient, mais de suivre une démarche qui est logique étant donné le type de transports considéré.

M. le président. La commission maintient-elle sa position, monsieur le rapporteur ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Oui, monsieur le président, car, actuellement, les transporteurs qui n'ont pourtant qu'une autorisation départementale vont au-delà du département.

M. Jacques Descours Desacres. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Jacques Descours Desacres. Les observations de M. le ministre d'Etat m'ont paru intéressantes. Aussi, je me tourne vers la commission. Ne pourrait-on pas, pour les services occasionnels, adopter la même formule que celle que la commission a retenue pour les services réguliers non urbains, qui font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés ?

Dans le cas présent, l'autorisation ne pourrait-elle pas être également délivrée après avis des représentants de l'Etat, des régions et des départements concernés ?

C'est une suggestion.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 84, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 29, modifié.

(L'article 29 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 85 rectifié bis, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 29, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transports collectifs de personnes tenu par les autorités de l'Etat. Cette inscription est subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Cette inscription peut être retirée à titre temporaire ou définitif en cas de manquements graves et répétés à la réglementation des transports. Cette suspension ou cette radiation entraîne de plein droit la résiliation de la convention liant le transporteur à la collectivité organisatrice.

« L'inscription au plan de transport départemental, à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article, vaut inscription au registre des transports collectifs de personnes. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Mes chers collègues, vous vous souvenez certainement qu'hier soir nous avons demandé la suppression du paragraphe I de l'article 7 ; nous avons, en effet, estimé que ce paragraphe n'était pas plurimodal et qu'il s'appliquait uniquement aux transports collectifs de personnes.

Nous avons indiqué que nous proposerions un article additionnel qui reprendrait, à peu près dans les mêmes termes, le paragraphe I de l'article 7.

Cet article additionnel, le voici.

Je me permets de signaler que cet amendement a été rectifié bis car nous avons supprimé, pour tenir compte des observations de M. le ministre, le paragraphe relatif aux sanctions, que nous proposerons de reprendre dans les dispositions diverses.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'avoue avoir du mal à suivre la commission dans ses modifications successives.

Si l'on admet que les dispositions relatives aux sanctions ont un caractère intermodal, pourquoi ne pas l'admettre pour les autres ?

Il eût été préférable à mon avis de maintenir l'article 7 en l'état plutôt que de procéder à ce changement qui en rétrécit le champ d'application.

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 répéter ce que j'ai dit hier soir.

Le début de l'article 7, que nous reprenons dans l'amendement n° 85 rectifié *bis*, dispose : « Les entreprises doivent être inscrites à un registre des transports collectifs de personnes. »

Je ne pense pas, je le regrette, que cette disposition ait un caractère plurimodal. Ni la S. N. C. F. ni la compagnie Air Inter ne sont inscrites à un registre des transports collectifs de personnes. Seuls les transports publics routiers sont inscrits à un tel registre.

C'est la raison pour laquelle nous préférons faire figurer cette disposition dans le chapitre concernant les transports routiers non urbains de personnes.

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. Je répète que les entreprises de transports routiers non urbains de personnes ne sont pas seules à devoir être inscrites à un registre. Il peut y avoir également des entreprises de transports routiers urbains ou des entreprises pratiquant un autre type de transport : les bateaux-mouches et les remontées mécaniques par exemple.

J'avoue d'ailleurs ne pas voir où est la difficulté et ne pas comprendre pourquoi l'on veut déplacer cet alinéa. Je répète que le Gouvernement considère qu'il était bien là où il était.

M. Pierre Noé. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Pierre Noé. Nous avons effectivement débattu de cette question hier soir. Il nous semble logique qu'une telle disposition figure au chapitre 1^{er}, qui traite notamment des principes généraux applicables aux transports intérieurs. La commission l'intègre au chapitre III, qui traite exclusivement du transport routier non urbain de personnes. Nous sommes de l'avis du Gouvernement : elle perd son caractère intermodal. Nous sommes donc hostiles à l'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 ne voudrais pas que la commission paraisse têtue. Si, monsieur le ministre d'Etat, les transports urbains de personnes sont également inscrits au registre des transports collectifs de personnes — je vous en donne acte — peut-être serait-il préférable de créer un chapitre spécial s'appliquant aux transports urbains et non urbains de personnes.

Encore une fois, le paragraphe I de l'article 7 n'est pas plurimodal, il s'applique aux transports routiers.

Vous nous avez parlé des bateaux-mouches ; je veux bien, mais je ne le savais pas.

En revanche, je ne pense pas que les remontées mécaniques puissent être concernées puisqu'il existe un amendement de l'Assemblée nationale totalement différent.

La disposition s'applique donc uniquement aux transports routiers.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 85 rectifié *bis*, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel ainsi rédigé est donc inséré dans le projet de loi.

Article 7 (suite).

M. le président. Nous reprenons donc la discussion de l'article 7, qui a été précédemment réservé. J'en rappelle les termes : « 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 garanties financières, 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. »

Sur cet article, les amendements n° 28, 29 et 30 ont déjà été adoptés.

L'amendement n° 27 avait été, lui aussi, réservé.

Par cet amendement n° 27, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le paragraphe I de l'article 7.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Article 30.

M. le président. « Art. 30. — Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

« Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait.

« Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

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

Par amendement n° 86, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « transports publics » par les mots : « transports collectifs ».

Il s'agit d'un amendement de coordination.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 86, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 110 rectifié, M. Daunay et les membres du groupe de l'U. C. D. P. et rattachés proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 30 :

« Si l'autorité organisatrice décide, soit de supprimer un service en exploitation, soit, lors de la conclusion ou du renouvellement d'une convention visée à l'alinéa précédent, de modifier de manière substantielle la consistance du service ou de le confier à un autre exploitant et, si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité juste et préalable en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Daunay.

M. Marcel Daunay. L'article 30 concerne les conditions et modalités prévues pour le passage de l'ancien système des inscriptions aux plans de transports départementaux, qui constituent des éléments incorporels des fonds de commerce des transporteurs, au nouveau système de conventions à durée déterminée.

Le premier alinéa impartit un délai de quatre ans aux autorités organisatrices pour procéder à la mise en place du nouveau régime.

Le deuxième alinéa concerne les modalités prévues lorsque cette mutation crée un préjudice aux entreprises exploitant des services non urbains à l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29.

Ce préjudice, dont la nécessaire réparation est admise dans le projet de loi, peut survenir lors de la mise en place du nouveau système, mais également lorsqu'une convention a été conclue avec l'exploitant du service, à l'occasion du renouvellement de celle-ci. Tel est le premier objet de cet amendement.

Par ailleurs, il convient d'assurer, conformément à l'article 17 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, le caractère juste et préalable de cette indemnisation, jusqu'à présent garanti par les dispositions de l'article 10 du décret du 14 novembre 1949. C'est pourquoi il est proposé de renvoyer à un décret en Conseil d'Etat prévu dans le projet de loi initial la mise au point d'une procédure d'indemnisation écartant tous risques de spoliation.

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

M. Pierre-Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le texte ne présente aucune ambiguïté en ce qui concerne la spoliation. Tout dommage subi du fait d'une modification d'un service sera indemnisé. Dans ces conditions, le Gouvernement ne voit pas d'inconvénient à l'adjonction de l'adjectif « juste » au mot « indemnité » bien que Aragon ait souvent dit que les adjectifs affaiblissent plutôt qu'ils ne renforcent l'expression.

Pour ce qui est du mot « préalable », M. Daunay a fait référence à l'article 10 du décret de 1949. Le Conseil d'Etat a décidé dans sa jurisprudence que l'indemnité n'avait pas à être préalable, parce que cela pouvait alourdir et compliquer les procédures et la mise en œuvre des décisions. Par conséquent, je ne peux pas être d'accord avec l'adjonction du mot « préalable ».

Quant au décret en Conseil d'Etat,...

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il était prévu dans le texte initial du Gouvernement.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, mais l'Assemblée nationale a considéré qu'un tel décret n'était pas nécessaire. Je m'étais rallié à ce point de vue. Je ne veux pas, au Sénat, adopter une position différente.

M. le président. Connaissant l'avis du Gouvernement, monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous donner maintenant l'avis de la commission ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission avait donné un avis favorable à cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 110 rectifié, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 87, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le troisième alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, le troisième alinéa de l'article 30 prévoit que, si à l'expiration d'un délai de quatre ans, la convention dont il est question n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

La commission a estimé qu'il valait mieux supprimer ce paragraphe. Sinon qu'arriverait-il s'il s'écoule un délai de dix ou de quatorze ans ? L'adoption de l'amendement de M. Daunay ne fait que conforter l'avis de la commission.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement pense au contraire que cet amendement supprime une garantie que le projet donne aux transporteurs. Si la collectivité territoriale concernée ne prend pas les dispositions requises dans un délai de quatre ans, et s'il n'est pas prévu de délai supplémentaire, cela signifie que le problème du transporteur n'est pas résolu.

Considérant les problèmes que pouvaient poser de telles modifications et à la suite des suggestions des intéressés eux-mêmes, nous avons, en accord avec l'Assemblée nationale, estimé qu'il était souhaitable de disposer d'un délai supplémentaire.

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. L'alinéa que supprime l'amendement de la commission nous semble, quant à nous, tout à fait nécessaire. Nous y sommes donc favorables. Il règle le cas de l'absence de décision de l'autorité organisatrice, transforme l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public en convention, et en fixe la durée maximale.

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

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

M. Bernard-Michel Hugo. Je dirai la même chose, monsieur le président. De plus, il y aurait un vide juridique. Par conséquent, il n'est pas utile d'adopter 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 simplement dire que si l'on supprime le troisième alinéa de l'article 30, il n'y aura pas de vide juridique.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 87, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 88, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le dernier alinéa de l'article 30, de remplacer les mots : « transports publics » par les mots : « transports collectifs ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Avis défavorable, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 88, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 30, modifié.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'U. C. D. P.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 110 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	151
Pour l'adoption	195
Contre	106

Le Sénat a adopté.

M. André Méric. On le savait à l'avance !

M. le président. Mes chers collègues, à ce stade de nos travaux, je pense qu'il vous sera agréable de savoir quelles sont les perspectives qui s'offrent à nous. Au rythme actuel, nous devrions pouvoir achever l'examen de ce texte entre dix-neuf heures trente et vingt heures.

M. André Méric. Nous allons nous taire puisque, de toute façon, cela ne sert à rien. Ainsi les choses iront plus vite !

CHAPITRE IV

Du transport routier de marchandises.

Article 31.

M. le président. « Art. 31. — Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

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

Par amendement n° 89, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avec l'article 31, nous abordons le domaine des transports routiers de marchandises.

La nouvelle rédaction proposée par la commission pour le premier alinéa de cet article a essentiellement pour objet de séparer les fonctions.

En effet, les recommandations d'accroissement de productivité auraient pu être intermodales. Elles ne s'appliquent qu'aux transports routiers de marchandises alors qu'elles auraient pu être valables pour l'ensemble des modes de transports.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement considère que la rédaction de l'article est meilleure que celle qui est proposée par cet amendement. En effet, parler de réglementer l'accroissement des capacités ne paraît pas très adapté. Quant à la question de l'augmentation de la productivité, je fais observer que cette idée figure également dans les articles qui concernent la S. N. C. F.

Le Gouvernement souhaite donc le rejet de l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 89, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. André Méric. Tiens ! on a gagné ! Il faudra demander un scrutin public la prochaine fois...

M. le président. Par amendement n° 134, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, à la fin du deuxième alinéa de l'article 31, de supprimer les mots : « et celle du système de transports ».

Il semble, monsieur le rapporteur, qu'il s'agisse d'un amendement de coordination.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Même pas, monsieur le président. Nous sommes simplement revenus au texte initial du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement souhaite que l'on s'en tienne au texte de l'Assemblée nationale. Il repousse donc l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'amendement n° 134.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. André Méric. Et rebelote ! (Sourires.)

M. le président. Par amendement n° 130, MM. Puech, du Luart, Mathieu et Lazuech proposent de compléter l'article 31 par le nouvel alinéa suivant :

« L'amélioration de la productivité dans les transports routiers, mentionnée aux alinéas précédents du présent article, fait l'objet d'un contrat de plan entre l'Etat et l'ensemble des organisations professionnelles concernées. »

La parole est à M. Lazuech.

M. Louis Lazuech. Le cadre de la planification, notamment la procédure contractuelle, paraît être l'instrument le mieux adapté pour orienter, définir et mettre en œuvre une politique de gains de productivité en fonction des besoins de l'économie. Ces actions mettant en œuvre des investissements et des actions de formation professionnelle doivent donc, pour être efficaces, faire l'objet d'un examen et d'une programmation à moyen terme.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Elle souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cette idée d'un contrat de plan entre l'Etat et l'organisation professionnelle de transports routiers est une idée qui a déjà été avancée, que je trouve intéressante et dont nous avons commencé à discuter, mais je ne souhaite pas que l'on s'enferme d'emblée en l'inscrivant dans la loi. La concertation n'a pas encore atteint un niveau suffisant pour que je puisse avoir une opinion définitive sur la possibilité de conclure un tel contrat.

Je ne suis pas opposé, je le répète, à cette idée qui peut éventuellement déboucher sur une réalisation concrète au terme des concertations nécessaires, mais il est un peu prématuré d'en faire une obligation légale.

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

M. Louis Lazuech. Oui, monsieur le président.

M. le président. La commission peut-elle donner maintenant son avis sur l'amendement ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission lui a été défavorable, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 130, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 31.

(L'article 31 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 90, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, après l'article 31, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'exercice des professions de transporteur routier de marchandises pour compte d'autrui et de loueur de véhicules industriels destinés au transport de marchandises est 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. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avec cet article additionnel après l'article 31, la démarche est la même que pour l'article additionnel que nous avons proposé après l'article 29.

Ce texte a pour objet de remplacer le premier paragraphe de l'article 8 puisqu'il intéresse l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises et qu'il n'est pas plurimodal. En fait, la seule modification que nous apportons à ce paragraphe est de remplacer les mots « auxiliaires de transport » par les mots « commissionnaires de transport », pour suivre ce qui a été décidé par le Sénat hier.

M. le président. Il s'agit, en effet, d'une procédure semblable à celle que nous avons appliquée précédemment, l'adoption éventuelle de l'article additionnel étant liée à la suppression du premier paragraphe de l'article réservé.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Contre.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 90.

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 90, 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° 111 :

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.

Un article additionnel ainsi rédigé est donc inséré dans le projet de loi.

Article 8 (suite).

M. le président. Nous en revenons à l'article 8 qui avait été précédemment réservé et dont je rappelle les termes :

« 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. »

Je rappelle que, sur cet article, les amendements n°s 34, 35 et 36 ont déjà été adoptés.

Par amendement n° 32, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer le paragraphe I de cet article.

Cet amendement est la conséquence du vote qui vient d'intervenir avec l'adoption de l'amendement n° 10.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. En effet, monsieur le président.

M. le président. Le Gouvernement lui est donc opposé.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Article 32.

M. le président. « Art. 32. — Les transporteurs publics routiers et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport peuvent être inscrits à un registre tenu par les autorités de l'Etat. Les transporteurs et les loueurs inscrits au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. »

Par amendement n° 91, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début de cet article, de remplacer les mots : « Les transporteurs publics routiers » par les mots : « Les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

M. le président. J'imagine, monsieur le ministre d'Etat, que vous êtes défavorable à cet amendement ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 91.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 32, ainsi modifié.

(L'article 32 est adopté.)

Article 33.

M. le président. « Art. 33. — Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait. »

Par amendement n° 92, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, la commission estime que les dispositions de l'article 33 font double emploi avec celles du paragraphe II de l'article 8, que nous venons d'adopter, traitant de la répartition des responsabilités dans le contrat de transport.

C'est la raison pour laquelle elle demande la suppression de cet article.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Pour le Gouvernement, il s'agit d'une disposition essentielle pour supprimer des pratiques malsaines qui pèsent lourdement sur les conditions d'activité du transport routier et favorisent des dépassements de temps de travail ou de temps de conduite, préjudiciables à la sécurité. Cette disposition a d'ailleurs fait l'objet de beaucoup de discussions avec les professionnels et suscite un très grand intérêt.

Par conséquent, le Gouvernement est catégoriquement opposé à sa suppression.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 92, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 33 est supprimé.

Article 34.

M. le président. « Art. 34. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs.

« Le recours à la sous-traitance pour un transporteur public routier n'est possible :

« — que s'il est inscrit au registre des commissionnaires de transport et, par conséquent, titulaire d'une attestation de capacité appropriée ;

« — que dans des cas exceptionnels.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

« La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne rem-

plissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date. »

Par amendement n° 93, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « transport public », par les mots : « transport pour compte d'autrui ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement est de pure coordination.

M. le président. Nous savons que le Gouvernement y est défavorable.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 93, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 123 rectifié, le Gouvernement propose, à la fin du premier alinéa de cet article, d'ajouter les mots : « , dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat. »

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement vise à préciser les moyens par lesquels nous entendons combattre ce que l'on appelle « le tractionnariat », qui est un moyen privilégié de détournement de la réglementation relative à la tarification routière obligatoire et un moyen de peser sur l'ensemble des conditions d'activité des entreprises dans ce secteur. En zone longue, spécialement, cette forme de sous-traitance d'un transporteur public à un loueur avec conducteur ne correspond pas à la vraie location, que nous ne mettons pas en cause et dont nous reconnaissons l'utilité économique, que ce soit dans le cadre du compte propre ou pour la distribution des marchandises en ville.

Par conséquent, c'est une précision qui est cohérente avec d'autres propositions que nous faisons et qui tend à nous doter des moyens nécessaires, mais suffisants pour nous attaquer à ce problème.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, il est difficile à la commission de donner son avis parce qu'elle n'a pas connu de l'amendement n° 123 rectifié, déposé hier ; elle n'a eu à connaître que de l'amendement n° 123.

J'avoue que je me pose des questions, car l'amendement n° 123 supprimait la fin de l'alinéa, c'est-à-dire qu'il supprimait totalement le tractionnariat. La commission s'était demandé pourquoi le Gouvernement revenait sur ce texte et pourquoi il n'avait pas déposé cet amendement à l'Assemblée nationale.

En outre, la commission, tout en reconnaissant les inconvénients du tractionnariat, qui ne doit pas être encouragé, estime que ce mode de transport revêt quand même une utilité incontestable, car il permet une souplesse dans l'adaptation de l'offre à la demande. La disparition qui était prévue dans l'amendement initial du Gouvernement entraînerait un accroissement anti-économique du transport pour compte propre.

Le Gouvernement est revenu sur cette suppression et nous propose la formule suivante : « dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Avant de donner un avis, je voudrais avoir l'assurance qu'il n'est pas dans les intentions de M. le ministre d'utiliser cette disposition pour proposer par décret la suppression du tractionnariat sous une forme ou sous une autre, alors qu'il est maintenu dans la loi avec cette limite.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Effectivement, l'amendement n° 123 était plus brutal, puisqu'il tendait à supprimer purement et simplement le membre de phrase figurant à la fin du premier alinéa de cet article et concernant la possibilité pour un transporteur de passer un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, c'est-à-dire ce que l'on appelle le tractionnariat.

Le premier amendement proposé tendait à la suppression pure et simple, immédiate, de cette procédure.

Après examen attentif, nous avons rectifié cet amendement en proposant une procédure plus souple, qui vise à réaliser les transformations nécessaires à l'élimination des pratiques malsaines, d'une manière qui soit plus ajustée en fonction des données concrètes.

Voilà quel est exactement l'objet de la rectification et de l'amendement proposé.

Cela dit, je répète cependant que l'objectif est bien d'éliminer un certain nombre de pratiques malsaines dont tous les professionnels eux-mêmes, leurs organisations, que j'ai eu l'occasion de rencontrer à maintes reprises, reconnaissent la nocivité.

Nous avons assisté, en particulier dans notre pays, au développement de formes d'activité de transport qui sont tout à fait anti-économiques, pour reprendre votre expression, et qu'il faut maintenant résorber. C'est bien là l'objectif, mais il s'agit de l'atteindre d'une manière qui soit bien adaptée aux réalités.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Dans ces conditions, la commission peut s'en remettre à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 123 rectifié, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 113 rectifié, présenté par M. Daunay et les membres du groupe de l'U. C. D. P. et rattachés, vise à remplacer les deuxième, troisième et quatrième alinéas de cet article par l'alinéa suivant :

« Un décret fixera les conditions dans lesquelles les transporteurs peuvent recourir à la sous-traitance d'autres transporteurs dès lors que ce recours a un caractère accessoire. »

Le second, n° 2, déposé par le Gouvernement, tend à remplacer les deuxième, troisième et quatrième alinéas de cet article par l'alinéa suivant :

« Un transporteur public routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels. »

La parole est à M. Daunay, pour défendre l'amendement n° 113 rectifié.

M. Marcel Daunay. Le recours à la sous-traitance entre transporteurs est une pratique courante. Elle est d'ailleurs prévue par l'article 7 du décret du 30 juin 1961 dans un certain nombre de cas, notamment les pointes de trafic, l'acheminement des marchandises vers leur destination finale, les déménagements, les services réguliers.

En effet, les structures de la profession, composées de petites entreprises, conduisent souvent les transporteurs à avoir recours à des collègues pour satisfaire les demandes de leur clientèle.

Interdire cette pratique aux entreprises de transport qui n'ont pas de licence de commissionnaire revient à obliger les transporteurs à être affrétés par des auxiliaires de transport, ce qui ne peut qu'accroître la dépendance des petites entreprises, dont on parle tant, à l'heure actuelle, à l'égard des grands groupes.

En conséquence, pour éviter des contraintes dans les relations entre transporteurs, mais en raison des multiples aspects juridiques, commerciaux et réglementaires de cette question, il faut prévoir un décret qui établira les conditions dans lesquelles un transporteur peut recourir à la sous-traitance, avec pour seule éventuelle restriction que cette pratique ait un caractère accessoire par rapport à l'activité générale de l'entreprise.

Tel est l'objet de notre amendement.

M. le président. Monsieur le ministre, vous avez la parole pour nous donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 113 rectifié et défendre l'amendement n° 2.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Dans l'esprit de ce que j'ai indiqué à l'instant et sur lequel je ne reviens pas, il est bien évident que ces dispositions visent à résorber, pour l'essentiel — je le répète — des pratiques de transport qui sont malsaines. Cela dit, il ne s'agit pas d'interdire le recours à cette forme de sous-traitance dans les cas exceptionnels, en particulier pour ce que l'on appelle les pointes de trafic ; il faut conserver cette possibilité.

Dans ces conditions, je serais prêt à souscrire à la suppression des deuxième, troisième et quatrième alinéas, sous réserve de la rédaction figurant à l'amendement n° 2, c'est-à-dire : « Un transporteur public routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport », ce qui va de soi, « ou dans des cas exceptionnels », c'est-à-dire ce que l'on appelle les pointes de trafic. Ainsi les choses seraient parfaitement clarifiées dans une rédaction tout à fait nette.

Il est bien évident que, si l'amendement n° 2 était repoussé, je m'opposerais à l'amendement n° 113 rectifié.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à l'amendement n° 113 rectifié présenté par M. Daunay.

En revanche, elle a donné un avis favorable à l'amendement n° 2 du Gouvernement, à condition, monsieur le ministre d'Etat, que vous vouliez bien, non pas peut-être aller jusqu'à écrire « un transporteur pour compte d'autrui », mais supprimer le mot « public », de façon que nous soyons conséquents avec nous-mêmes.

Si vous acceptez cette proposition, la commission y est favorable. Cela ne change pas le sens, mais nous ne nous déjugeons pas.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Effectivement, dans ce cas-là, cela ne change pas le sens.

M. le président. Le début de l'amendement n° 2 rectifié se lirait donc ainsi : « Un transporteur routier ne peut recourir... »

Maintenez-vous votre amendement, monsieur Daunay ?

M. Marcel Daunay. Puisque M. le ministre d'Etat accepte de retirer le mot : « public », je suis d'accord pour retirer mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 113 rectifié est retiré.

Personne ne demande la parole ...

Je rappelle que dans l'amendement n° 2 rectifié, les mots « Un transporteur public routier... » sont remplacés par les mots : « Un transporteur routier... »

Je mets aux voix l'amendement n° 2 rectifié, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 94, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, à la fin de la première phrase du cinquième alinéa de l'article 34 de remplacer les mots : « transport public de marchandises » par les mots : « transport de marchandises pour le compte d'autrui ».

C'est un amendement de coordination repoussé par le Gouvernement.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 95, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au sixième alinéa de cet article, de remplacer les mots : « transport public » par les mots : « transport pour le compte d'autrui ».

C'est le même amendement de coordination.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 34, modifié.

(L'article 34 est adopté.)

Article 35.

M. le président. « Art. 35. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport.

« A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats-types s'appliquent de plein

droit. Les contrats-types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports ».

Par amendement n°124, le Gouvernement propose d'ajouter à la fin du premier alinéa de cet article les mots : « et assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité. »

La parole est à M. le ministre.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il s'agit d'un amendement de coordination qui vise à assurer dans le domaine de la location de véhicule, les mêmes garanties que celles qui sont apportées par ailleurs à d'autres intervenants, en particulier les transporteurs, quant à la formation des prix en fonction des coûts réels du service rendu et des conditions normales d'organisation et de productivité.

Il vise également à préciser les choses en liaison avec les amendements qui viennent d'être adoptés et en fonction d'un amendement à venir, qui propose la suppression d'une disposition qui tendait à instaurer une tarification obligatoire en matière de location.

C'est donc un amendement de cohérence avec l'ensemble de ces dispositions.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, la commission serait favorable à cet amendement, mais souhaiterait que le Gouvernement le modifie quelque peu, pour éviter une rédaction trop lourde.

Il conviendrait, à la fin du premier alinéa de l'article 34, de remplacer les mots : « et assurant la couverture... », par la phrase suivante : « Ce contrat doit assurer la couverture... », le reste sans changement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. L'amendement n° 124 rectifié se lirait donc ainsi :

« Ce contrat doit assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 124 rectifié, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 35, ainsi modifié.

(L'article 35 est adopté.)

Article 36.

M. le président. Art. 36. — Le transport public routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs peuvent, dans des cas et conditions déterminés par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernées.

« Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité de marchandises transportées et, éventuellement, des sujétions particulières du transport. »

Par amendement n° 96, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début du premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « Le transport public routier de marchandises », par les mots : « Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix cet amendement de coordination, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

Le premier, n° 125, est présenté par le Gouvernement ; le second, n° 131, est présenté par MM. Pintat, Puech, du Luart, Mathieu et les membres du groupe de l'U.R.E.I. Tous deux tendent, dans le premier alinéa de cet article, à supprimer les mots : « ... ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre l'amendement n° 125.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Compte-tenu des précisions qui ont été apportées il y a quelques instants par un amendement, le Gouvernement considère, répondant en cela à l'opinion autorisée des spécialistes et des professionnels, qu'il n'est plus nécessaire d'inclure la location de véhicules industriels avec conducteur dans les services qui peuvent faire l'objet de tarification d'ordre public.

Telle est la raison de l'amendement.

M. le président. Monsieur Lazuech, voulez-vous défendre l'amendement n° 131 ?

M. Louis Lazuech. L'amendement n° 131 est semblable à l'amendement du Gouvernement ; c'est la raison pour laquelle je le retire.

M. le président. L'amendement n° 131 est retiré.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'avis de la commission est défavorable à cet amendement.

M. Jean Colin. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Jean Colin. Je me disposais à remercier le Gouvernement d'avoir présenté un amendement qui allait tout à fait dans le sens de celui que j'avais retiré, ce qui me donnait donc entièrement satisfaction.

Mais, à mon grand désespoir, la commission émet un avis défavorable. Ma perplexité est très grande ! Néanmoins, je préfère mon idée première et soutiens donc l'amendement du Gouvernement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 125, repoussé par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 36, modifié.

(L'article 36 est adopté.)

Article 37.

M. le président. « Art. 37. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport, leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi.

« Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du conseil national des transports.

« Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées. »

Par amendement n° 97, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au premier alinéa de cet article, de remplacer le mot : « public », par les mots : « pour compte d'autrui ».

C'est toujours le même amendement de coordination.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 98, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, à la fin du premier alinéa de cet article, de supprimer les mots : « leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Votre commission vous propose de supprimer, à la fin du premier alinéa de l'article 37, les dispositions qui ont été introduites par l'Assemblée nationale.

Votre commission estime, en effet, que les autorisations délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises ne doivent pas être liées à leurs efforts pour améliorer leur productivité ou au respect par elles des dispositions de la présente loi.

Ce serait, à notre avis, introduire un élément relativement arbitraire. Nous préférons donc le retour au texte du Gouvernement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le respect de la réglementation figure déjà parmi les éléments qui étaient jusqu'ici pris en compte pour l'attribution éventuelle de licences.

Le Gouvernement ne s'est donc pas opposé à l'adoption par l'Assemblée nationale de l'amendement tendant à insérer cette disposition. Ne voulant pas me déjuger, je m'oppose donc à l'amendement de suppression.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 98, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 99, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de compléter cet article par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les licences de transport ou de location, à durée limitée ou non, détenues par les entreprises de transports ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 126, présenté par le Gouvernement, qui tend, à la fin du texte proposé pour l'alinéa additionnel à cet article par l'amendement n° 99, à ajouter les mots : « dans des conditions fixées par un décret en conseil d'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 99.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Votre commission vous propose d'insérer, à l'article 37, un nouvel alinéa de façon qu'au moment de la mise en œuvre de cet article valent les licences de transport ou de location, autorisations pour l'application de la loi. Cette disposition nous paraît aller de soi.

M. le président. La parole est à M. le ministre pour donner son avis sur cet amendement et défendre le sous-amendement n° 126.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je donnerai tout d'abord une précision. Je tiens à rappeler que, pour le Gouvernement, s'agissant des autorisations qui sont prévues à cet article 37 pour l'avenir, et dont la mise en place doit faire l'objet d'une concertation attentive, il n'est pas question de rendre précaires les conditions d'activité des entreprises. Ces autorisations seront donc à durée indéterminée.

Dans le même temps, et cette précision est tout à fait indispensable, il est bien évident que si l'on retenait l'idée qui figure dans cet amendement, c'est-à-dire que les licences de transport ou de location à durée limitée dans le temps ou non — ce sont deux types de licence — « détenues par les entreprises de transport ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi », cette idée ne pourrait être valable pour le Gouvernement, que s'il était entendu que ces autorisations, comme il est indiqué au dernier alinéa de l'article « ne peuvent être ni cédées, ni louées, indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées. » Il est nécessaire que ces autorisations aient le même régime que celles qui seront délivrées par la suite. Il faut que cela soit clair.

Le sous-amendement n° 126 vise tout simplement à prendre en compte cet amendement n° 99, dont le Gouvernement ne conteste pas du tout l'esprit, et qui est donc intéressant. Notre

souci est d'en permettre une application étudiée. Dans le cas contraire, l'application pourrait être quelque peu brutale et, dans un domaine qui est extrêmement complexe, conduire à des conséquences que nous n'avions pas forcément prévues.

C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que l'on garde un peu de souplesse. Un décret apportera toutes les précisions utiles.

Si le Sénat acceptait le sous-amendement n° 126 du Gouvernement, étant entendu que les conditions générales définies par le projet de loi pour l'ensemble des autorisations vaudront pour celles qui sont visées dans l'article 37, le Gouvernement accepterait l'amendement n° 99.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission accepte le sous-amendement n° 126 du Gouvernement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 126, accepté par la commission.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99, ainsi modifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 37, modifié.

(L'article 37 est adopté.)

Article 38.

M. le président. « Art. 38. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

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

Par amendement n° 100, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « graves ou répétés », par les mots : graves et répétés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Avec la substitution de la conjonction « et » à la conjonction « ou », nous retrouvons la discussion que nous avons eue précédemment à propos d'un article concernant les transports collectifs de personnes.

Il a semblé à votre commission que le fait qu'une seule faute grave puisse être frappée d'une sanction susceptible de mettre fin à l'activité d'une entreprise était exagéré. Elle a estimé qu'une telle sanction ne devait intervenir qu'en cas de répétition d'une faute grave.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. La formulation figurant dans le projet de loi a tout simplement été reprise de formulations antérieures identiques. On retrouve l'expression « graves ou répétés » dans l'article 36 bis du décret de 1949 et dans différents textes — circulaires ou autres — qui sont intervenues depuis cette date.

Compte tenu de l'attention toute particulière qui est portée actuellement au problème de la sécurité, il ne me paraît pas souhaitable de prendre une disposition qui serait en retrait par rapport à des textes déjà très anciens.

Le débat me paraît d'ailleurs quelque peu superfétatoire. Des manquements répétés à la réglementation finissent par avoir un caractère de gravité. Gravité et répétition se confondent.

Quoi qu'il en soit, le projet de loi prévoit, en ce qui concerne ces manquements, toutes les garanties légales et juridiques qu'il est possible d'apporter pour qu'il n'y ait absolument aucun arbitraire et pour que l'on soit assuré que ces dispositions ne s'appliqueront que dans un nombre de cas très limité. Le Gouvernement n'est donc pas favorable à l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 100, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 101, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de supprimer, à la fin du premier alinéa de cet article, les mots : « du travail ou de la sécurité ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission estime qu'il convient de faire une distinction entre les fautes selon qu'elles ressortissent au domaine pénal ou au plan purement administratif. Elle vous propose donc de s'en tenir à la réglementation des transports.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement émet un avis défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 101, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 38, modifié.

(L'article 38 est adopté.)

Article 39.

M. le président. « Art. 39. — Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat après avis du conseil national des transports. » — (Adopté.)

CHAPITRE V

Du transport fluvial.

Article 40.

M. le président. « Art. 40. — Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, un schéma directeur des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs. » — (Adopté.)

Article 41.

M. le président. « Art. 41. — Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public. Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers et délivre les attestations nécessaires à l'exercice de leur profession.

« La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre.

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie, détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité de patron et de compagnon bateliers. »

Par amendement n° 102, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de compléter la première phrase du premier alinéa de cet article par les mots : « et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Les articles 40 et 41 concernent le transport fluvial. M. le ministre nous a fait part, dans son intervention liminaire, de son souci de donner aux bateliers le statut d'artisan.

Si nous avons déposé cet amendement, c'est parce que l'inscription à la chambre nationale de la batellerie artisanale entraîne les mêmes effets que l'inscription aux chambres de métiers, alors que cette mention figure dans l'article 173 actuel du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure et qu'il s'agit d'une revendication constante des bateliers.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'avais en effet indiqué, dans la discussion générale, que le Gouvernement entendait accorder aux bateliers le statut d'artisan, avec les avantages qui y sont attachés.

L'amendement tend à confirmer cet objectif en faisant référence à la chambre de métiers. Le Gouvernement y est donc favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 102, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 103, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la dernière phrase du premier alinéa de cet article : « Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le premier alinéa de l'article prévoit que la chambre nationale de la batellerie artisanale délivrera les attestations nécessaires à l'exercice de la profession. Cette formulation a paru contestable à votre commission car elle pourrait comprendre notamment les certificats de capacité et les attestations de navigabilité, qui sont manifestement les prérogatives de la puissance publique.

Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Il est exact que les attestations de capacité doivent être délivrées par la puissance publique. Je note en passant qu'il n'y a pas que les routiers qui soient concernés par ce type de disposition.

Cela étant, le Gouvernement accepte cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 103, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 41, modifié.

(L'article 41 est adopté.)

Article 42.

M. le président. « Art. 42. — L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé d'organiser l'affrètement et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial. »

Par amendement n° 104, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début de cet article, d'insérer un nouveau paragraphe ainsi rédigé :

« L'office national de la navigation est un établissement public à caractère industriel et commercial. Son conseil d'administration comprend des représentants :

- « — de l'Etat ;
- « — des armateurs fluviaux ;
- « — des artisans bateliers ;
- « — des salariés de la batellerie. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement est relatif à la composition du conseil d'administration de l'office national de la navigation. Actuellement, ce conseil est composé uniquement de fonctionnaires. Votre commission vous propose d'en ouvrir l'accès aux armateurs fluviaux, aux artisans bateliers et aux salariés de la batellerie. Je précise que l'ensemble des professionnels et des salariés que j'ai rencontrés sont favorables à cette modification.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement souhaiterait que l'on ne se précipitât pas pour apporter une telle modification. Il est tout à fait favorable à ce que l'on pourrait appeler la démocratisation de la gestion de l'office national de la navigation. Il n'est pas du tout hostile au fait que le conseil d'administration de l'office soit ouvert à des représentants des différentes parties concernées par la navigation fluviale : les armateurs fluviaux, les artisans bateliers, les salariés de la batellerie et aussi les salariés de l'office. Il n'y a donc pas d'objection de ma part quant au fond. Mais il me paraît prématuré d'entrer dans ces détails car le statut de la batellerie et la composition du conseil d'administration de l'office national de la navigation sont au nombre des thèmes de réflexion de la commission Grégoire et feront l'objet de décisions concertées.

Donc, sans mettre en cause le fond même de l'amendement, et compte tenu des garanties que j'ai apportées, je souhaiterais que la commission veuille bien, dans l'état actuel des choses, renoncer à son 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. J'ai bien entendu l'appel de M. le ministre mais j'avoue ne pas comprendre sa position. Alors que, dans certains domaines, on veut aller vite, dans celui-ci, où il est question de démocratisation du conseil d'administration de l'office national de la navigation, M. le ministre demande le report de cette mesure.

De toute manière, le Sénat jugera, mais la commission, ayant adopté cet amendement, il ne m'appartient pas de le retirer, d'autant plus que, sur le fond, le ministre est d'accord.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 104, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 105, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, au début de la troisième phrase de cet article, de remplacer les mots : « d'organiser l'affrètement », par les mots : « de gérer les bourses de fret ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Dans la dernière partie de cet article, il est indiqué que l'office national de la navigation « peut être chargé d'organiser l'affrètement ».

Il apparaît à votre commission que ce n'est pas son rôle, car il doit seulement gérer les bourses de fret. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Nous entrons dans des détails auxquels il faut être attentif.

Les dispositions proposées dans le projet ont fait l'objet de discussions précises avec la profession, notamment avec l'organisme intéressé.

S'agissant de cette formulation, organisation de l'affrètement ou gestion des bourses de fret, je peux même vous dire que les discussions sont suffisamment avancées pour qu'un accord soit intervenu entre les parties intéressées, c'est-à-dire entre l'O. N. N. et les représentants de la profession, l'A. N. T. I. B. en particulier, pour le *statu quo* en ce domaine.

C'est la raison pour laquelle je souhaite vivement, pour ma part, que l'on s'en tienne à la rédaction initiale qui a reçu l'accord des intéressés.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 105 est-il maintenu ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. J'avoue que je suis surpris de la réponse de M. le ministre d'Etat. En effet, cet amendement a été déposé à la demande des intéressés qui m'ont déclaré qu'ils n'organisaient pas l'affrètement.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Ce n'était pas les mêmes !

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je pense que si ! C'est pourquoi je maintiens l'amendement n° 105.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cela doit dater d'un certain temps.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Voilà quinze jours, mais il se peut qu'une modification soit intervenue depuis.

J'ai introduit cet amendement à la demande des professionnels et je ne peux pas le retirer, car la commission l'a adopté.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 105, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 42, modifié.

(L'article 42 est adopté.)

CHAPITRE VI

Du transport aérien.

Article 43.

M. le président. « Art. 43. — I. — Au titre I^{er} du livre III du code de l'aviation civile, l'article L. 310-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 310-1. — Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. »

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

Chapitre III. — Location et affrètement d'aéronefs.

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

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

« Art. L. 323-2. — Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef. »

« III. — Au titre III du livre III du code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération.

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public sur le territoire national ou au moyen d'aéronefs immatriculés en France que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative.

« L'autorité précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation.

« Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 330-3. — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transports de personnes sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés.

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

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

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

La parole est à M. Habert.

M. Jacques Habert. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le chapitre VI du projet de loi que nous allons maintenant examiner traite du transport aérien.

Avec deux articles seulement — les articles 43 et 44, qui sont relativement brefs — ce chapitre apparaît quelque peu, dans toute cette affaire, comme le parent pauvre.

Certes, nous comprenons que ce projet de loi ait été rendu nécessaire pour doter la S. N. C. F. d'un nouveau statut. Il est donc normal que la partie la plus longue et la plus substantielle du projet de loi lui soit consacrée. Mais ne lui fait-on pas la part un peu trop belle, ainsi, peut-être, qu'au syndicat tout puissant qui tient cette maison ?

Déjà nous avons noté en passant, dans les chapitre III et IV, les contraintes nouvelles qui vont frapper — et donc restreindre — les transports routiers et nous avons vu, au chapitre V, le transport fluvial ramené à ce que M. Caillavet a appelé un « corporatisme » qu'il a craint excessif, par la création, notamment, d'une chambre de la batellerie artisanale et d'un office national de la navigation.

Nous voici au chapitre VI, au transport aérien. Je vous donne acte, monsieur le ministre d'Etat, du fait que vous nous avez prévenus, dans votre discours liminaire, qu'il serait bref parce que, avez-vous dit, il ferait l'objet de dispositions ultérieures.

Mais le chapitre VI, tout en étant bref, en effet, et n'apportant, comme l'a remarqué notre rapporteur, M. Ceccaldi-Pavard, aucune programmation pour les transports aériens, nous donne, néanmoins, des orientations, et même il affirme des directives sur lesquelles je souhaiterais vous interroger, monsieur le ministre d'Etat.

Vous modifiez, par l'article 43, cinq articles du code de l'aviation civile et vous en ajoutez un sixième, ce qui n'est pas peu de chose.

Je passe sur les trois premières modifications, qui sont des questions de définition. Mais lorsque vous en arrivez à l'article L. 330-1 du code, vous remplacez l'autorisation qui était jusqu'à présent accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, par une autorisation donnée par « l'autorité administrative ». Quelle sera cette autorité administrative ? De quelle nouvelle bureaucratie s'agit-il ? Vous ne le dites pas.

Pourtant, cette autorisation sera d'autant plus importante qu'elle sera désormais — le projet de loi le précise — d'une durée qui peut être limitée et qu'elle fixera « l'objet du transport, les liaisons et les zones géographiques que l'entreprise peut desservir, et le matériel qu'elle peut exploiter ». Quelle sera donc cette « autorité », à la fois si puissante et si compétente, et quelle initiative laissez-vous aux compagnies aériennes, même dans le choix de leurs avions ?

Le projet de loi stipule ensuite, par modification de l'article L. 330-3 du code, que « la consistance générale — qu'est-ce que la consistance générale ? — et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers » devront faire l'objet d'une convention entre l'entreprise et l'Etat. Voilà une notion nouvelle et sérieuse. Les compagnies devant signer des conventions, les transports aériens vont-ils devenir des institutions conventionnées ?

Aussitôt après, le projet de loi dispose qu'aucune autorisation ne sera octroyée avant que la convention ne soit signée. Donc, cette fois, l'obligation et la contrainte sont totales.

Enfin, par l'addition d'un nouvel article L. 330-8, après avoir pris pratiquement le contrôle de la « croissance générale » et des « conditions de fonctionnement et de financement des compagnies », vous soumettez « les programmes d'exploitation, les conditions de transport et les tarifs » à une « homologation administrative » — encore une contrainte nouvelle — « homologation » qui, je le suppose, peut être refusée.

Dans ces conditions, à moins que les textes ne signifient pas ce qu'ils disent, ne s'agit-il pas d'un contrôle d'une prise en main totale des transports aériens ? Et d'une prise en main par qui ? Par cette mystérieuse « autorité administrative », qui n'est ni identifiée, ni définie, ou simplement par l'Etat ? (*M. le ministre d'Etat sourit.*)

Si c'est cela — je vois à votre sourire que ce doit être le cas — alors disons le franchement ! A ce moment-là, il s'agit d'une sorte d'étatisation des transports aériens, autre affaire qui peut être discutée et sur laquelle nous pouvons éventuellement nous interroger.

Mais tout cela reste dans le vague, et ce, d'autant plus qu'à trois reprises, dans cet article 43, ces dispositions nouvelles, si importantes soient-elles — et à mon sens, elles le sont — sont renvoyées à des décrets en Conseil d'Etat. Pouvons-nous admettre que des changements que je considère comme fondamentaux en ce qui concerne les transports aériens soient simplement renvoyés au domaine réglementaire ? Je ne crois pas que nous devions l'admettre. Pour ma part, j'hésite à vous donner un blanc-seing sur ce point. A mon avis, nous ne pouvons pas le faire.

J'attends donc de vous, monsieur le ministre d'Etat, une explication sur cet article 43 et les éclaircissements que vous voudrez bien nous donner sur les intentions réelles du Gouvernement vis-à-vis du transport aérien. De votre réponse, bien entendu, dépendra notre vote.

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. Je ne veux pas allonger le débat. En effet, j'ai déjà eu l'occasion, lors de la discussion budgétaire, de m'expliquer très clairement sur ces problèmes du transport aérien.

Monsieur le sénateur, vous êtes en train d'essayer de fabriquer je ne sais quel épouvantail qui n'existe que dans votre imagination. Veuillez m'excuser de devoir vous le dire.

Si j'ai bien compris votre propos, au fond, j'en suis très surpris parce que vous êtes le seul, dans cette assemblée et même dans le Parlement en général ainsi que dans la profession du transport aérien, à défendre une telle opinion.

Si j'ai bien compris vos propos, vous suggérez, ni plus ni moins, de laisser libre cours à cette fameuse « déréglementation », dont chacun sait ce qu'elle signifie, dans le domaine du transport aérien : que chacun fasse ce qu'il veut, comme il veut, et, demain, nous assisterons à la catastrophe la plus totale. Les compagnies se trouveront dans une situation financière lamentable, comme c'est le cas d'un bon nombre d'entre elles, qu'elles soient américaines, britanniques ou autres. Des providences, que j'ai appelés les « Pères Noël du voyage », dans un premier temps, viendront faire miroiter des avantages fantastiques aux usagers, puis, dans un second temps — passez-moi l'expression — boiront la tasse, comme cela est arrivé à d'autres. Il existe maintenant des précédents célèbres dans ce domaine.

M. Serge Boucheny, Laker !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Alors, franchement et tranquillement, le Gouvernement est catégoriquement opposé à une telle politique et je suis persuadé qu'il existe peu de défenseurs de cette politique dans notre pays, car nous avons déjà constaté ses méfaits.

Cela dit, il est tout à fait inexact de dire que ce texte introduit des bouleversements, voire des changements fondamentaux dans la législation ou dans la réglementation actuelles. Il s'agit de modifications qui restent limitées.

Pour étayer votre raisonnement, vous vous êtes appuyé sur les termes « autorité administrative » qui viennent se substituer à ceux de « ministre des transports ».

Je peux vraiment vous rassurer sur ce sujet. Tout simplement, le Conseil d'Etat considère qu'il n'y a plus lieu de désigner le ministre lui-même comme l'autorité chargée de délivrer les autorisations. Il a simplement retenu les termes « autorité administratives » et ce sont eux que nous avons repris dans le projet de loi.

Cela dit, l'autorité administrative, c'est le ministre de tutelle, il n'y a strictement au fond rien de changé par rapport aux dispositions antérieures.

Les conventions ? Elles étaient déjà, en fait, largement répandues dans la mesure où — mes prédécesseurs, j'en aperçois un en face de moi (*l'orateur fait allusion à M. Hoeffel*) le savent bien — ce problème, pour les compagnies, est celui non pas d'une tutelle excessive de l'Etat, mais du besoin d'une aide suffisante émanant des collectivités publiques dans la plupart des cas.

D'ores et déjà, pour un bon nombre de dessertes, il existait une convention passée sous une forme ou sous une autre avec l'Etat ou avec les régions. Il s'agit, tout simplement, conformément d'ailleurs aux dispositions de l'article 7 indiquées précédemment, de généraliser ce système pour fonder le transport aérien et l'activité des compagnies sur des bases plus vraies, plus stables, plus garanties, plus assurées qu'elles ne le sont actuellement.

Vous avez observé que nous avons demandé à certaines compagnies, y compris Air Inter, d'agir en ce sens, de faire des efforts supplémentaires pour contribuer à la mise en place de ces moyens. Voilà pourquoi il est question de conventions.

En ce qui concerne les homologations, c'est la même chose. Elles existent déjà pour les transports de passagers depuis je ne sais combien d'années. Elles seront, il est vrai, étendues au transport de marchandises, mais cela ne représente pas un changement très substantiel.

Par conséquent, vous n'avez vraiment pas de raison particulière de vous alarmer, à moins que vous ne mettiez en cause le fond même de la politique suivie. Mais dans ce cas, j'ai été, et je reste, catégorique : nous sommes convaincus que seule cette politique permettra de faire face dans les meilleures conditions possibles à la grave crise que connaît le transport aérien et nous aidera à maintenir, voire à développer, un système qui réponde aux besoins d'un pays comme le nôtre.

M. le président. Par amendement n° 106, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le paragraphe III de l'article 43, de rédiger comme suit le deuxième alinéa du texte présenté pour l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile :

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit à l'étranger au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le texte du projet de loi était le suivant : « Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public sur le territoire national ou au moyen d'aéronefs immatriculés en France que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative. »

Votre commission a pensé qu'il convenait d'écrire : « soit, sur le territoire national, soit, à l'étranger », afin de clarifier les dispositions visant les entreprises exploitant hors de France des appareils immatriculés dans notre pays.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement peut accepter cette précision ; il n'y voit pas d'inconvénient.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 106, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 107, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans le paragraphe III, au premier alinéa du texte présenté pour l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile, après les mots : « de transport de personnes », d'insérer les mots : « entre un point d'origine et un point de destination situés ».

Par amendement n° 3, le Gouvernement propose, après le paragraphe IV, d'insérer un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« Sont abrogés le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, le cas échéant, agréée ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 107.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Dans le texte du projet de loi figure l'expression : « sur le territoire national ».

Il a semblé à votre commission que, pour définir plus précisément le transport aérien intérieur, il était préférable de parler du « transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situé sur le territoire national ».

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 107 et défendre l'amendement n° 3.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. L'amendement n° 107 propose une formulation un peu plus claire et le Gouvernement n'y est pas opposé. Il s'en remet à la sagesse du Sénat.

L'amendement n° 3 tend, lui aussi, à apporter une précision qui apparaît nécessaire. L'abrogation des dispositions de l'article L. 330-4, devenues incompatibles avec la nouvelle rédaction des articles L. 330-1, L. 330-3 et L. 330-8, ne peut être faite seulement, comme prévu à l'article 48, « en tant qu'elles concernent le transport intérieur ».

En effet, l'article L. 330-1 a trait non seulement au transport intérieur, mais aussi au transport international effectué par des entreprises françaises de transport aérien.

Il convenait donc, en fonction de cette spécificité, d'apporter la précision qui est contenue dans l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 107, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 3 présenté par le Gouvernement ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, la commission y est favorable, mais se demande s'il ne faudrait pas que ces dispositions figurent dans un paragraphe V.

Je pose la question au Gouvernement.

M. le président. Je crois que la situation est suffisamment claire, puisque l'amendement du Gouvernement tend, « après le paragraphe IV », à insérer un paragraphe additionnel.

Disons qu'il s'agira du paragraphe V.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement est d'accord.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'article 43, modifié.

M. Jacques Habert. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Jacques Habert. M. le ministre d'Etat ne m'a pas répondu sur le fait que la plupart des dispositions de cet article seront renvoyées au Conseil d'Etat, c'est-à-dire relèveront du domaine réglementaire. Pense-t-il réellement que ce n'est pas important ? Je persiste à croire que les resserrements qu'il opère sur le transport aérien sont sérieux. Je n'ai absolument pas été convaincu lorsqu'il a dit que tout cela existait déjà antérieurement ; tel n'est pas le cas.

Je suis d'accord avec lui : il convient d'organiser les transports aériens. Cependant, j'aurais souhaité qu'il indiquât plus clairement les orientations de cette réorganisation. Il réduit les possibilités accordées à ces transports, mais il ne nous dit pas ce qu'il va faire pour favoriser leur essor.

Or, les transports aériens ont grand besoin qu'on leur prête attention. D'ailleurs, je n'ai pas été le seul à le dire, puisque notre collègue M. Parmantier lui-même a attiré votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur certaines difficultés que connaissait l'aviation civile, en précisant que ce projet de loi ne contenait pas grand-chose à cet égard et en exprimant l'espoir que des dispositions ultérieures soient prises.

Cet article 43 qui, vous l'admettez, est fondamental pour la réorganisation ultérieure des transports aériens, continue à ne pas me donner satisfaction. En effet, il n'explique pas comment et par quelle voie il va être possible de sortir des difficultés actuelles et de donner vraiment leur essor à ces transports.

Il ne semble pas, monsieur le ministre d'Etat, que la complémentarité que vous aviez promise à l'article 3 apparaisse à propos des transports aériens.

Cette politique date de plusieurs années et pas seulement des derniers mois. Ainsi la S.N.C.F. a-t-elle toujours bénéficié d'avantages considérables. Vous connaissez les efforts qui ont été accomplis pour le T.G.V. alors que l'on construisait l'Airbus et que l'on aurait pu établir des plans de transports aérien pour l'aviation métropolitaine en utilisant davantage ces appareils.

J'aurais souhaité que vous parliez de démocratisation des transports aériens. Je voyais dans cette possibilité une voie que vous auriez pu explorer. Je suis vraiment déçu de ce que vous nous proposez dans ce domaine et, personnellement, je voterai contre cet article 43.

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

Je mets aux voix l'article 43, modifié.

(L'article 43 est adopté.)

Article 44.

M. le président. « Art. 44. — Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte du paragraphe III de l'article 43 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 43 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile). »

Par amendement n° 108, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la fin de cet article : « valent autorisation jusqu'à leur date d'expiration ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet article traite des autorisations ou agréments délivrés antérieurement à la promulgation de la loi dont nous discutons aujourd'hui.

Le texte du Gouvernement précisait qu'ils valaient autorisation « jusqu'à leur date d'expiration. »

L'Assemblée nationale a pris un autre disposition indiquant qu'ils valaient autorisation « jusqu'à la conclusion des conventions prévues » à l'article 43 que nous venons d'adopter.

Votre commission pense qu'il faut revenir au texte initial du Gouvernement. En effet, cette disposition peut mettre en difficulté certaines entreprises de l'aviation civile.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Le Gouvernement pense qu'il s'agit d'un débat assez formel parce que, contrairement à ce qui a pu être dit, les conventions répondent tout à fait à l'attente des compagnies qui auront intérêt à ouvrir la discussion et à la conclure dans de bonnes conditions. Dès lors, il est évident que les autorisations seront valables jusqu'au moment où la convention sera conclue.

Je m'en remettrai à la sagesse de la Haute Assemblée, convaincu qu'en tout état de cause l'une ou l'autre rédaction ne changera rien à la réalité des procédures.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 108, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 44, ainsi modifié.
(L'article 44 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 6 rectifié, MM. Rausch, Pouillé, Boileau et Hermet proposent, après l'article 44, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Toute région dont certaines villes disposent actuellement des infrastructures aéroportuaires nécessaires et sont situées à plus de deux heures de Paris par les transports terrestres a droit à une desserte aérienne avec la capitale comprenant au minimum deux aller-retour par jour ouvrable.

« De même, toute région a droit à des relations aériennes transversales nécessaires à l'aménagement du territoire, sous réserve que le trafic correspondant puisse être assuré dans des conditions économiques acceptables.

« Les déficits de ces dessertes aériennes sont assurés soit par le transporteur, si son réseau lui permet d'effectuer une péréquation entre les différentes lignes, soit par l'intermédiaire d'un fonds alimenté par une taxe de 1 p. 100 du prix des billets des lignes aériennes intérieures bénéficiaires.

« Ce fonds est géré par l'Etat qui prendra l'avis d'une commission composée de représentants des régions. Cette commission sera consultée annuellement pour arrêter :

« — la liste des liaisons qui bénéficieront de crédits en provenance de ce fonds. Pour chaque liaison la commission déterminera la desserte minimale qui sera subventionnée ;

« — le montant des sommes affectées à chacune des liaisons retenues. »

Cet amendement est-il soutenu ?

M. René Jager. Je souhaite le défendre, monsieur le président.

M. le président. Mon cher collègue, vous n'êtes pas l'un des quatre signataires. Je suis obligé d'appliquer le règlement et je ne peux donc donner la parole. (M. Jager proteste.)

Je constate que l'amendement n'est pas défendu.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 45.

M. le président. « Art. 45. — Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

« Les dispositions des chapitres III et IV du titre I^{er} de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. »

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

Le premier, n° 120, présenté par MM. Noé, Chervy, Grimaldi, Laucournet, Parmantier, Mlle Rapuzzi, les membres du groupe socialiste et apparentés, tend à compléter le second alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

« Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. »

Le second, n° 133 rectifié, présenté par MM. Valade, Brun et les membres du groupe du R.P.R., a pour objet de rédiger ainsi qu'il suit le dernier alinéa de cet article :

« Les dispositions des chapitres III et IV du titre I^{er} de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisations. Toutefois, des dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 45-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. »

La parole est à M. Noé, pour défendre l'amendement n° 120.

M. Pierre Noé. Je n'ai pas pris la parole depuis un certain temps afin de respecter l'accord tacite qui va nous permettre de terminer l'examen de ce projet de loi dans le délai que nous avons prévu. Je vais donc retenir quelques instants votre attention pour défendre cet amendement, en mon nom et au nom de mes amis socialistes.

Les dispositions de l'article 45 ne s'appliquent pas uniquement au rail et à la route ; elles concernent également les canalisations et donc celles qui conduisent le gaz.

Or, le transport de gaz est régi par un ensemble de textes constituant une législation spécifique — il s'agit notamment de la loi du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, du décret n° 52-77 du 15 janvier 1952 portant approbation du cahier des charges type des transports à distance par canalisation en vue de la fourniture de gaz combustible et du

décret n° 64-81 du 23 janvier 1964 portant règlement d'administration publique en ce qui concerne le régime des transports de gaz combustible par canalisation.

Cette législation complète doit pouvoir s'appliquer pour éviter un alourdissement des procédures en matière de concession de transport de gaz par canalisation ; les dispositions du chapitre III du projet de loi font en outre, à cet égard, double emploi avec celles de la législation ci-dessus évoquée.

Il apparaît également que la nature du gaz et les conditions spécifiques de son transport font que le gaz de France ne se trouve en concurrence avec aucun autre mode de transport.

Tel est, monsieur le président, mes chers collègues, l'objet de cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 133 rectifié n'est pas défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 120 ?

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Le transport du gaz étant régi par une législation spécifique, il semble normal que les dispositions du présent projet de loi ne lui soient point applicables. Son avis est donc favorable.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Dans la mesure où le transport du gaz est un monopole, il n'y a pas lieu d'envisager des dispositions particulières permettant de préserver les intérêts de tel ou tel mode de transport. Je m'en remets donc à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 120, accepté par la commission et pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 45, ainsi modifié.

(L'article 45 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 140, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, après l'article 45, d'insérer un article additionnel ainsi conçu :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Cet amendement revient sur le problème des sanctions, notamment pour les mesures de radiation. La commission vous propose que les sanctions ne soient prononcées qu'après avis, non pas d'une commission régionale, comme le prévoit le texte, mais d'une commission départementale présidée, de la même façon, par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. En effet, une commission départementale permet, nous semble-t-il, d'alléger la procédure, alors qu'une commission régionale risquerait de se trouver quelque peu encombrée.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Par souci de cohérence avec les positions que j'ai précédemment soutenues, je ne peux que m'opposer 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 ministre d'Etat, en dehors de votre souci de cohérence avec vos positions antérieures, sur le fond, accepteriez-vous notre amendement qui prévoit non pas une commission régionale, mais une commission départementale ?

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. J'avoue ne pas avoir étudié cette modification de façon attentive. Je ne vois pas très bien ce qu'elle apporte de plus, sinon qu'elle augmente le nombre de commissions. Mais je n'ai pas d'opposition *a priori* sur le fond.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, votre avis n'en reste pas moins défavorable ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 140, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel ainsi rédigé est donc inséré dans le projet de loi après l'article 45.

Articles 46 et 47.

M. le président. « Art. 46. — Sous réserve des dispositions de la loi n° du portant adaptation de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, la présente loi est applicable aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II. » (Adopté.)

« Art. 47. — L'adaptation des dispositions de l'article 7 du chapitre IV du titre premier et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales. » (Adopté.)

Article 47 bis.

M. le président. « Art. 47 bis. — L'adaptation des dispositions de la présente loi au cas des remontées mécaniques fera l'objet de dispositions législatives spéciales dans le cadre de la loi d'orientation de la politique de la montagne. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Par amendement, l'Assemblée nationale a introduit cet article 47 bis qui concerne les remontées mécaniques.

Nous avons hésité à amender ce texte, mais nous voudrions toutefois demander à M. le ministre d'Etat si, comme nous le pensons par cet article 47 bis, il faut entendre que la loi d'orientation des transports ne s'applique pas aux remontées mécaniques dans l'attente de la loi d'orientation de la politique de la montagne.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Réponse affirmative !

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

Je mets aux voix l'article 47 bis.

(L'article 47 bis est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 4, le Gouvernement propose, après l'article 47 bis, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Par dérogation à l'article 45 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi aux transports maritimes, les navigations réservées telles définies aux articles 257-1 et 258-1 du code des douanes.

« Pour les marins exerçant les navigations visées à l'alinéa précédent les règles relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail demeurent définies par le code du travail maritime et la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires ainsi que les textes pris pour leur application.

Les attributions consultatives dévolues par la présente loi au conseil national des transports sont, pour le transport maritime, exercées par le conseil supérieur de la marine marchande, en liaison avec le conseil national des transports.

« Les textes d'application du chapitre I du titre I de la présente loi, lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande. »

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Cet amendement a pour objet de préciser le champ de la loi des transports intérieurs qui concerne partiellement les transports maritimes dans la limite des activités de transport en cabotage national — il s'agit des transports intérieurs. Tel est le sens du premier alinéa de l'amendement.

Les dispositions relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail pour l'ensemble des marins embarqués sur les navires battant pavillon national sont celles définies par le code du travail maritime de la loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires. Le deuxième alinéa précise utilement que cela reste vrai pour les marins du cabotage national.

Le troisième alinéa traduit la volonté de respecter les dispositions de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande et notamment de son conseil supérieur.

Le quatrième alinéa traduit en particulier la volonté de tenir compte des compétences du conseil supérieur de la marine marchande en ce qui concerne notamment l'utilisation du matériel naval, l'organisation et le fonctionnement des lignes régulières de navigation maritime.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement. Il lui semblait, en effet, anormal d'exclure le cabotage des dispositions de cette loi car le cabotage est bien un transport intérieur.

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

M. Joseph Yvon. Je demande la parole pour explication de vote

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

M. Joseph Yvon. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 45 que nous venons de voter, stipule que sont considérés comme transports intérieurs, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

Ainsi ce texte, fixant d'une façon très générale le champ d'application de la loi, s'il doit être pris au pied de la lettre, incorpore le cabotage national ; pourtant un doute peut être permis car aucune disposition particulière n'est prévue dans le projet de loi alors que chacun des autres types de transport fait l'objet d'un chapitre spécial.

Quoi qu'il en soit, le problème se pose de savoir dans quelles conditions la loi d'orientation pourra s'appliquer au secteur maritime, car le projet soumis à notre examen n'a pas été conçu en tenant compte du transport par mer.

Il est donc nécessaire que soient envisagées toutes mesures d'adaptation qui préservent la spécificité de ce type de transport ; d'une part, les conditions sociales et de sécurité sont totalement différentes de celles qui s'appliquent aux autres transporteurs ; d'autre part, l'économie générale des transports maritimes n'obéit pas nécessairement aux mêmes critères. C'est pourquoi il m'apparaît que dans un domaine aussi particulier, le conseil supérieur de la marine marchande soit appelé à donner son avis sur les incidences maritimes de cette loi d'orientation des transports.

L'amendement du Gouvernement répond aux diverses préoccupations que je viens de vous présenter et doit donc, à mon sens, faire l'objet d'un vote positif du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 4, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel, ainsi rédigé, est donc inséré dans le projet de loi.

Article 48.

M. le président. « Art 48. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

« — le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, le cas échéant, agréée » ;

« — le titre premier et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;

« — les articles 19 et 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;

« — l'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits pour l'exercice 1946 ;

« — les articles 1^{er} à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le conseil supérieur des transports ;

« — les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

« — l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier ;

« — les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 pour l'exercice 1952 ;

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

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

Par amendement n° 5, le Gouvernement propose de supprimer le deuxième alinéa de cet article.

Je pense qu'il s'agit d'un amendement de coordination, monsieur le ministre ?

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 48, ainsi modifié.
(L'article 48 est adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Louvot, pour explication de vote.

M. Pierre Louvot. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je vais présenter mon explication de vote sur l'ensemble de ce projet et sur la philosophie qui le sous-tend. M. du Luart, appelé par une importante réunion, aurait souhaité lui-même intervenir, mais comme mon sentiment rejoint le sien, c'est bien volontiers que je le fais au nom du groupe de l'U. R. E. I.

Certes, monsieur le ministre d'Etat, il convenait de remettre en ordre notre législation des transports qui est vieille de cinquante ans et plus, et il était sans doute nécessaire aussi de doter la S. N. C. F. d'un nouveau statut en raison de la venue à expiration de la convention qui liait cette entreprise à l'Etat depuis 1937.

Mais, ce faisant, vous semblez souhaiter donner une nouvelle orientation à nos transports en mettant fin, comme vous l'avez dit, à un « libéralisme destructeur ». L'était-il autant que vous le pensez ?

Vous souhaitez substituer aux moyens actuels de transport diversifiés et concurrents, dont beaucoup ont fait leurs preuves, un système sinon nationalisé, du moins étatisé, centré sur la S. N. C. F., solidement tenu par votre syndicat privilégié et financé *larga manu* par le Trésor, c'est-à-dire par les contribuables.

Le chemin de fer joue un rôle « essentiel », mais il n'assure pas 20 p. 100 du trafic de voyageurs et moins du tiers des mouvements de fret.

Pour en développer l'attractivité, vous voulez contraindre les routiers à adopter un régime de travail et de prévoyance social analogue à celui des cheminots, ce qui ne manquerait pas de les placer dans des difficultés particulièrement graves et sous la dépendance financière de l'Etat ou des collectivités locales.

Ainsi se verrait réalisé à terme ce « service public des transports » dont vous annoncez, dès l'article 5, la mise en place.

Il serait trop long d'énumérer les mesures, certaines anodines, que vous prenez pour parvenir à votre objectif, allant de simples définitions à des contraintes financières, administratives ou sociales.

C'est tout d'abord l'affirmation du « droit au transport », un droit parmi d'autres, une proclamation sociale qui relègue au second plan la rentabilité puisqu'il faudra desservir tous les citoyens, même si cette desserte coûte, comme c'est parfois le cas, trente fois plus qu'elle ne rapporte. Qui donc pourra supporter cette perte, sinon une entreprise subventionnée ?

C'est ensuite la « prise en compte des coûts sociaux monétaires et non monétaires » qui alourdira les charges dans des proportions inconnues.

C'est l'établissement, partout, de schémas régionaux et de plans départementaux de transport de voyageurs à l'intérieur desquels seules sont autorisées à survivre les entreprises conventionnées, tout cela s'inscrivant dans une planification nationale contractuelle et démocratique dont la toile d'araignée n'autorisera nulle échappatoire.

C'est, à tout niveau, la réglementation, le contrôle et l'organisation confiés aux pouvoirs publics tandis que l'initiative privée reculera et sera réduite au minimum.

C'est enfin l'alourdissement des sanctions qui faciliteront la disparition des transporteurs routiers coupables de représenter la libre entreprise et d'être « insuffisamment syndicalisés ».

J'ai vérifié que les licences, selon l'article 37, s'appelleront dorénavant « autorisations » et seront délivrées sous un contrôle étroit qui risque de permettre l'arbitraire.

La loi est généreuse de mots, d'intentions et de proclamations pour le transport fluvial et le cabotage, tués par les charges sociales aberrantes héritées de Colbert, mais elle reste particulièrement discrète sur le rôle beaucoup plus important que pourrait jouer le transport aérien intérieur.

Votre projet de loi, monsieur le ministre d'Etat, ne réduit pas nos inquiétudes et nos incertitudes. Cependant, compte tenu des amendements votés à l'initiative de la commission des affaires économiques, nous le voterons sans illusion.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, au cours de la discussion générale et tout au long de l'examen des articles, le groupe socialiste s'est déclaré très favorable à l'adoption d'un projet de loi aussi important, même s'il a formulé certaines observations ou demandé des éclaircissements. Nous avons, en particulier, souligné l'importance que nous attachons aux décrets qui devront être publiés. M. le ministre des transports nous a, à cet égard, donné tous les apaisements nécessaires.

Le texte initial se proposait d'établir les bases d'une nouvelle politique globale des transports. Il affirmait pour la première fois le principe du droit au transport et réhabilitait la notion de service public en rétablissant les possibilités d'une meilleure concurrence entre les modes de transport afin de satisfaire au mieux, et au moindre coût, les besoins de l'économie et des usagers.

Fruit d'une large concertation, ce projet de loi se fixait quatre objectifs : efficacité économique, progrès social, meilleur aménagement urbain, développement régional.

S'agissant d'une loi d'orientation des transports intérieurs, il ne fallait pas — c'est évident — tout attendre d'un tel texte. Ce n'est ni une loi de programme, ni une encyclopédie juridique des transports. L'objet du texte est de fixer des principes fondamentaux et de définir de nouvelles procédures de décision et de nouvelles structures devant former un ensemble cohérent.

Des amendements étaient, certes, recevables sur ce texte, qui en auraient respecté la logique et la cohérence. Or que constatons-nous après la discussion des articles ? S'il y a toujours logique et cohérence, ce ne sont plus les mêmes. Et c'est bien le fruit d'une volonté délibérée qui, de minute en minute, au cours des dernières quarante-huit heures, a dénaturé, à travers la multiplication des scrutins publics — que l'importance des

amendements ne justifiait pas toujours — un projet aussi fondamental dont la nécessité n'a d'ailleurs jamais été remise en cause.

Telles sont les raisons qui me conduisent à indiquer la position de mon groupe politique.

Au fil de la discussion des articles, nous est apparue de plus en plus clairement la volonté de la majorité du Sénat de détruire la cohérence initiale du texte.

Il s'est agi d'affaiblir toutes les novations du projet ; ce n'est d'ailleurs pas la première fois ; de telles méthodes avaient déjà été utilisées au Sénat lors de la discussion de la loi d'orientation et de programmation de la recherche ou, autre exemple, de la loi portant réforme des méthodes de la planification.

Ainsi ont été gommées des notions aussi essentielles que la reconnaissance formelle du droit au transport, la notion de service public. Vous êtes allés jusqu'à demander un scrutin public afin de supprimer le droit à l'information des usagers !

Les modifications ou suppressions qui sont intervenues nous paraissent inacceptables dans la mesure où elles bouleversent totalement la philosophie du projet. Elles sont même quelquefois, vous voudrez bien l'admettre, en totale opposition entre elles.

Devant l'attitude de la majorité de cette assemblée, nous sommes conduits, une nouvelle fois, à nous opposer par notre vote à un texte qui a perdu tout son sens, laissant à nouveau aux députés le soin de doter notre pays d'une loi d'orientation des transports intérieurs qui corresponde à nos aspirations, aux besoins de notre économie et de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard-Michel Hugo, pour explication de vote.

M. Bernard-Michel Hugo. Le projet que vous nous avez présenté, monsieur le ministre d'Etat, était un bon projet. Nous l'avons dit d'entrée de jeu. Son point fort était la reconnaissance du droit au transport, droit fondamental, avec, en corollaire, l'affirmation du libre choix de l'utilisateur, du nécessaire renouveau du service public des transports, et d'une meilleure information de l'utilisateur.

Le projet a renouvelé également la question du financement en posant le principe de la participation de tous les bénéficiaires, qu'il s'agisse des entreprises, des usagers particuliers, des personnes publiques diverses qui retirent un avantage direct ou indirect de l'investissement.

Monsieur le ministre d'Etat, vous avez combattu toute approche technocratique fondée sur des calculs marginalistes et reposant sur une rentabilité immédiate.

Vous avez également pris en compte le coût social.

Vous avez voulu organiser la concertation à tous les niveaux.

Vous avez voulu organiser une planification décentralisée, démocratique et contractuelle, impliquant l'intervention des travailleurs, des usagers, des élus.

Vous avez en quelque sorte, voulu apporter des solutions novatrices, positives et réalistes aux problèmes immédiats, retenant la sécurité, les économies d'énergie, l'idée de coût social comme critères principaux.

Mais, après sa discussion par le Sénat, le projet a été mutilé et déformé. Il s'agit non seulement de modifications de termes, mais de la suppression de bien des idées fondamentales qui avaient reçu cependant un accueil favorable de multiples associations, d'usagers, de professionnels, des syndicats aussi, je dis bien des syndicats, monsieur Louvot, car nous les avons reçus.

La commission mixte paritaire aura fort à faire, en présence d'un texte si différent de celui qui a été adopté par l'Assemblée nationale, pour arriver à un accord.

Nous ne voterons pas ce projet de loi parce que nous ne le reconnaissons plus. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je comprends de moins en moins. Nous avons eu le bonheur de voir s'instaurer en séance un dialogue entre le Gouvernement et la commission. Je profite de l'occasion pour en remercier M. le ministre d'Etat parce que c'est plutôt inhabituel ! Nous avons eu, en effet, en face de nous un ministre qui a répondu fort aimablement aux questions qui lui ont été posées. J'avais lu dans le rapport écrit que la commission des affaires économiques — dont je

tiens à féliciter le président et le rapporteur — avait adopté à l'unanimité, le 1^{er} décembre dernier, le texte du projet de loi après y avoir apporté une centaine d'amendements.

De ce fait, je me suis rendu à ce débat avec l'idée que nous allions avoir une discussion idéale ; et je pensais que tout le monde serait content.

Or j'entends dire par M. Noé que la majorité du Sénat s'est acharnée à dénaturer le texte ; j'entends parler de mutilation par M. Hugo. C'est pourquoi je comprends de moins en moins.

Quand nous opposons, comme c'est arrivé, la question préalable, nous sommes accusés de ne pas vouloir examiner les textes. Cette fois-ci, l'accord général se réalise en commission et vous nous accusez, ce soir, d'avoir dénaturé et mutilé le texte.

Voilà un texte qui ne révolutionne rien. Il est très intéressant parce que la convention avec la S. N. C. F. arrivait à son terme et qu'il fallait avoir un nouveau texte. M. le ministre d'Etat en a profité pour marquer certaines orientations. Nous ne sommes pas d'accord avec toutes, c'est normal ! Le ministre lui-même aurait été étonné d'avoir proposé un texte qui ne soit pas amendé. Des amendements ont été déposés ; c'est le rôle d'une assemblée de travailler de la sorte et je ne vois pas pourquoi, à la fin de ce débat, on puisse parler de dénaturation et de mutilation du texte.

La majorité sénatoriale n'y a pas été hostile, monsieur Hugo ! Si vous ne l'avez pas dit, vous le pensez, n'est-ce pas ? Nous avons suivi la commission où, encore une fois, s'était réalisé un accord unanime. Je dis donc à nos collègues qui nous adressent des reproches : si vous n'approuvez pas les décisions de la commission, dites-le tout de suite ! Ainsi, nous saurons exactement à quoi nous en tenir ! (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Raymond Dumont. Je souhaite répondre brièvement à M. Chauvin. Je parle sous le contrôle de M. le président et de M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan qui peuvent témoigner que les commissaires communistes et socialistes ont voté contre la plupart des amendements présentés, tout au moins contre tous ceux qui touchaient à des questions de fond.

Nous avons accepté, c'est vrai, un certain nombre d'amendements qui, d'ailleurs, ont reçu l'accord du Gouvernement et ont été adoptés en séance publique, mais non les amendements de fond, même si, je vous l'accorde, la rédaction de certains articles du projet de loi est ambiguë.

M. le président de la commission des affaires économiques et du Plan, dont nous connaissons la rigueur et l'honnêteté intellectuelle, pourrait vous confirmer, si c'était nécessaire, que les commissaires socialistes et communistes y ont été défavorables.

M. Bernard Parmantier. Je demande la parole.

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

M. Bernard Parmantier. L'étonnement de M. Chauvin me surprend.

Au cours de ce débat, nous avons vu deux lignes politiques s'affronter. C'est naturel. A la suite de cet affrontement, nous avons constaté que nous ne reconnaissions plus le projet que nous voulions soutenir. En conséquence, il est tout à fait logique que le groupe socialiste vote contre le texte qui est sorti de ce débat.

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, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, à la fin de ce débat, je voudrais présenter quelques observations.

Tout d'abord, je tiens à remercier le Gouvernement d'avoir fait confiance au président de la commission et au président du Sénat lorsque, sollicités pour une première date, ils ont fait valoir que la commission ne pouvait être prête pour cette date. Le Gouvernement s'est rendu à nos raisons et a retenu la date d'hier. Comme vous pouvez le constater, monsieur le ministre d'Etat, vous avez eu raison de nous faire confiance, puisque le délai promis a été tenu.

En deuxième lieu, je voudrais donner acte à notre collègue M. Dumont que, en effet, en commission, nos collègues de l'opposition ont eu une attitude extrêmement correcte et, comme d'habitude, courtoise, tout en maintenant une position permanente.

Mais j'ai remarqué, puisque je présidais la séance au terme de laquelle le rapport a été adopté, qu'au moment du vote final — et je ne porte pas de jugement ni sur l'absence ni sur la présence de tel ou tel membre de la commission — l'unanimité des commissaires présents s'est faite en faveur de ce texte.

En ce qui concerne le débat lui-même, je tiens à remercier très sincèrement tous nos collègues de la majorité gouvernementale comme de l'opposition gouvernementale qui ont été présents pendant toute la durée du débat et qui ont assuré ainsi sa permanence. Je puis bien reconnaître que le président de la commission a eu quelques soucis et, si vous me permettez une boutade, je vous dirai que si nous avons débattu de la loi d'orientation des transports, nous avons aussi expérimenté le mouvement perpétuel des sénateurs. (*Sourires.*) Mais nous nous sommes bien tirés de nos problèmes grâce aux présidents qui ont occupé le fauteuil de la présidence pendant ces deux journées, et je tiens à les en remercier tout spécialement.

Pour définir sa philosophie, que le Sénat, dans sa majorité en tout cas, a soutenue, la commission est partie non pas de la reconnaissance mais de la nécessaire expression des droits fondamentaux des citoyens. Nous sommes partis du droit de se déplacer, du droit d'entreprendre, du droit de choisir, des libertés correspondantes et de la responsabilité individuelle et collective.

De ce fait, notre appréciation a naturellement été différente de celle des auteurs d'un texte où l'on nous a apporté, dès le départ, une vérité qui reconnaissait peut-être des faits, mais qui pouvait aussi apparaître comme une certaine révélation.

Parce que, dans cette maison, nous sommes, quelle que soit notre place dans cet hémicycle, démocrates, nous savons tous que nous ne sommes que des représentants par délégation, que nous tenons notre pouvoir, comme le Gouvernement d'ailleurs, du peuple exclusivement.

C'est à partir de ces optiques que nous avons défini notre démarche. Il se peut que notre expression ait été imparfaite et ait choqué le Gouvernement ou les membres de la majorité gouvernementale. Mais parce que nous sommes tous, dans cette maison, démocrates, je le répète, la seule chose qui peut nous séparer c'est l'expression.

Je voudrais enfin vous remercier, monsieur le ministre d'Etat, pour votre amabilité permanente car, vous aussi, vous avez eu de nombreux soucis.

Mes chers collègues, je ne souhaite qu'une chose, que vous approuviez l'ensemble du projet de loi.

Et pour être fidèle à la tradition de ce débat, je demanderai un scrutin public. (*Sourires. Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et de la gauche démocratique.*)

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, je serai bref. J'ai déjà eu l'occasion, en effet, de m'expliquer en détail.

Je ne m'attarderai pas, par conséquent, à relever certaines affirmations que j'ai entendues voilà encore un instant, selon lesquelles, par exemple, nous voudrions la disparition du transport routier pour cette seule raison qu'il serait coupable de représenter la libre entreprise. Non ! le Gouvernement n'a pas d'intention aussi machiavélique et aussi manifestement contraire au simple bon sens, sans parler de l'intérêt de notre système de transport et de l'intérêt du pays lui-même. Ces arguments ne méritent pas davantage de commentaires. D'ailleurs, ils ne devraient pas avoir leur place dans un tel débat.

A mon tour, je voudrais remercier MM. les présidents de séance, M. le président de la commission des affaires économiques et du Plan, M. le rapporteur et Mmes et MM. les sénateurs pour le travail important et assidu qui a été accompli et qui a permis à ce débat, mis à part — mais ce n'est pas là mon affaire — les problèmes qui ont été évoqués, de se dérouler dans de bonnes conditions.

J'ai eu, je dois le dire, quelques motifs de satisfaction au cours de ce débat.

En effet, la nécessité de ce projet de loi n'a pas été mise en cause, son architecture générale non plus, pas plus qu'un certain nombre de dispositions qui y figurent. On peut même observer que des amendements — une dizaine — présentés par le Gouvernement ont été adoptés, tout comme, en retour, ont été soutenus par le Gouvernement un certain nombre d'amendements — une vingtaine selon mes comptes — déposés par la commission.

Mais, à côté de ces motifs de satisfaction, j'ai tout de même aussi quelques regrets.

J'ai quelque difficulté, je l'avoue, à reconnaître mon enfant. J'ai un peu le sentiment d'avoir devant moi — pour faire une comparaison d'ordre gastronomique — un canard aux navets auquel on aurait enlevé les plus beaux morceaux. (*Sourires.*)

Certains des principes fondamentaux de ce projet de loi ont été mis en cause. La notion de système de transports, par exemple, le rôle du service public ; à ce propos, je dois dire que nous avons assisté à une véritable traque du mot « public », au point que j'en arrive à me demander si l'on va encore pouvoir parler d'« homme public » ou même de « scrutin public ». (*Sourires.*)

Ont également été mis en cause le droit à l'information tel qu'il était prévu dans le projet de loi, la notion de coûts sociaux, enfin, tout un ensemble de principes qui font précisément la nouveauté, la hardiesse, la qualité de ce projet de loi.

Pourtant, je pense que de tels principes étaient bien adaptés aux besoins qui sont ceux d'un pays comme le nôtre et qui seront les siens dans les années à venir.

Ces principes ont permis d'élaborer ce projet qui recevra finalement, j'en suis convaincu, l'assentiment le plus large dans ce pays et la consécration de l'expérience ; on pourra vérifier qu'il est bien adapté à son objet et à l'action qu'il nous faut entreprendre, dans les années qui viennent, pour améliorer sans cesse notre système de transports et lui permettre d'assumer toutes ses missions.

Remerciements, donc, motifs de satisfaction, regrets aussi, mais conviction également que, en définitive — et ce débat y aura contribué — nous pourrons aller de l'avant dans la réalisation des objectifs définis dans ce projet et travailler, comme je l'ai dit dès le début de mon discours d'introduction, à la satisfaction toujours plus complète des besoins du pays. Tel est, finalement, notre objectif. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission des affaires économiques et du Plan.

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° 112 :

Nombre des votants	300
Nombre des suffrages exprimés	297
Majorité absolue des suffrages exprimés.	149

Pour l'adoption	192
Contre	105

Le Sénat a adopté.

— 3 —

NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur le texte que nous venons d'adopter.

Il va être procédé immédiatement à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de cette commission mixte paritaire.

La liste des candidats établie par la commission a été affichée conformément à l'article 12 du règlement.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire :

Titulaires : MM. Michel Chauty, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Bernard-Michel Hugo, Bernard Legrand, Pierre Noé, Jean Puech.

Suppléants : MM. Serge Mathieu, Bernard Parmantier, Marcel Daunay, Georges Berchet, Raymond Dumont, Raymond Brun, Roland Grimaldi.

— 4 —

DECES D'UN ANCIEN SENATEUR

M. le président. M. le président du Sénat a le regret de vous faire part du décès, survenu le 14 décembre 1982, de notre ancien collègue M. Pierre Prost, qui fut sénateur de l'Essonne de 1967 à 1977.

— 5 —

DECISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel, par lettre en date du 14 décembre 1982, le texte d'une décision rendue par le Conseil constitutionnel le 14 décembre 1982, qui déclare conforme à la Constitution la loi relative à la composition des conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale.

Acte est donné de cette communication.

Cette décision du Conseil constitutionnel sera publiée au *Journal officiel* à la suite du compte rendu de la présente séance.

— 6 —

DEMANDE D'AUTORISATION D'UNE MISSION D'INFORMATION

M. le président. M. le président du Sénat a été saisi par M. Jean Lecanuet, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information pour visiter les forces françaises stationnées à Djibouti et pour se renseigner sur la situation internationale dans cette région.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes fixées par l'article 21 du règlement.

— 7 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture sur le développement des investissements et de la protection de l'épargne (n° 124, 1982-1983), dont la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition?

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 8 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant abrogation de la loi modifiée du 20 juillet 1927 relative à l'obligation de colorer artificiellement les semences de trèfle violet, trèfle des prés, trèfle incarnat et de luzerne importées en France et de la loi du 11 janvier 1932 tendant à interdire l'entrée en France des graines de graminées impropres à la semence.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 142, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 9 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Maurice Blin, rapporteur général, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi de finances pour 1983.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 141 et distribué.

J'ai reçu de M. Roger Romani un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 143 et distribué.

J'ai reçu de M. Pierre Schiélé un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 144 et distribué.

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 15 décembre 1982 :

A dix heures :

1. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'aide judiciaire, à l'indemnisation des commissions et désignations d'office en matière pénale et en matière civile et à la postulation dans la région parisienne [n° 109 et 129 (1982-1983)]. — M. Léon Jozeau-Marigné, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

2. — Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence modifiant diverses dispositions relatives à l'élection des conseils municipaux dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et de la Polynésie française [n° 112 et 125 (1982-1983)]. — M. Paul Pillet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

3. — Discussion en nouvelle lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale [n° 139 et 143 (1982-1983)]. — M. Roger Romani, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

4. — Discussion en nouvelle lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, portant modification de certaines dispositions du code électoral relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille [n° 138 (1982-1983)].

5. — Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale relatif à la formation professionnelle des artisans [n° 110 et 128 (1982-1983)]. — M. Henri Le Breton, rapporteur de la commission des affaires culturelles, et n° 126 (1982-1983), avis de la commission des affaires économiques et du Plan, M. Georges Mouly, rapporteur.

A quinze heures et le soir :

6. — Discussion des conclusions du rapport fait par M. Marcel Rudloff au nom de la commission prévue par l'article 105 du règlement du Sénat, chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Sénat [n° 471 (1981-1982) et 135 (1982-1983)].

7. — Suite de l'ordre du jour du matin.

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° 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 prévus 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 à dix-neuf heures cinquante.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Décision du Conseil constitutionnel
n° 82-148 DC en date du 14 décembre 1982.

Le Conseil constitutionnel,

Saisi le 25 novembre 1982 par MM. Jean-François Le Grand, Marc Jacquet, Jean Amelin, Jacques Braconnier, Jean Chérioux, Henri Belcour, Georges Repiquet, Charles Pasqua, Bernard Hugo, Louis Souvet, Edmond Valcin, Michel Alloncle, Amédée Bouquerel, Michel Chauty, Marcel Fortier, Henri Portier, Roger Romani, Paul d'Ornano, Pierre Carous, François O. Collet, Geoffroy de Montalembert, Jean Natali, Sosefo Makape Papilio, Jean Chamant, Hubert d'Andigné, René Tomasini, Henri Collette, Roger Moreau, Raymond Brun, Jacques Valade, Jacques Delong, Philippe de Bourgoing, Robert Schmitt, Jules Roujon, Jean-François Pintat, Hubert Martin, Louis Martin, Louis de la Forest, Henri Olivier, Paul Guillaumot, Marc Castex, Louis Boyer, Jean Bénard Mousseaux, Serge Mathieu, Modeste Legouez, Bernard Barbier, Guy Petit, Michel Crucis, Lionel Cherrier, Louis Lazuech, Pierre Louvot, Jean Puech, Adolphe Chauvin, Octave Bajoux, René Ballayer, Jean-Pierre Blanc, Roger Boileau, Raymond Bouvier, Jean Cauchon, Jean Francou, René Jager, Louis Jung, Alfred Gérin, Georges Lombard, Jacques Mossion, Pierre Vallon, Jean Sauvage, Roger Poudonson, Yves Le Cozannet, Charles Zwickert, Georges Treille, Raoul Vadepiéd, Raymond Poirier et Francis Palmero, sénateurs, dans les conditions prévues à l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, de la conformité à celle-ci du texte de la loi relative à la composition des conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale, telle qu'elle a été adoptée par le Parlement ;

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, notamment les articles figurant au chapitre II du titre II de cette ordonnance ;

Oùï le rapporteur en son rapport ;

Considérant que les auteurs de la saisine soutiennent que la loi relative à la composition des conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale est contraire à la Constitution ; qu'à cet effet, ils font valoir, d'une part, que l'article 23, alinéa 1^{er}, ainsi que d'autres dispositions s'y rattachant, méconnaîtraient le principe d'égalité et, d'autre part, que les articles 19 et 20 violeraient le droit au respect de la vie privée ;

Sur l'article 23, alinéa 1^{er}, et les dispositions s'y rattachant (art. 1^{er} à 15) :

Considérant que l'article 1^{er} de la loi soumise à l'examen du Conseil constitutionnel dispose : « Chaque caisse primaire d'assurance maladie est administrée par un conseil d'administration de vingt-cinq membres, comprenant : quinze représentants des assurés sociaux élus par ceux des assurés qui ont leur résidence dans la circonscription de la caisse ; six représentants des employeurs désignés par les organisations professionnelles nationales d'employeurs représentatives ; deux représentants désignés par la fédération nationale de la mutualité française ; deux personnes qualifiées désignées par le ministre chargé de la sécurité sociale, l'une parmi des organisations de salariés, l'autre parmi des organisations d'employeurs... » ;

Considérant que l'article 6 de la loi dispose : « Chaque caisse d'allocations familiales est administrée par un conseil d'administration de vingt-huit membres comprenant : quinze représentants des assurés sociaux élus par ceux des assurés mentionnés à l'article 18 de la présente loi qui ont leur résidence dans la circonscription de la caisse ; trois représentants élus des travailleurs indépendants ; six représentants des employeurs désignés par les organisations professionnelles d'employeurs représentatives ; trois représentants des associations familiales, désignés par l'union départementale des associations familiales ; la désignation est effectuée par l'union nationale des associations familiales si, dans la circonscription de la caisse régionale, il n'existe pas d'union départementale ou si en cas de pluralité d'unions départementales dans cette circonscription, elles ne sont pas parvenues à un accord, une personne qualifiée désignée par le ministre chargé de la sécurité sociale... » ;

Considérant que l'article 23, alinéa 1^{er}, dispose : « Les listes des candidats représentant les assurés sociaux sont présentées par les organisations syndicales nationales représentatives des salariés au sens de l'article L. 133-2 du code du travail » ;

Considérant que, selon les auteurs de la saisine, l'article 23 précité violerait le principe d'égalité en privant du droit de présenter des candidats tant les salariés non affiliés aux confé-

dérations syndicales nationales que les non-salariés assurés sociaux du régime général de sécurité sociale et que les militaires, lesquels ne bénéficient pas du droit syndical ;

Considérant que les auteurs de la saisine font en outre valoir que le pouvoir du ministre chargé de la sécurité sociale de désigner au titre de personnes qualifiées certains administrateurs des caisses primaires d'assurance maladie et des caisses d'allocations familiales peut engendrer des discriminations injustifiées ;

Considérant, enfin, que les auteurs de la saisine soutiennent que la déclaration de non-conformité à la Constitution de l'article 23, alinéa 1^{er}, devrait s'étendre à l'ensemble des articles 1^{er} à 15 de la loi, qui n'en sont pas séparables ;

Considérant que les caisses du régime général de sécurité sociale assurent la gestion d'un service public ; qu'il appartient au législateur de déterminer les principes fondamentaux de la sécurité sociale et, dans cette mesure, la nature, la composition et le mode de désignation des organes chargés d'administrer ces caisses ; qu'aucun principe ou règle de valeur constitutionnelle ne lui impose de recourir à un mode de désignation plutôt qu'à un autre ; qu'il lui est loisible d'ailleurs de retenir, comme il l'a fait dans la loi soumise à l'examen du Conseil constitutionnel, des modes de désignation différents selon les catégories de caisses et selon les catégories d'administrateurs ;

Considérant que les élections prévues pour la désignation de représentants des assurés sociaux ne se rapportent ni à l'exercice de droits politiques ni à la désignation de juges ; que, s'agissant d'élections destinées à désigner des administrateurs d'un service public, aucun principe ou règle de valeur constitutionnelle n'interdit au législateur de réserver l'initiative des candidatures à certaines organisations en raison de leur nature et de leur représentativité au plan national ;

Considérant, de même, que l'attribution au ministre chargé de la sécurité sociale du pouvoir de désigner certains administrateurs de caisses qui remplissent une mission de service public relevant de son département ne méconnaît aucun principe ou règle de valeur constitutionnelle ; que, si les auteurs de la saisine invoquent l'éventualité d'un exercice abusif de ce pouvoir, soumis d'ailleurs au contrôle des juridictions compétentes, une telle supposition ne saurait interdire au législateur de prendre la disposition critiquée ;

Considérant, ainsi, que ni les dispositions de l'article 23, alinéa 1^{er}, ni celles des articles 1^{er} à 15 qui, selon les auteurs de la saisine, n'en seraient pas séparables, ne sont contraires à la Constitution ;

Sur les articles 19 et 20 :

Considérant que, selon l'article 19 de la loi soumise à l'examen du Conseil constitutionnel, chaque employeur, en vue de l'établissement des listes électorales par le maire, doit communiquer aux organismes compétents le nom, les prénoms, la date et le lieu de naissance ainsi que la résidence du salarié qu'il emploie ; que les listes électorales sont publiées dans chaque commune ;

Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi : « Par dérogation aux dispositions qui les assujettissent au secret professionnel, les employeurs, les administrations, les établissements ou entreprises publics et les organismes de sécurité sociale communiquent aux organismes compétents et, en tant que de besoin, à des sociétés de services les documents permettant d'établir des listes électorales » ;

Considérant que la publicité des listes électorales existe en toutes matières ; que si certains renseignements couverts par la règle du secret peuvent être communiqués en vue de l'établissement de ces listes aux organismes compétents pour les dresser et, le cas échéant, aux sociétés de services leur procurant une assistance technique, le secret continue à s'imposer, au regard du public notamment, à ces organismes et sociétés de services pour tous les renseignements qui ne doivent pas figurer sur la liste électorale ;

Considérant, ainsi, que ce moyen manque en fait ;

Considérant qu'en l'espèce, il n'y a lieu pour le Conseil constitutionnel de soulever d'office aucune question de conformité à la Constitution en ce qui concerne les autres dispositions de la loi soumise à son examen,

Décide :

Art. 1^{er}. — La loi relative à la composition des conseils d'administration des organismes du régime général de sécurité sociale est déclarée conforme à la Constitution.

Art. 2. — La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 14 décembre 1982.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 14 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. »

Logements locatifs en région parisienne : situation.

9509. — 14 décembre 1982. — M. Bernard-Michel Hugo attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme et du logement sur la situation du logement locatif en région parisienne. Avec le faible contingent dont disposent les communes dans le secteur H.L.M., les demandes faites aux communes augmentent beaucoup plus vite que les possibilités de les satisfaire. Il lui demande s'il serait possible d'envisager une modification de l'arrêté du 1^{er} octobre 1968, afin de réserver une part plus importante des logements aux collectivités locales garantissant les emprunts.

Prêts d'honneur aux élèves des grandes écoles : caution.

9510. — 14 décembre 1982. — M. Jean Colin expose à M. le ministre délégué auprès de M. le ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, que de nombreux établissements bancaires nationalisés, effectuent des campagnes publicitaires auprès des élèves des grandes écoles, pour leur signaler qu'ils sont disposés à leur consentir des prêts, dits prêts d'honneur, à des taux avantageux et à hauteur de 30 francs à 50 000 francs selon les cas. L'instruction des dossiers faisant apparaître cependant que la caution des parents est exigée, ce qui réserve de tels prêts à des catégories sociales disposant de revenus non négligeables et pouvant à la limite se passer d'emprunter, il lui demande s'il envisage d'adresser des recommandations aux établissements concernés afin que, dans un but d'équité et de justice sociale, il ne soit plus exigé la caution des parents pour de tels emprunts.

Sociétés savantes : tarifs spéciaux pour la diffusion de leurs travaux.

9511. — 14 décembre 1982. — M. Henri Belcour attire l'attention de M. le ministre de la culture sur les problèmes que rencontrent les sociétés savantes françaises dans la diffusion de leurs travaux. Ces sociétés constituent, au niveau régional comme au niveau national (Société française d'archéologie, Antiquaires de France, Société d'histoire ecclésiastique de la France, etc.) un des moyens les plus importants d'approche du patrimoine culturel français, et un milieu où se côtoient spécialistes et amateurs. Outre les conférences, le principal instrument de diffusion de leurs travaux est constitué par la publication d'un bulletin devenu généralement annuel, en raison des frais d'impression mais aussi de diffusion. A l'exception de quelques sociétés nationales dont les publications bénéficient d'une subvention généralement modeste du C.N.R.S., leur seule ressource est constituée par les cotisations des membres qu'il ne peut être question d'augmenter indéfiniment, d'autant plus que ces membres sont souvent des jeunes ou des personnes aux ressources modiques. La hausse croissante des tarifs postaux constitue une charge croissante pour ces sociétés, qui représente pour la plupart des sociétés provinciales jusqu'au quart des dépenses. Or les seuls frais d'affranchissement postal pour l'expédition d'un fascicule se montent à 8,50 francs, alors que les cotisations annuelles sont en moyenne

de l'ordre de 50 francs. Il a lui-même, soucieux d'assurer l'égalité devant la culture, considéré le livre comme un objet privilégié dont il avait promis de faciliter la diffusion. Il semble que, dans cette optique, les publications des sociétés savantes à but culturel ou scientifique devraient pouvoir bénéficier d'un tarif postal préférentiel, d'autant qu'à l'inverse de la presse commerciale, ces publications (dans lesquelles les annonces publicitaires sont interdites) ne jouissent pas à leur image des avantages du routage de presse, dans la mesure où elles effectuent toutes moins de quatre livraisons annuelles et ont un tirage de l'ordre de 400 en moyenne à 1 000 numéros pour les plus importantes. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement entend leur appliquer le tarif postal « livre » qui est en France un tarif spécial accordé en régime international mais qui est appliqué en régime intérieur par différents pays de la C.E.E. (R.F.A., Belgique, Italie). Une telle mesure contribuerait efficacement à alléger les charges de ces sociétés savantes et à faciliter la diffusion de leurs travaux, permettant ainsi de favoriser ce moyen d'expansion de la culture.

Association des guides et scouts d'Europe : retrait de l'agrément.

9512. — 14 décembre 1982. — M. Henri Belcour attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre du temps libre, chargé de la jeunesse et des sports, sur l'information selon laquelle l'agrément reçu du ministre de la jeunesse et des sports par l'association des guides et scouts d'Europe serait aujourd'hui menacé d'un retrait qui a déjà reçu l'avis favorable de la commission d'agrément. Il serait très regrettable qu'un tel retrait soit confirmé étant donné la valeur des services rendus par cette association forte de 30 000 membres qui, ayant obtenu, en 1982, 405 brevets d'aptitude aux fonctions d'animateurs (B.A.F.A.) et 36 brevets d'aptitude aux fonctions de directeurs de centres de vacances (B.A.F.D.), a démontré ses qualités pédagogiques. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il est dans ses intentions de ne pas renouveler l'agrément de l'association des guides et scouts d'Europe, et dans l'affirmative de lui préciser les motifs d'une telle décision.

Attribution de décorations : critères.

9513. — 14 décembre 1982. — M. Marc Boeuf demande à M. le ministre de la défense qu'il soit davantage tenu compte, dans l'attribution des décorations au titre de son ministère, des services de guerre et de résistance, tant pour les F.F.L. que pour les combattants clandestins.

Chefs fossoyeurs : situation.

9514. — 14 décembre 1982. — M. Marc Boeuf attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, sur le fait qu'actuellement, dans la quasi-totalité des communes, les chefs fossoyeurs sont nommés dans le cadre d'une promotion sociale qui ne remet pas en cause les sujétions des emplois de fossoyeurs telles qu'elles sont définies réglementairement. Les fossoyeurs étant classés en catégorie B (active) pour la retraite, il serait équitable que les chefs fossoyeurs, aujourd'hui en catégorie A (sédentaire), bénéficient de la même classification que les fossoyeurs. Il lui demande s'il pourrait être envisagé que la classification en catégorie B de l'emploi de chef fossoyeur soit soumise à l'avis de la section du personnel du conseil national des services publics départementaux et communaux.

Communes : modalité du cautionnement à un emprunt d'une personne de droit privé.

9515. — 14 décembre 1982. — M. Henri Collette expose à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, qu'aux termes de l'article 6 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 « une commune ne peut accorder à une personne de droit privé sa garantie à un emprunt ou son cautionnement que si le montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés à échoir au cours de l'exercice, majoré du montant net des annuités de la dette communale, n'excède pas un pourcentage, défini par décret, des recettes réelles de la section de fonctionnement du budget communal ». L'article 4 du décret n° 82-850 du 4 octobre 1982 a précisé que ce pourcentage limité est fixé à 70 p. 100. Il lui demande de préciser si, pour apprécier cette limite, il faut tenir compte des seules opérations en cours ou bien s'il faut ajouter au montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés le montant des annuités de l'emprunt nouveau pour lequel elle projette de se porter caution ou garant.

*Départements : modalité du cautionnement à un emprunt
d'une personne de droit privé.*

9516. — 14 décembre 1982. — **M. Henri Collette** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, qu'aux termes de l'article 49 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 « un département ne peut accorder à une personne de droit privé sa garantie à un emprunt ou son cautionnement que si le montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés à échoir au cours de l'exercice, majoré du montant net des annuités de la dette départementale, n'excède pas un pourcentage, défini par décret, des recettes réelles de la section de fonctionnement du budget départemental ». L'article 4 du décret n° 82-849 du 4 octobre 1982 a précisé que ce pourcentage limité est fixé à 50 p. 100. Il lui demande de préciser si, pour apprécier cette limite, il faut tenir compte des seules opérations en cours ou bien s'il faut ajouter au montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés le montant des annuités de l'emprunt nouveau pour lequel il projette de se porter caution ou garant.

*Régions : modalité du cautionnement à un emprunt
d'une personne de droit privé.*

9517. — 14 décembre 1982. — **M. Henri Collette** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, qu'aux termes de l'article 49 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 « une région ne peut accorder à une personne de droit privé sa garantie à un emprunt ou son cautionnement que si le montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés à échoir au cours de l'exercice, majoré du montant net des annuités de la dette de la région, n'excède pas un pourcentage, défini par décret, des recettes réelles de la section de fonctionnement du budget de la région ». L'article 4 du décret n° 82-848 du 4 octobre 1982 a précisé que ce pourcentage limité est fixé à 40 p. 100. Il lui demande de préciser si, pour apprécier cette limite, il faut tenir compte des seules opérations en cours ou bien s'il faut ajouter au montant total des annuités d'emprunts déjà garantis ou cautionnés le montant des annuités de l'emprunt nouveau pour lequel elle projette de se porter caution ou garant.

*Eure : protection des terres agricoles
le long des berges de la Seine.*

9518. — 14 décembre 1982. — **M. Henri Collard** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur le très grave problème que pose au département de l'Eure l'entretien des berges de la Seine. Le statut de ces berges est actuellement régi par la loi du 16 septembre 1807 qui laisse leur entretien à la charge des propriétaires riverains. Or il se trouve que les dépenses à engager dépassent considérablement ce qu'il est possible de laisser à la charge d'un particulier ou même d'une commune. En effet, la somme globale des travaux nécessaires pour conforter les berges de la Seine, sises dans le département de l'Eure, entre les communes de Vernon et Martot, avait été chiffrée, en juin 1981, par la direction régionale de l'équipement, à la somme de 133 783 000 francs, dont 102 646 000 francs au titre de la protection des terres agricoles. Il souhaite donc savoir quels sont les modes de financement envisageables pour les travaux nécessaires, compte tenu du fait que le département ne peut en aucun cas intervenir par une subvention d'un montant élevé, que les berges continuent actuellement de se détériorer à grande vitesse et que cet état de fait est fortement préjudiciable tant aux communes et aux propriétaires riverains, principalement aux agriculteurs, que, à plus long terme, à la navigation fluviale.

*Bénéficiaires du F.N.S. :
prise en charge d'une aide ménagère à domicile.*

9519. — 14 décembre 1982. — **Mme Marie-Claude Beaudou** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le problème posé aux titulaires de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité par la prise en charge intégrale de l'aide ménagère à domicile par l'aide sociale. Une circulaire du secrétariat d'Etat auprès du ministre de la solidarité nationale, chargé des personnes âgées, notifie, dans un souci de simplification administrative, les modalités d'appréciations des ressources ouvrant droit au bénéfice de l'aide ménagère au titre de l'aide sociale. Elle institue pour l'octroi de cette prestation par l'aide sociale une identité de plafond avec celui du minimum vieillesse (F.N.S.). Aussi la caisse vieillesse a-t-elle demandé de réinstaurer les dossiers pour une prise en charge exclusive et intégrale par l'aide sociale. Une personne âgée titulaire de l'allocation supplémentaire du F.N.S., même si elle dispose d'autres ressources lui faisant dépasser le plafond, va voir son dossier réinstauré et ce n'est là que justice, car elle n'a pas du tout ou pas suffisamment cotisé pour avoir une retraite du régime général de la sécurité

sociale ou une retraite complémentaire suffisante. Par contre, une personne ayant bénéficié du F.N.S. à un moment ou à un autre de son existence, et qui par la suite a pu faire valoir à un titre ou à un autre un avantage vieillesse du régime général ou d'une caisse complémentaire, va voir son allocation du F.N.S. baisser du montant de l'avantage vieillesse perçu postérieurement au F.N.S. Il y a là une injustice flagrante puisqu'il peut se faire que des personnes disposant de ressources juste inférieures au F.N.S., mais constituées par des retraites du régime général ou complémentaire n'ont, elles, pas droit à une prise en charge intégrale par l'aide sociale, de l'aide ménagère et ont à acquitter une participation, le solde pesant sur la caisse vieillesse ou sur leur régime de retraite complémentaire. Aussi, elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour aller vers une plus grande justice dans ce domaine.

Test concernant le taux d'alcoolémie : remboursement.

9520. — 14 décembre 1982. — **Mme Marie-Claude Beaudou** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur la progression de l'alcoolisme, notamment chez les femmes. Un des premiers moyens de traitement de ce fléau est de connaître le taux d'alcoolémie chez les personnes incriminées. Il existe actuellement un test permettant de le connaître, mais celui-ci n'est pas remboursé par la sécurité sociale. Au moment où le Gouvernement décide d'accorder des crédits supplémentaires de lutte contre l'alcoolisme, elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour que ces tests puissent être remboursés par la sécurité sociale.

Création d'entreprises : imposition des prêts des A. S. S. E. D. I. C.

9521. — 14 décembre 1982. — **M. Jean Béranger** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur le fait que les prêts qui sont accordés par les A. S. S. E. D. I. C. aux chômeurs créateurs d'entreprise, conformément à la loi n° 80-1035 du 22 décembre 1980, sont soumis à l'impôt sur le revenu. Bien que ladite loi ne donne aucune indication précise à ce propos, on constate dans les faits leurs impositions : ainsi, un chômeur qui a créé une entreprise sous forme de société anonyme, ouvrant sept emplois, a perçu une somme de 33 000 francs au titre de l'aide aux « créateurs d'entreprises ». Sur cette somme perçue, il lui est réclamé l'année suivante une somme de 10 000 francs, soit le tiers de l'aide, au titre de l'imposition sur le revenu. L'objet de la question est donc de lui demander s'il estime normal que l'Etat « reprenne » le tiers de l'aide qui est versée par les A. S. S. E. D. I. C. pour créer l'entreprise et donc favoriser l'emploi. Lui serait-il concevable d'exonérer ce type d'aide de l'imposition sur le revenu, afin de la rendre plus efficace.

Divorce : garde des enfants.

9522. — 14 décembre 1982. — **M. Jean-François Pintat** expose à **M. le ministre de la justice** le problème d'une mère qui ayant épousé un sujet algérien, nationalisé français, s'est vu soudainement privée de son fils en 1977 (qui avait alors deux ans et demi) à la suite du départ clandestin de son époux. En 1978, un jugement de divorce est intervenu, il confiait la garde de l'enfant à la mère. Depuis cette époque la mère n'a eu des nouvelles de son enfant que tout à fait épisodiquement et de plus en plus rarement. Elle a, bien entendu, effectué des démarches. Aucune n'a abouti. En conséquence, il lui demande de lui préciser les mesures que son ministère entend prendre pour que des décisions de justice, telles que celle précitée, soient respectées et de lui indiquer les moyens dont dispose une mère de famille pour récupérer son enfant dont la garde lui a été confiée par le tribunal.

Commissions paritaires départementales : création.

9523. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, quelles seront les modalités de fonctionnement et les attributions des commissions paritaires qu'il entend créer dans chaque département pour suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite et du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

Conduite et pilotage : prévention.

9524. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, quelles mesures il entend mettre en place en 1983 pour favoriser le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude dans le domaine de la conduite et du pilotage.

Produits dangereux : sensibilisation scolaire.

9525. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la consommation** quelles mesures envisage-t-elle de prendre en relation avec le ministère de l'éducation nationale pour que des campagnes d'information et de formation soient engagées dans le milieu scolaire concernant la sécurité et l'utilisation des produits dangereux.

Cellule d'urgence : composition et mission.

9526. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la consommation** quand compte-t-elle mettre en place la cellule d'urgence qui devrait permettre de réagir dans les délais les plus rapides, lorsque surviennent des événements susceptibles d'affecter la santé ou la sécurité des consommateurs. Quelle sera la composition et la mission de cet organisme.

Système bancaire : éventualité d'une refonte.

9527. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quand sera connu le projet de réforme du système bancaire annoncé par le Gouvernement. Quelle sera l'articulation entre le Plan et le système financier. Quelles dispositions sont envisagées pour rechercher une plus grande démocratie dans son fonctionnement. Est-ce que le Parlement sera amené à participer au débat qui doit précéder la mise au point de ce texte.

Aide à domicile : conclusions du groupe de travail.

9528. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quand seront connues les conclusions du groupe de travail qui a été constitué, afin d'étudier les problèmes liés à la formation et à l'articulation des différentes professions d'aide à domicile.

Maladies professionnelles : reconnaissance.

9529. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quelles mesures il compte prendre pour assouplir les conditions de reconnaissance des cas de maladies professionnelles.

D. R. A. S. S. : renforcement des personnels dactylographiques.

9530. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quel effort sera entrepris en 1983 afin de renforcer les directions régionales des affaires sanitaires et sociales en personnels dactylographiques.

Politique globale de la petite enfance.

9531. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quand compte-t-il présenter au Parlement la politique globale de la petite enfance dont il vient d'annoncer la mise au point.

Aide ménagère : résultats des travaux des commissions.

9532. — 14 décembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quand seront connus les résultats des travaux des commissions chargées de préparer et d'assurer la mise en place d'un système permettant de simplifier et d'accélérer le traitement des demandes d'aide ménagère, d'améliorer la cohérence des règles de prise en charge, d'alléger ainsi les charges de gestion des services d'aide ménagère tout en offrant des conditions de prise en charge mieux adaptées aux besoins des personnes âgées et en respectant les liens existants entre les assurés et leur caisse de retraite.

Magistrature : statut des « syndicats ».

9533. — 14 décembre 1982. — **M. François Collet** a pris connaissance avec intérêt de la réponse apportée par **M. le ministre de la justice** à la question orale posée par **M. Francis Geng** à l'Assemblée nationale lors de la séance du 1^{er} décembre 1982, relative à sa déclaration devant le syndicat de la magistrature. Il a pris bonne note de ses explications sur « la droite judiciaire » et sur l'existence dans la magistrature française de trois syndicats « dont l'un persiste à s'appeler « association » mais revendique et obtient tous les

droits qui sont ceux d'un syndicat ». Il souhaiterait que lui soient précisées les facilités matérielles et financières dont chacune de ces trois organisations dispose : subventions accordées par la Chancellerie, locaux concédés et à quel prix, nombre de fonctionnaires détachés ou mis à disposition.

Gendarmerie et police : parité des indemnités.

9534. — 14 décembre 1982. — **M. Michel Giraud** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur les inégalités existant entre le personnel de la gendarmerie et celui de la police, à la suite de l'intégration de l'indemnité de sujétion spéciale dans les traitements soumis à retenue pour pension pour les personnels de police. Si cette mesure, qui va entrer en vigueur le 1^{er} janvier prochain, peut se comprendre, par contre, en exclure la gendarmerie semble tout à fait anormal. En outre, elle peut laisser croire que le Gouvernement ignore les aspirations présentées dans la légalité et oublie le maintien du principe de parité entre policiers et gendarmes. C'est pourquoi, soucieux de voir cesser une inégalité entre agents exerçant les mêmes tâches, soumis aux mêmes risques et aux mêmes contraintes, il lui demande de bien vouloir transposer intégralement à la gendarmerie les avantages accordés à la police.

Syndicat : mise en fiche d'informations sur les personnes.

9535. — 14 décembre 1982. — **M. Michel Giraud** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur le contenu d'un récent courrier adressé par le syndicat C.G.T. à ses responsables. Dans celui-ci, en effet, la C.G.T. n'hésite pas à communiquer à ses responsables des listes de noms de personnes appartenant à l'opposition nationale, et à leur demander de les compléter par des informations telles que : situation familiale, numéros de compte bancaire... des intéressés. Elle insiste aussi sur l'intérêt de disposer d'éléments d'appréciation sur l'influence de ces dernières. De telles méthodes constituent non seulement une atteinte grave aux libertés individuelles, mais sont aptes à faire craindre une mise en fiche systématique des Français par un syndicat dont les liens avec le parti communiste sont bien connus. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir faire procéder d'urgence à une enquête approfondie sur le service central des fichiers de la C.G.T. et à lui en communiquer les résultats.

Pharmaciens-biologistes : situation.

9536. — 14 décembre 1982. — **M. Michel Giraud** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur les difficultés ressenties actuellement par certains pharmaciens-biologistes désireux de se conformer à la loi n° 75-626 du 11 juillet 1975. En effet, aux termes de cette loi, le cumul des deux activités sera interdit à compter du 1^{er} juillet 1983. Certes des dérogations semblent possibles, mais accordées au coup par coup par le ministre après avis de la commission nationale permanente de biologie médicale, et à partir d'un ensemble d'indices significatifs, elles seront certainement peu nombreuses. En outre, les difficultés pratiques sont telles qu'elles risquent fort de porter atteinte à la libre concurrence au sein de la profession. Or, dans les conditions économiques actuelles, et devant les mauvaises conditions de crédit, certains pharmaciens-biologistes, qui désirent se conformer à la législation, ne parviennent pas à céder l'une de leurs activités, sauf à s'en défaire à des prix très bas. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il ne lui paraît pas plus simple et plus équitable de reporter la date d'application de ce texte.

REPONSES DES MINISTRES**AUX QUESTIONS ECRITES****AFFAIRES SOCIALES ET SOLIDARITE NATIONALE***Porteurs de valves cardiaques : aide ménagère.*

2349. — 22 octobre 1981. — **M. Germain Authié** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur la situation des porteurs de valves cardiaques. En effet, de retour à leur domicile, après avoir subi cette intervention chirurgicale, ces personnes se trouvent confrontées à des problèmes domestiques que leur état de santé ne permet pas de résoudre. La sécurité sociale leur assure une prise en charge à 100 p. 100, mais ne prend pas en compte les frais entraînés par la présence d'une aide ménagère durant leur convalescence. Il lui demande quelles mesures il entend prendre en vue de faciliter la réadaptation de ces personnes à la vie normale.

Réponse. — La condition des porteurs de valves artificielles cardiaques ne figure pas sur la liste des vingt-cinq affections considérées comme « longues et coûteuses » prévues par le décret

n° 74-362 du 2 mai 1974. Les intéressés peuvent, cependant, après examen de leur affection par le contrôle médical, se voir reconnaître le bénéfice du régime dit de la « vingt-sixième maladie » prévoyant l'exonération du ticket modérateur, sous certaines conditions. Ils bénéficient à ce titre de la suppression de leur participation aux dépenses de maladie conformément aux dispositions de l'article L. 286-1 du code de la sécurité sociale, pris en application de la loi n° 68-698 du 31 juillet 1968. Il convient toutefois de remarquer qu'en règle générale, les porteurs de valves artificielles cardiaques reviennent, à la suite de l'intervention chirurgicale, à un état de santé voisin de la normale, bien que l'affection ayant justifié cette implantation exige une surveillance continue, dont le coût ne dépasse pas, le plus souvent, les possibilités financières des assurés. Néanmoins, des aides ménagères peuvent être accordées par les caisses d'allocations familiales aux familles en difficulté, par suite de maladie ou d'hospitalisation; ces aides sont financées conjointement par les caisses d'allocations familiales et la caisse nationale d'assurance maladie. Lorsque les malades concernés ne sont pas couverts par un régime de sécurité sociale mais qu'ils ouvrent droit par ailleurs à l'aide sociale, des aides ménagères peuvent leur être accordées; la nature et les conditions d'attribution de ces aides sont différentes selon la catégorie de prestataires à laquelle ils appartiennent. C'est ainsi que, d'une manière générale, une aide ménagère peut être accordée au titre de l'aide médicale à domicile, en vue d'éviter la désorganisation de la vie familiale du malade ou de suppléer l'absence de la famille et de réduire ainsi le nombre et la durée des hospitalisations. Les conditions d'attribution de cette aide qui ne peut être que complémentaire de soins à domicile sont les suivantes: pas de plafond de ressources; limitation de l'aide dans le temps; possibilité de dépasser un maximum mensuel de trente heures; impossibilité de substituer à cette aide en nature une allocation représentative en espèces. Il convient d'ajouter que cette aide n'a pas de caractère réglementaire. Si le malade est une personne âgée qui a besoin pour demeurer à son domicile d'une aide matérielle et qu'il ne dispose pas de ressources supérieures à celles prévues pour l'octroi de l'allocation simple (soit 26 400 francs pour une personne seule et 47 200 francs pour deux époux à compter du 1^{er} juillet 1982), il peut bénéficier d'une aide ménagère accordée dans la limite de trente heures par mois et à un taux horaire fixé par arrêté (47 francs pour la province et 49 francs pour Paris au 1^{er} juillet 1982). Lorsque le service d'aide ménagère organisé dans la commune est inexistant ou insuffisant ou lorsque l'intéressé le demande expressément, il peut recevoir une allocation représentative de services ménagers, servie en espèces, dont le montant ne peut dépasser 60 p. 100 du coût des services ménagers susceptibles d'être accordés pour le cas considéré. De même l'adulte handicapé demeurant à son domicile et remplissant les conditions pour bénéficier de l'allocation aux adultes handicapés peut également bénéficier de cette allocation dans les mêmes conditions que ci-dessus. Enfin, si le malade est une mère de famille, l'aide sociale à l'enfance peut prendre en charge l'intervention des travailleuses familiales à défaut, bien entendu, de toute intervention similaire de la caisse d'allocations familiales, lorsqu'elle évite le placement des enfants. Le nombre d'heures est fixé par des conventions entre les organismes financiers et les associations employeurs de travailleuses familiales.

Revendications des chirurgiens dentistes.

3906. — 14 janvier 1982. — **M. Rémi Herment** rappelle à l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** les revendications traduites le 26 novembre dernier par le mouvement des chirurgiens dentistes: 1° démographie de cette spécialité, la plus élevée de la Communauté économique européenne; 2° tarifs de remboursement estimés insuffisants dans leur progression; 3° révision d'une nomenclature des actes pour s'adapter à l'évolution des techniques. Il aimerait savoir quelles perspectives s'offrent à la prise en considération de mesures qui paraissent répondre à la plus élémentaire équité.

Chirurgiens dentistes: revendications.

8648. — 3 novembre 1982. — **M. Rémi Herment** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 3906 du 14 janvier 1982 demeurée sans réponse, mais qui est toujours d'actualité, par laquelle il attirait son attention sur les revendications exprimées par les chirurgiens dentistes, à savoir une démographie de cette spécialité la plus élevée de la Communauté économique européenne, des tarifs de remboursement estimés insuffisants dans leur progression, une révision d'une nomenclature des actes pour s'adapter à l'évolution des techniques. Il aimerait savoir quelles perspectives s'offrent à la prise en considération de mesures qui paraissent répondre à la plus élémentaire équité.

Réponse. — Pour répondre à la première question posée par l'honorable parlementaire, concernant la démographie des chirurgiens dentistes, il est précisé que, après concertation avec les parties inté-

ressées, le nombre des étudiants de première année du premier cycle des études médicales autorisés à poursuivre les études en odontologie, à la suite des épreuves terminales de l'année universitaire 1982-1983, a été fixé par arrêté du 24 août 1982, en baisse de 8 p. 100 par rapport aux années précédentes. S'agissant des tarifs d'honoraires, l'attention de l'honorable parlementaire est appelée sur le fait que ceux-ci ont fait l'objet d'une revalorisation au 15 octobre 1981 de l'ordre de 11,60 p. 100; en ce qui concerne la lettre clé ScP recouvrant la majeure partie des actes et traitements effectués par les chirurgiens dentistes, cette lettre clé a fait l'objet d'une revalorisation au 1^{er} février 1982. Pour ce qui concerne la période s'ouvrant le 1^{er} novembre 1982, les négociations entre caisses d'assurance maladie et organisations syndicales représentatives de la profession doivent déterminer les valeurs des lettres clés compatibles avec les orientations générales concernant l'évolution des prix. Enfin, le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale est conscient de la nécessité d'améliorer le remboursement de l'assurance maladie en certains domaines touchant l'art dentaire. Il est toutefois bien évident que les dépenses supplémentaires que de telles améliorations entraîneraient pour les régimes d'assurance maladie doivent trouver un financement adéquat.

Foyers de jeunes travailleurs: rémunération des éducateurs.

4491. — 18 février 1982. — **M. Georges Berchet** expose à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** que les bureaux d'aide sociale, conscients de leur rôle, ont recruté des animateurs en vue d'une action socio-éducative, notamment pour leurs foyers de jeunes travailleurs. Or, aucune subvention ne leur est versée à ce titre par l'Etat. Aussi, leurs difficultés financières ne font que croître et il semblerait logique que l'Etat prenne en charge une partie de ces dépenses. Il lui demande de bien vouloir l'informer des orientations du Gouvernement à ce sujet.

Réponse. — L'action socio-éducative menée par des animateurs dans les foyers de jeunes travailleurs est aidée par le ministère des affaires sociales et de la solidarité nationale par l'attribution de postes fonds de coopération de la jeunesse et de l'éducation populaire (F.O.N.J.E.P.), représentant la moitié des dépenses de personnel engagées à ce titre. 710 postes F.O.N.J.E.P. ont ainsi été attribués aux foyers de jeunes travailleurs pour cette fonction en 1982, représentant une dépense de 28,4 millions de francs. Les statuts du F.O.N.J.E.P. ne permettent l'attribution de tels postes qu'à des associations. Les animateurs recrutés par les bureaux d'aide sociale pour les foyers de jeunes travailleurs qu'ils gèrent ne peuvent donc être aidés à ce titre. Aucune réforme de ce mode de financement n'est à l'heure actuelle à l'étude.

Associations: charges sociales.

4761. — 18 mars 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** quelle politique il entend suivre à l'égard des associations. En réclamant de façon généralisée le montant des charges sociales sur les indemnités que peuvent percevoir des dirigeants ou animateurs pour le remboursement de leurs frais à partir d'une somme de trois cents francs, on frappe les associations qui se retournent vers les municipalités pour demander l'augmentation de leur subvention. Ne serait-il pas possible de trouver une solution qui tiendrait compte de la situation réelle des associations.

Réponse. — En application de l'article 120 du code de la sécurité sociale, les cotisations sociales sont dues sur toutes les sommes perçues à l'occasion d'un travail et donc notamment par les dirigeants et les animateurs des associations sans but lucratif, dès lors que ces sommes sont versées « en contrepartie ou à l'occasion du travail ». Ce principe ne saurait être remis en question. La couverture de ces personnes au regard du risque vieillesse ou de la réparation des accidents du travail dépend directement du versement des cotisations afférentes à leur rémunération. Le Gouvernement a par ailleurs entrepris une réflexion visant à mettre en œuvre diverses mesures de soutien à la vie associative. Dans ce cadre, la question d'un allègement des charges sociales perçues sur les vacations ou les indemnités versées aux dirigeants ou animateurs des associations a été mise à l'étude. Il est enfin indiqué à l'honorable parlementaire que les U.R.S.S.A.F., organismes privés, qui disposent d'une totale autonomie dans le recouvrement de leurs créances, accordent le plus souvent des délais de paiement aux associations en difficulté.

Accès aux établissements spécialisés des personnes âgées.

4961. — 25 mars 1982. — **M. Bernard-Michel Hugo** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le cas des personnes âgées invalides qui, après avoir bénéficié des progrès de la science, n'ont pas accès aux instituts spécialisés qui leur permettraient de finir leur vie décemment, à cause du coût exorbitant demandé par ces institutions. Peut-il lui préciser

comment il compte rendre accessibles ces établissements aux personnes âgées invalides qui en ont besoin, sans qu'il y ait de sélection par l'argent.

Réponse. — L'accès aux soins est le même pour tous les malades quel que soit leur âge. Les personnes âgées sont prise en charge comme les autres assurés, dans les établissements de court et de moyen séjour. Dans les centres ou unités de long séjour, destinés à accueillir des personnes âgées dépendantes dont l'état nécessite une surveillance médicale constante, la tarification est fondée sur deux éléments, l'un relatif aux soins, l'autre à l'hébergement. L'assurance-maladie prend en charge totalement les dépenses liées aux soins par le biais d'un forfait fixé à 121 francs en 1982, forfait sur lequel il n'est pas appliqué de ticket modérateur. Il est vrai cependant que les frais d'hébergement laissés à la charge de la personne âgée relayée par sa famille ou l'aide sociale, sont relativement importants. Conscient de ce problème, le ministre de la solidarité nationale a demandé à un groupe de travail, réuni sous l'égide du secrétariat d'Etat chargé des personnes âgées, d'étudier une réforme d'ensemble de la tarification de ces structures.

*Conseils d'administration
des caisses de sécurité sociale : élections.*

5382. — 20 avril 1982. — **M. Jacques Eberhard** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le déroulement des prochaines élections aux conseils d'administration des caisses de sécurité sociale, lesquelles doivent avoir lieu en décembre 1982. Il semblerait que les cheminots actifs et retraités soient exclus de cette consultation bien que, tout en cotisant au régime spécial de la S. N. C. F., ils cotisent de fait à la sécurité sociale par l'intermédiaire de leur entreprise au taux de 3 p. 100 depuis 1972. Il lui demande donc de bien vouloir lui fournir les renseignements nécessaires sur cette affaire.

Réponse. — La réforme de la sécurité sociale a pour objectifs essentiels d'améliorer la protection sociale, d'adapter son financement aux exigences de l'économie et d'en démocratiser l'administration. Après avoir revalorisé les prestations et modifié l'accès à certaines d'entre elles dans un souci de justice sociale, le Gouvernement entend procéder en deux étapes à la réforme de la sécurité sociale. La démocratisation de l'institution vient en premier lieu et fait l'objet du projet de loi qui vient d'être adopté en première lecture par l'Assemblée nationale. Ce projet redonne aux représentants des assurés sociaux la majorité que les ordonnances de 1967 leur avait enlevée. Ces représentants seront élus sur des listes présentées par les organisations syndicales les plus représentatives. Les représentants des employeurs seront désignés par leurs organisations professionnelles les plus représentatives. Les représentants des travailleurs indépendants dans les caisses d'allocations familiales seront élus comme avant 1967 par un collège distinct. Afin de promouvoir une meilleure participation aux décisions des mouvements familial et mutualiste, des sièges leur seront réservés avec voix délibérative. Les organisations des retraités auront également leur place dans les caisses régionales et à la caisse nationale d'assurance vieillesse. Les élections auront lieu, pour les caisses primaires d'assurance maladie et pour les caisses d'allocations familiales, au scrutin proportionnel au plus fort reste sans panachage ni vote préférentiel. En ce qui concerne le problème particulier des cheminots, il n'est pas dans les intentions du Gouvernement d'exclure ceux-ci de la consultation. En effet, si le personnel permanent de la S. N. C. F. est rattaché à un régime spécial pour les risques maladie, maternité, invalidité et accidents du travail, les prestations familiales lui sont versées par l'entreprise pour le compte du régime général. Il apparaît donc légitime qu'il fasse partie de l'électorat des caisses d'allocations familiales. Les agents non permanents étant rattachés au régime général pour tous les risques seront électeurs à la fois aux caisses primaires et aux caisses d'allocations familiales.

*Régime d'assurance maladie applicable aux retraités mariés
dépendant de la caisse nationale d'assurance maladie des non-salariés.*

5403. — 20 avril 1982. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le régime d'assurance maladie applicable aux retraités mariés dépendant de la caisse nationale d'assurance maladie des non-salariés. Il lui demande pour quels motifs les plafonds d'exonération de cotisation de cette catégorie sont fixés à 32 500 francs de ressources annuelles pour les assurés vivant seuls et à seulement 39 000 francs pour les assurés mariés et quelles mesures il entend prendre ou proposer afin de rectifier ce qui apparaît comme une rupture d'égalité des citoyens devant les charges de sécurité sociale.

Assurance maladie des non-salariés : plafonds de ressources.

8846. — 10 novembre 1982. — **M. Jean Cluzel** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 5403 du 20 avril 1982, restée sans réponse, par laquelle il attirait son attention sur le régime d'assurance maladie applicable aux retraités mariés dépendant de la caisse nationale d'assurance maladie des non-salariés. Il lui demande pour quels motifs les plafonds d'exonération de cotisation de cette catégorie sont fixés à 32 500 francs de ressources annuelles pour les assurés vivant seuls et à seulement 39 000 francs pour les assurés mariés et quelles mesures il entend prendre ou proposer afin de rectifier ce qui apparaît comme une rupture d'égalité des citoyens devant les charges de sécurité sociale.

Réponse. — Les textes applicables en matière d'exonération de cotisation d'assurance maladie des retraités du régime des travailleurs non-salariés des professions non agricoles prévoient que les plafonds de ressources pris en considération pour cette exonération sont différents selon que l'assuré est seul ou marié. Les seuils ont été fixés pour la première fois, à l'échéance semestrielle du 1er avril 1974, à 7 000 francs et 11 000 francs. L'écart entre ces montants était relativement important en raison du montant des seuils retenus. Au cours des relèvements successifs intervenus les années suivantes, il a d'abord été réduit, car il semblait préférable de majorer dans des proportions plus substantielles le plafond d'exonération des personnes seules dont les besoins sont en principe proportionnellement plus importants que ceux d'un couple. Puis il a été accentué à nouveau. L'écart est stabilisé depuis 1978 au niveau de 20 à 22 p. 100 qui paraît satisfaisant. Il est signalé qu'à compter du 1er octobre 1982, en application du décret n° 82-710 du 11 août 1982, les seuils d'exonération sont respectivement portés à 36 860 francs pour un assuré seul et à 44 230 francs pour un assuré marié.

Educateurs de prévention : formation.

5617. — 23 avril 1982. — **M. Marcel Daunay** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à améliorer la formation des éducateurs de prévention en la rendant plus concrète, afin de favoriser une resocialisation des jeunes issus de milieux défavorisés et victimes de handicaps d'ordre familial, scolaire ou professionnel. (*Question transmise à M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale.*)

Educateurs de prévention : formation.

9073. — 18 novembre 1982. — **M. Marcel Daunay** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 5617 du 23 avril 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il lui demandait de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à améliorer la formation des éducateurs de prévention en la rendant plus concrète, afin de favoriser une resocialisation des jeunes issus de milieux défavorisés et victimes de handicaps d'ordre familial, scolaire ou professionnel.

Formation professionnelle des éducateurs de prévention.

5872. — 7 mai 1982. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à ouvrir des possibilités de formation professionnelle aux éducateurs de prévention, lesquels jouent un rôle particulièrement important dans la resocialisation des jeunes issus de milieux défavorisés et victimes de handicaps d'ordre familial, scolaire ou professionnel. (*Question transmise à M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale.*)

*Poitou-Charentes : mise en œuvre d'une nouvelle politique
de formations d'éducateurs.*

9018. — 17 novembre 1982. — **M. Edouard Le Jeune** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 5872 du 7 mai 1982, restée sans réponse, par laquelle il lui demandait pour quelles raisons les représentants de la fédération régionale des maisons familiales, instituts ruraux et centres de formation de Poitou-Charentes n'ont pas été invités à participer à la réunion tenue le jeudi 8 avril 1982, à Barbezieux, concernant les objectifs, les actions nationales à entreprendre, les échéances et les méthodes pour mettre en œuvre une nouvelle politique de formation (tels étaient les termes employés dans la lettre du 23 février 1982 concernant la tenue de cette réunion).

Réponse. — Les éducateurs de prévention sont recrutés parmi les titulaires du diplôme d'Etat d'éducateur spécialisé. La préparation à ce diplôme comporte des éléments théoriques et pratiques

nécessaires à l'exercice en milieu ouvert de fonctions éducatives et préventives. L'amélioration de cet aspect de la formation sera l'un des objectifs de la réforme des formations aux professions éducatives que le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale a décidé d'entreprendre. Une vaste concertation avec les professionnels de terrain et les formateurs sera prochainement mise en place à cet effet.

*Infirmières et infirmiers libéraux :
amélioration de la couverture sociale.*

5905. — 11 mai 1982. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur la situation des infirmières et infirmiers libéraux, lesquels ne bénéficient à l'heure actuelle nullement de la même couverture sociale que les autres catégories socio-professionnelles. C'est ainsi que l'on peut constater l'absence de paiement d'indemnités journalières avant le quatre-vingt-onzième jour d'un arrêt pour incapacité de travail, et l'absence d'indemnités destinées à compenser le coût du remplacement professionnel lors d'une maternité. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre, tendant à porter remède à cette situation, qui pourrait passer par une prise en charge complémentaire par l'Etat de la compensation nationale, afin que les augmentations de cotisations versées à la caisse de retraite des infirmiers (C.A.R.P.I.M.K.O.) permettent de financer effectivement les améliorations indispensables à leur régime de retraite.

Infirmiers libéraux : couverture sociale.

9077. — 18 novembre 1982. — **M. Jean Cauchon** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 5905 du 11 mai 1982, restée sans réponse, par laquelle il attirait son attention sur la situation des infirmières et infirmiers libéraux, lesquels ne bénéficient à l'heure actuelle nullement de la même couverture sociale que les autres catégories socio-professionnelles. C'est ainsi que l'on peut constater l'absence de paiement d'indemnités journalières avant le quatre-vingt-onzième jour d'un arrêt pour incapacité de travail, et l'absence d'indemnités destinées à compenser le coût du remplacement professionnel lors d'une maternité. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre, tendant à porter remède à cette situation, qui pourrait passer par une prise en charge complémentaire par l'Etat de la compensation nationale, afin que les augmentations de cotisations versées à la caisse de retraite des infirmiers (C.A.R.P.I.M.K.O.) permettent de financer effectivement les améliorations indispensables à leur régime de retraite.

Réponse. — Pour ce qui concerne l'amélioration de la couverture sociale des infirmières et infirmiers libéraux, de même d'ailleurs que celle de l'ensemble des praticiens et auxiliaires médicaux conventionnés bénéficiaires des dispositions actuelles du titre VI du livre VI du code de la sécurité sociale, il convient de noter que la loi n° 82-596 du 10 juillet 1982 relative aux conjoints d'artisans et de commerçants travaillant dans l'entreprise familiale a prévu que les femmes relevant à titre personnel du régime d'assurance obligatoire institué par le titre précité bénéficient à l'occasion de leurs maternités d'une allocation forfaitaire de repos maternel destinée à compenser partiellement la diminution de leur activité. En outre, cette indemnité est complétée par une indemnité de remplacement proportionnelle à la durée et au coût de celui-ci, en cas d'appel à du personnel salarié pour se faire remplacer dans les travaux, professionnels ou ménagers, qu'elles effectuent habituellement. Ces dispositions doivent entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 1983.

Centres sociaux et familiaux : situation.

6202. — 27 mai 1982. — **M. Louis Jung** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur une constatation faite par le Conseil économique et social dans un avis portant sur la politique familiale globale selon laquelle les centres sociaux et familiaux qui adaptent leurs activités en fonction des besoins des groupes sociaux et des quartiers, semblent être menacés dans leur existence même, notamment à cause du désengagement de l'Etat. Aussi, lui demande-t-il, dans la mesure où ces services et équipements sont étroitement liés à la vie des familles et constituent l'un des trois moyens de la compensation des charges familiales, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre, tendant à porter remède à une telle situation.

Centres sociaux et familiaux : situation.

8626. — 3 novembre 1982. — **M. Louis Jung** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sa question écrite n° 6202 du 27 mai 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il attire son attention sur une constatation faite par le Conseil économique et social dans un avis portant sur la politique familiale globale selon laquelle les centres sociaux et familiaux, qui adaptent leurs activités en fonction des besoins des groupes sociaux et des quartiers, semblent être menacés dans leurs existence même, notamment à cause du désengagement de l'Etat. Aussi, lui demande-t-il, dans la mesure où ces services et équipements sont étroitement liés à la vie des familles et constituent l'un des trois moyens de la compensation des charges familiales, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre, tendant à porter remède à une telle situation.

Réponse. — En versant aux centres sociaux agréés une prestation de service annuelle, l'Etat leur reconnaît un rôle majeur dans la politique menée en direction des familles. Inscrits à la loi de finances initiale pour 1981 pour 43 millions de francs, les centres sociaux ont bénéficié d'un crédit supplémentaire de 9 millions de francs à la loi de finances rectificative de 1981. Le total de la prestation de service versée par l'Etat a atteint 63 millions de francs en 1982. En augmentant de 20 p. 100 entre 1981 et 1982 la dotation budgétaire aux centres sociaux, l'Etat a ainsi marqué sa volonté de revaloriser le financement des centres. Par ailleurs, conscient de la part prépondérante des charges de personnel dans les dépenses des centres, le ministre de la solidarité nationale a lancé dès juin 1981 un programme d'aide à la création d'emplois. Poursuivi en 1982, ce programme a permis sur deux ans la création de 400 emplois d'utilité publique, destinés à renforcer la fonction de coordination et d'animation globale des centres et de quelque 200 emplois d'animateurs jeunes financés sur les crédits de l'aide sociale à l'enfance, venant soutenir les actions de prévention précoce des centres sociaux.

Artisans-ambulanciers non agréés : situation.

8188. — 12 octobre 1982. — **M. Jean-Marie Bouloux** attire l'attention de **M. le ministre de la santé** sur les très graves préoccupations exprimées par les artisans-ambulanciers non régis par la loi n° 70-615 du 10 juillet 1970 et par les assurés sociaux faisant appel à ces entreprises de transports sanitaires dites « non agréées », implantées pour la plupart en milieu rural. En effet, si les entreprises agréées bénéficient d'un certain nombre d'avantages accordés par la législation en contrepartie de certaines obligations, et parmi ces avantages figurent en particulier l'application du système du tiers payant, les entreprises non agréées sont victimes d'une politique inadaptée aux besoins de la population en ce qui concerne notamment l'amélioration de la tarification de ces entreprises et la non-extension des avantages découlant de l'agrément des entreprises de transports, le faible remboursement apporté par les caisses primaires d'assurance maladie des prestations servies par les entreprises de transports sanitaires non agréées, toutes dispositions qui ne font que léser directement les assurés sociaux. Aussi il lui demande de bien vouloir prendre toutes dispositions afin d'éviter que ne se perpétuent de telles injustices, dont les victimes se retrouvent parmi les couches les plus modestes de la population. (*Question transmise à M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale.*)

Réponse. — Les problèmes que peuvent rencontrer les entreprises non agréées de transports sanitaires dans l'exercice de leur profession ont fait l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre du groupe de travail interministériel sur les transports sanitaires. Celle-ci a porté notamment sur la tarification actuellement applicable aux entreprises non agréées et sur l'impossibilité pour ces sociétés de pratiquer le tiers payant. Un rapport devra prochainement être soumis au Premier ministre tendant à instituer un système moins complexe et plus aisément contrôlable.

Famille.

*Pouvoir d'achat des familles :
revalorisation semestrielle des allocations familiales.*

7840. — 21 septembre 1982. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** de bien vouloir lui préciser la suite que le Gouvernement envisagerait de réserver à une demande maintes fois formulée par les responsables des unions départementales et nationale des associations familiales se prononçant pour une majoration bi-annuelle le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet des allocations familiales, comme c'est le cas pour d'autres

prestations sociales, afin de garantir aux familles la progression du pouvoir d'achat de toutes les prestations familiales. Il attire tout particulièrement son attention sur le fait qu'en période d'inflation le délai d'un an séparant chaque augmentation des allocations familiales contribue en réalité à diminuer le pouvoir d'achat des prestations familiales servies aux familles françaises. (*Question transmise à Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale [Famille].*)

Réponse. — Le Gouvernement a décidé de revaloriser deux fois par an les prestations familiales ; ainsi que le souligne l'honorable parlementaire, cette satisfaction d'une constante revendication des représentants familiaux permettra de mieux garantir le pouvoir d'achat des prestations familiales. En application de cette décision, la base mensuelle de calcul des allocations familiales sera revalorisée les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet 1983.

Prestations familiales : évolution.

8365. — 10 octobre 1982. — **M. Henri Caillaud** demande à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** si, après le plafonnement des prestations familiales, il ne lui paraît pas nécessaire, pour ne pas trop pénaliser les familles, d'augmenter, pour 1983, les prestations familiales, celles-ci ayant été fixées à 6,02 p. 100 alors que le coût de la vie atteindra cette année, en valeur d'approche, 10,5 p. 100. (*Question transmise à Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale [Famille].*)

Réponse. — Les prestations familiales indexées sur la base mensuelle de calcul des allocations familiales ont été revalorisées de 6,2 p. 100 au 1^{er} juillet 1982. Toutefois, le complément familial versé à 1,5 million de familles ayant trois enfants et plus et à 1,3 million de familles ayant un enfant de moins de trois ans a été revalorisé de 14,1 p. 100. Ces revalorisations sont dérogatoires au blocage de l'ensemble des revenus décidé à la suite du rajustement monétaire. Celle du complément familial a été fixée de manière à soutenir les revenus des familles modestes. Cette prestation est, en effet, accordée sous condition de ressources. Il est par ailleurs rappelé que les revenus des familles, en particulier les plus modestes d'entre eux, ont sensiblement progressé depuis mai 1981 du fait de l'augmentation de 25 p. 100 des allocations familiales intervenue en juillet 1981, de celle de 25 p. 100 intervenue en février 1982 pour les familles de deux enfants, de l'augmentation de 50 p. 100 de l'allocation de logement en deux étapes (juillet et décembre 1981) et de la progression du salaire minimum de croissance qui a été de 29,1 p. 100 entre mai 1981 et juillet 1982. Il est prévu de procéder au 1^{er} janvier 1983 à une nouvelle revalorisation de 7,5 p. 100 des allocations familiales. Le maintien du pouvoir d'achat en un an sera donc bien assuré pour l'ensemble des familles, les familles aux ressources modestes ayant pu bénéficier d'une prise en compte plus importante de la hausse des prix.

Personnes âgées.

Associations d'aide à domicile : suppression de la taxe sur les salaires.

1382. — 31 juillet 1981. — **M. Francisque Collomb** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de suppression du paiement de la taxe sur les salaires pour les associations sans but lucratif se préoccupant de satisfaire les besoins d'aide à domicile en milieu urbain comme en milieu rural. (*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 associations d'aide à domicile, n'étant pas soumises à la T.V.A., sont assujetties à la taxe sur les salaires. La situation des associations d'aide à domicile ne peut être dissociée de celle de l'ensemble des associations à but non lucratif. Le Gouvernement a mis à l'étude une réforme de la taxe sur les salaires, avec pour objectif d'atténuer les inconvénients présentés par cet impôt, tout en préservant la ressource importante qu'il constitue pour le budget de l'Etat. Le Parlement devra en être saisi dans le cadre d'une prochaine loi de finances. Il convient par ailleurs d'observer qu'à l'initiative du secrétariat d'Etat chargé des personnes âgées leurs ressources ont été nettement améliorées depuis mai 1981 puisque le taux de remboursement est passé de 32,65 francs à 47 francs pour la province (49 francs en région parisienne) soit une progression supérieure à 43 p. 100. Cette augmentation, nettement plus élevée que celle des salaires horaires, avait pour objectif une meilleure prise en compte des charges des associations.

BUDGET

Entreprises : recouvrement de leurs créances sur l'Etat.

7342. — 19 août 1982. — **M. Pierre Lacour** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelles instructions il compte donner pour que puissent être accélérés les paiements des entreprises de toute nature, en particulier des entreprises de travaux publics qui, compte tenu des retards apportés pour le règlement des créances qu'elles possèdent à l'égard de l'Etat, se trouvent dans des situations de trésorerie extrêmement difficiles, mettant en péril leur existence même et risquant d'aggraver la situation de l'emploi dans la mesure où les chefs d'entreprise concernés peuvent être contraints à cesser leurs activités. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.*)

Réponse. — L'accélération du règlement des dépenses publiques est un souci constant de l'administration qui a conduit, depuis plusieurs années, à la mise en œuvre de mesures ayant pour objet, d'une part, de permettre un paiement plus rapide des créanciers des collectivités publiques, d'autre part, de les dédommager, en cas de retard de règlement. Le décret du 29 août 1977 et le décret du 27 novembre 1979 modifiant le code des marchés publics imposent aux collectivités publiques un délai maximum de quarante-cinq jours pour mandater les sommes revenant aux entreprises et sanctionnent les retards imputables à l'administration par le versement effectif d'intérêts moratoires (sous la surveillance des comptables publics en ce qui concerne l'Etat et les établissements publics nationaux dotés d'un agent comptable) à un taux permettant un dédommagement réel, actuellement 17 p. 100 depuis novembre 1981. Ce dispositif, désormais bien connu des entreprises, a déjà entraîné une nette amélioration des délais de paiement. Les enquêtes officielles les plus récentes effectuées à la demande de l'inspection générale des finances montrent que les délais de règlement sont généralement respectés et que, hormis certains cas particuliers, ces délais supportent avantageusement la comparaison avec ceux qui sont pratiqués dans des opérations analogues du secteur privé. C'est ainsi que pour l'Etat le paiement effectif intervient, dans les trois quarts des cas, dans un délai inférieur à soixante jours à compter de la réception de la demande de paiement. En outre, dans les cas de dépassement de délais, les intérêts moratoires doivent être versés automatiquement par l'administration. Ainsi, la réglementation en vigueur est de nature à répondre aux préoccupations de l'auteur de la question. Il n'est donc pas envisagé de la modifier. En revanche, pour améliorer encore son efficacité, un nouvel effort de sensibilisation des administrations à la stricte application des textes réglementaires et de recherche systématique des améliorations susceptibles d'être apportées aux divers stades du processus de la dépense publique a été entrepris, dans le même souci de parvenir à un règlement rapide des entreprises titulaires de commandes publiques. Tel est l'objet des circulaires, en date du 6 octobre 1982, adressées aux ministres et secrétaires d'Etat, ainsi qu'aux commissaires de la République. Par ailleurs, les trésoriers-payeurs généraux ont été invités à concourir à la stricte application de ces circulaires et à veiller à la réduction des délais de règlement.

ECONOMIE ET FINANCES

Statut des professions rémunérées par commissions.

7502. — 19 août 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, si le Gouvernement envisage de modifier complètement l'organisation des professions qui sont rémunérées par commissions, comme les agents immobiliers, les agents de change, les commissaires priseurs. (*Question transmise à M. le ministre de l'économie et des finances.*)

Réponse. — Parallèlement aux efforts qu'il mène en matière d'évolution des prix et des revenus, le Gouvernement a annoncé, notamment au cours du conseil des ministres du 22 septembre 1982, qu'il préparait une série d'actions visant à lutter contre les facteurs structurels de l'inflation. Ces facteurs structurels d'inflation résident en particulier dans les rigidités qui marquent l'appareil administratif, les structures de l'appareil de production de biens ou de services, la formation des coûts, des prix et des revenus. C'est au regard de cette préoccupation que seront examinés les modalités d'organisation et d'exercice de certaines professions et les mécanismes de rémunération, notamment celles déterminées en pourcentage. La rémunération par commission, ou plutôt au pourcentage, peut être pratiquée pour des activités dites libérales ou pour des activités très régle-

mentées, par exemple celles des officiers ministériels. Dans tous les cas, il est souhaitable de s'assurer que le mode de rémunération en pourcentage est justifié, au regard notamment de l'intérêt du client, des services rendus, des responsabilités engagées et des rémunérations acquises. Par ailleurs, la réflexion s'étendra aux conditions d'accès à ces professions, qui apparaissent parfois trop restrictives, et aux modalités d'intervention de professionnels bénéficiant d'une protection légale ou de fait. Le dispositif qui en résultera comportera probablement des propositions relevant du domaine législatif, certaines d'entre elles (l'activité de syndic et d'administrateur judiciaire par exemple) devant être déposées prochainement au Parlement.

EMPLOI

Commerçants : bénéfice de l'indemnisation chômage.

2139. — 8 octobre 1981. — **M. Pierre Salvi** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** quelles mesures elle entend prendre ou proposer afin d'accorder aux membres des professions non salariées, notamment les commerçants, le bénéfice d'une indemnisation du chômage. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi.*)

Commerçants et artisans : indemnité de chômage.

8711. — 5 novembre 1982. — **M. Pierre Salvi** rappelle à **M. le ministre du travail** sa question écrite n° 2139 du 8 octobre 1981 par laquelle il lui demandait quelles mesures il envisageait de prendre ou de proposer afin d'accorder aux membres des professions non salariés, notamment les commerçants et les artisans, le bénéfice d'une indemnité de chômage. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi.*)

Réponse. — L'article 1^{er} du règlement annexé à la convention du 27 mars 1979 prise par les partenaires sociaux en application de la loi n° 79-32 du 16 janvier 1979 précise que seuls les travailleurs salariés peuvent prétendre à l'une des prestations versées par le régime d'assurance chômage. Par ailleurs, l'article L. 351-6 du code du travail définit les catégories de demandeurs d'emploi non salariés qui peuvent bénéficier de l'allocation forfaitaire. Ainsi, compte tenu des dispositions précitées, les artisans et chefs de petites et moyennes entreprises, les travailleurs indépendants se trouvent donc exclus du champ d'application du régime d'assurance chômage. Il convient de noter toutefois que les organisations professionnelles qui les représentent ont mis en place un régime particulier fondé sur le volontariat en faveur des catégories évoquées.

Emploi des handicapés : mesures à prendre.

5068. — 2 avril 1982. — **M. Pierre Ceccaldi-Pavard** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à ce qu'un recensement aussi exact que possible des besoins en centres d'aide par le travail et en ateliers protégés soit effectué, qu'une législation plus adaptée soit élaborée et des crédits dégagés afin d'augmenter d'une manière substantielle le nombre de ces centres qui peuvent venir en aide aux personnes handicapées.

Centres d'aide par le travail et ateliers protégés : recensement des besoins.

6190. — 27 mai 1982. — **M. Pierre Ceccaldi-Pavard** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à ce qu'un recensement aussi exact que possible des besoins en centres d'aide par le travail et en ateliers protégés soit effectué, qu'une législation plus adaptée soit élaborée et des crédits dégagés afin d'augmenter d'une manière substantielle le nombre de ces centres qui peuvent venir en aide aux personnes handicapées. (*Questions transmises à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi.*)

Réponse. — Le « recensement des besoins » prévu par l'article 31 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1973 d'orientation en faveur des personnes handicapées, en établissements de travail protégé s'est avéré malaisé du fait qu'une évaluation sérieuse ne peut être opérée qu'au plan régional, voire départemental, en fonction notamment d'une étude des populations dont les dossiers ont été examinés par la Cotorep. Le recensement des besoins n'a, d'autre part, de sens qu'en liaison avec l'évolution de la conjoncture économique et le tissu industriel locaux. C'est en partie pour répondre à ces problèmes de méthode qu'ont été instituées, en application de l'article R. 323-84 du code du travail, les commissions régionales consultatives d'emploi et de reclassement des travailleurs handica-

pés, par arrêté du ministre du travail et de la participation en date du 17 novembre 1980. Ces commissions peuvent en effet, aux termes de l'article 4 de cet arrêté, émettre des avis « sur les mesures visant, dans le cadre du développement économique régional, à susciter et à coordonner les initiatives publiques et privées en matière de création d'ateliers protégés », à la lumière, notamment, d'un « rapport sur l'activité des services de l'emploi et notamment des Cotorep en faveur des handicapés ». En un an et demi, dix-sept commissions se sont mises en place et fonctionnent dans des conditions satisfaisantes. Sur le deuxième point, il est apparu, à la suite du colloque « Handicapés et emploi » tenu à Paris au mois de janvier 1982, que les modalités du travail protégé devaient faire l'objet d'un examen dans le sens, notamment, d'une mise en question de la dualité des structures prévue par la loi d'orientation. Un groupe de travail avait été réuni à l'initiative de M. le ministre du travail, pour étudier cette question. Les résultats de ces travaux serviront de base à la concertation qui s'ensuivra avec les services de M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, qui assure la tutelle des centres d'aide par le travail. La réponse au troisième point soulevé par l'honorable parlementaire est largement conditionnée par la réponse qui sera apportée au deuxième, après concertation avec le ministère des affaires sociales et de la solidarité et après consultation des partenaires sociaux et des représentants des associations intéressées, au sein des organismes nationaux consultatifs : conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, conseil national consultatif des personnes handicapées.

RECHERCHE ET INDUSTRIE

Essonne : situation de la Société Instruments S.A.

2312. — 20 octobre 1981. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, les difficultés rencontrées par la Société Instruments S.A., dont les ateliers les plus importants se trouvent situés à Longjumeau (Essonne). Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour maintenir en activité, à son niveau d'emploi actuel, une entreprise qui a toujours eu une place essentielle dans l'instrumentation scientifique et dont la réduction d'activité accroîtrait notre dépendance vis-à-vis de l'étranger.

Réponse. — L'établissement de Longjumeau de la Société Instruments S.A. (I.S.A.), constitué par le département Jobin Yvon de cette société, a connu récemment des difficultés sérieuses, se traduisant par d'importantes pertes financières. En juillet 1981, la direction a mis au point un plan de redressement portant sur trois ans, dont la stratégie consiste à axer le développement de la division Jobin Yvon à partir de quelques domaines dans lesquels elle est susceptible d'occuper une position de pointe. Simultanément, des mesures de réduction de frais ont été prises; ces mesures devaient conduire à de nombreux licenciements. Toutefois, les reclassements à l'intérieur et à l'extérieur du groupe, accompagnés d'actions de formation, ont permis d'éviter ces licenciements, sauf dans quelques très rares cas de refus de la part des personnes concernées. L'application du plan en 1981 a été un succès, les objectifs fixés pour 1982 sont en cours de réalisation et Jobin Yvon espère rétablir l'équilibre en 1983.

Instrumentation de mesure : amélioration.

4653. — 11 mars 1982. — **M. Georges Lombard** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à améliorer les relations « recherche-industrie » dans le domaine de l'instrumentation de mesures en perfectionnant constamment leur qualité, ce qui nécessiterait de la part de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée un appui mutuel.

Instrumentation de mesures : amélioration.

9010. — 17 novembre 1982. — **M. Georges Lombard** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, sa question écrite n° 4653 du 11 mars 1982, restée sans réponse, par laquelle il lui demandait de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à améliorer les relations « recherche-industrie » dans le domaine de l'instrumentation de mesures en perfectionnant constamment leur qualité, ce qui nécessiterait de la part de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée un appui mutuel.

Réponse. — L'interdépendance entre les laboratoires de recherche et l'industrie est une des caractéristiques majeures du secteur industriel de l'instrumentation scientifique et de la mesure. Les laboratoires de recherche peuvent en effet contribuer au développement

de cette industrie de trois façons : en apportant les bases scientifiques nécessaires à la conception des instruments ; en tant que clients potentiels en définissant avec précision les besoins futurs ; en tant que débouchés importants en achetant en priorité les produits nationaux. En contrepartie, la collaboration avec les industriels permet aux chercheurs de concrétiser les résultats de leurs recherches et surtout de disposer les premiers des nouveaux instruments au stade de la pré-série, alors qu'ils ne peuvent souvent se procurer les produits nouveaux importés qu'avec un retard important par rapport aux chercheurs du pays fournisseur. C'est pourquoi l'amélioration des relations entre les organismes de recherche et l'industrie fait l'objet de nombreuses actions en cours. Tout d'abord, le Groupe consultatif interministériel pour l'instrumentation et la mesure (G.I.P.I.M.), présidé par le directeur des industries électroniques et de l'informatique, assure la concertation entre les différents départements ministériels sur les questions concernant le développement de l'industrie de la mesure et notamment les problèmes liés à la recherche en matière d'instrumentation. D'autre part, la Commission industrie-administration pour la mesure (Ciame), qui rend compte au G.I.P.I.M., réunit périodiquement chercheurs, industriels, principaux utilisateurs et administrations. L'action de la Ciame, qui a pour principal objectif de promouvoir l'industrie française de l'instrumentation et de la mesure, constitue un élément important dans la circulation de l'information entre la recherche et l'industrie. Par ailleurs, une mission d'étude a été confiée par le ministère de la recherche et de la technologie au professeur Soutif sur l'ensemble des filières de l'instrumentation scientifique. Les services du ministère de la recherche et de l'industrie préparent actuellement les mesures de mise en œuvre des conclusions de ce rapport (désormais public) aussi bien en ce qui concerne la recherche que le développement d'une industrie compétitive. Enfin, le plan de « développement de la filière électronique » qui a été examiné par le conseil des ministres le 28 juillet 1982 comportera un important volet « instrumentation scientifique ». L'ensemble de ces dispositions doit permettre de renforcer les liens entre la recherche et l'industrie de l'instrumentation de mesure, condition essentielle du développement de ces deux domaines.

Prix de l'acier : normalisation.

6148. — 27 mai 1982. — M. Francisque Collomb attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sur la hausse excessive du prix de l'acier, soit plus de 50 p. 100 en un an, et sur les manipulations incessantes des barèmes à l'abri du cartel officiel, état de fait d'autant plus déplorable que notre inflation creuse l'écart entre nos prix et ceux de nos concurrents. Ceci aggrave la situation des industries mécaniques et transformatrices de métaux qui jouent un rôle fondamental dans l'économie nationale et connaissent une importante dégradation des résultats d'exploitation en 1981. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin de normaliser la politique des prix.

Prix de l'acier : normalisation.

8604. — 2 novembre 1982. — M. Francisque Collomb rappelle à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sa question écrite n° 6148 du 27 mai 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il attirait son attention sur la hausse excessive du prix de l'acier, soit plus de 50 p. 100 en un an, et sur les manipulations incessantes des barèmes à l'abri du cartel officiel, état de fait d'autant plus déplorable que notre inflation creuse l'écart entre nos prix et ceux de nos concurrents. Ceci aggrave la situation des industries mécaniques et transformatrices de métaux qui jouent un rôle fondamental dans l'économie nationale et connaissent une importante dégradation des résultats d'exploitation en 1981. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin de normaliser la politique des prix.

Réponse. — Les hausses du prix de l'acier intervenues depuis octobre 1981 visaient à rétablir des relations normales entre les entreprises sidérurgiques et leurs clients en supprimant les conséquences fâcheuses, tant pour les forges elles-mêmes que pour l'ensemble de l'économie, de la concurrence anarchique qui s'était instaurée entre les producteurs d'acier communautaires à l'occasion du marché dépressif. Ainsi, malgré ces hausses récentes, les prix de l'acier n'ont connu depuis 1979, dernière année de conjoncture normale, qu'une progression moindre (+ 19 p. 100) que l'indice de gros des produits industriels (+ 27 p. 100). En outre ces hausses ont été uniformes sur l'ensemble des marchés des pays de la C.E.C.A. et ont tendu à opérer un réajustement des prix européens sur les prix des principaux marchés mondiaux. Enfin, il faut rappeler que la hausse de 4,5 p. 100 prévue au mois de juillet 1982 au niveau communautaire n'a pas été appliquée en raison de la décision de blocage des prix prise en juin par le Gouvernement pour une durée de quatre mois.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA
séance du mardi 14 décembre 1982.

SCRUTIN (N° 106)

Sur l'amendement n° 44 présenté par M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission des affaires économiques tendant à donner une autre rédaction à la fin du premier alinéa de l'article 14 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.	Jean Desmarests.	Roger Lise.
Michel d'Aillières.	François Dubanchet.	Georges Lombard
Mme Jacqueline	Hector Dubois.	(Finistère).
Alduy.	Charles Durand	Maurice Lombard
Michel Alloncle.	(Cher).	(Côte-d'Or).
Jean Amelin.	Yves Durand	Pierre Louvot.
Hubert d'Andigné.	(Vendée).	Roland du Luart.
Alphonse Arzel.	Edgar Faure.	Marcel Lucotte.
Octave Bajeux.	Charles Ferrant.	Jean Madelain.
René Ballayer.	Louis de la Forest.	Sylvain Maillols.
Bernard Barbier.	Marcel Fortier.	Paul Malassagne.
Charles Beaupetit.	André Fosset.	Kléber Malécot.
Marc Bécam.	Jean-Pierre Fourcade.	Hubert Martin (Meur-
Henri Belcour.	Jean Francou.	the-et-Moselle).
Jean Bénard	Lucien Gautier.	Louis Martin (Loire).
Mousseaux.	Jacques Genton.	Serge Mathieu.
Georges Berchet.	Alfred Girin.	Michel Maurice-
André Bettencourt.	Michel Génard (Val-	Bokanowski.
Jean-Pierre Blanc.	de-Marne).	Jacques Ménard.
Maurice Blin.	Jean-Marie Girault	Pierre Meril.
André Bohl.	(Calvados).	Daniel Millaud.
Roger Boileau.	Paul Girod (Aisne).	Michel Miroudot.
Edouard Bonnefous.	Henri Goetschy.	René Monory.
Charles Bosson.	Adrien Gouteyron.	Claude Mont.
Jean-Marie Bouloux.	Jean Gravier.	Geoffroy de Monta-
Pierre Bouneau.	Mme Brigitte Gros.	lembert.
Amédée Bouquerel.	Paul Guillard.	Roger Moreau.
Yvon Bourges.	Paul Guillaumot.	André Morice.
Raymond Bourguine.	Jacques Habert.	Jacques Mossion.
Philippe de	Marcel Henry.	Georges Mouly.
Bourgoing.	Rémi Herment.	Jacques Moutet.
Raymond Bouvier.	Daniel Hoeffel.	Jean Natali.
Louis Boyer.	Bernard-Charles	Henri Olivier.
Jacques Braconnier.	Hugo (Ardèche).	Charles Ornano
Raymond Brun.	Marc Jacquet.	(Corse-du-Sud).
Louis Caiveau.	René Jager.	Paul d'Ornano (Fran-
Michel Caldaguès.	Pierre Jeambrun.	çais établis hors de
Jean-Pierre Cantegrit.	Léon Jozeau-Marigné.	France).
Pierre Carous.	Louis Jung.	Dominique Pado.
Marc Castex.	Paul Kauss.	François Palmero.
Jean Cauchon.	Pierre Lacour.	Sosefo Makape
Pierre Ceccaldi-	Christian de	Papilio.
Pavard.	La Malène.	Charles Pasqua.
Jean Chamant.	Jacques Larché.	Bernard Pellarin.
Jacques Chaumont.	Bernard Laurent.	Jacques Pellerin.
Michel Chauty.	Guy de La Verpillière.	Jacques Pelletier.
Adolphe Chauvin.	Louis Lazuech.	Guy Petit.
Jean Chérioux.	Henri Le Breton.	Paul Pillet.
Lionel Cherrier.	Jean Lecanuet.	Jean-François Pintat.
Auguste Chupin.	Yves Le Cozannet.	Raymond Poirier.
Jean Cluzel.	Modeste Legouez.	Christian Poncelet.
Jean Colin.	Bernard Legrand	Henri Portier.
Henri Collard.	(Loire-Atlantique).	Roger Poudonson.
François Collet.	Jean-François	Richard Pouille.
Henri Collette.	Le Grand (Manche).	Maurice PrévotEAU.
Francisque Collomb.	Edouard Le Jeune	Jean Puech.
Pierre Croze.	(Finistère).	André Rabineau.
Michel Crucis.	Max Lejeune	Jean-Marie Rausch.
Charles de Cuttoll.	(Somme).	Joseph Raybaud.
Etienne Dailly.	Marcel Lemaire.	Georges Repiquet.
Marcel Daunay.	Bernard Lemarié.	Paul Robert.
Jacques Delong.	Louis Le Montagner.	Victor Robini.
Jacques Descours	Charles-Edmond	Roger Romani.
Desacres.	Lenglet.	Jules Roujon.
		Marcel Rudloff.

Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.

Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
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.

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 Eekhoutte.
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 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 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. Maurice Schumann, 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. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillot ;
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 Eekhoutte 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. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
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 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.

SCRUTIN (N° 107)

Sur l'amendement n° 50 présenté par M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission des affaires économiques tendant à supprimer la dernière phrase du premier alinéa de l'article 15 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 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 Guillaumeot.
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.
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.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
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. 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 Eekhoutte 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 Hoefel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
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 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 Baumeat.
Mme Marie-Claude
Beauveau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonchay.
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 Eekhoutte.
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 Minville.
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 Rigout.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schwaus.
Robert Schmaut.
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. Maurice Schumann, 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. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
M. Charles Bosson à M. Jean-Marie Rausch ;
M. Jean Cluzel à M. André Rabineau ;
M. Francisque Collomb à M. Paul Pillet ;

SCRUTIN (N° 108)

Sur l'amendement n° 52 présenté par M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission des affaires économiques tendant à une nouvelle rédaction du dernier alinéa de l'article 15 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 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 Cottoll.
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 Guillaume.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoefel.
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.
Mouste 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 Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.

Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

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. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
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 Eekhoutte 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. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
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 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.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudéau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Boëuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
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 Eekhoutte.
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 Spénaie.
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. Maurice Schumann, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 109)

Sur l'ensemble de l'article 15, modifié par les amendements 50 et 52, 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 Bourgné.

Philippe de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldagès.
Jean-Pierre Cantegril.
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 Glrod (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 Lematre.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).

Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (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 Poudouzon.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Replquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Abel Sempe.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepléd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Volquinn.
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 Dagonla.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-
Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.

Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eekhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzler.
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 Molnet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande
Perlican.
Louis Perreïn (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 Schwirt.
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. Maurice Schumann, 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. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
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 Perreïn ;
M. Bernard Desbrière à M. Roland Grimaldi ;
M. François Dubanchet à M. Louis Martin ;
M. Charles Durand à M. Jean Madelain ;
M. Léon Eekhoutte 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. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
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 Poudouzon ;
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 Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepléd à M. Maurice PrévotEAU ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.

SCRUTIN (N° 110)

Sur l'article 30 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	299
Suffrages exprimés.....	299
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	150
Pour.....	194
Contre.....	105

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 Baupetit.
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 Caldaugués.

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 Hoefel.
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.
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
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.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert 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 Eekhoutte.
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.
Mme Geneviève Le
Bellegou-Béguin.
France Léchenaud.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longuequeue.
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 Splingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Guy Besse et Bernard Legrand.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Robert Laucournet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	301
Suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	195
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 Bajoux à M. Pierre Salvi ;
M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
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 Eekhoutte 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 Hoefel ;
M. Tony Larue à Mlle Irma Rapuzzi ;
M. Yves Le Cozannet à M. René Tiant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
M. Louis Longuequeue 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 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° 111)

Sur l'amendement n° 90 de la commission des affaires économiques tendant à insérer un article additionnel après l'article 31 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre des votants.....	300
Suffrages exprimés	300
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour	196
Contre	104

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
 Michel d'Allières.
 Mme Jacqueline Alduy.
 Michel Alloncle.
 Jean Amelin.
 Hubert d'Andigné.
 Alphonse Arzel.
 Octave Bajoux.
 René Ballayer.
 Bernard Barbier.
 Charles Beaupetit.
 Marc Bécam.
 Henri Bécour.
 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 Caldaquès.
 Jean-Pierre Cantegrit.
 Pierre Carous.
 Marc Castex.
 Jean Cauchon.
 Pierre Ceccaldi-Pavard.
 Jean Chamant.
 Jacques Chaumont.
 Michel Chauty.
 Adolphe Chauvin.
 Jean Chérioux.
 Lionel Cherrier.
 Auguste Chupin.
 Jean Cluzel.
 Jean Colin.
 Henri Collard.
 François Collet.
 Henri Collette.
 Francisque Collomb.
 Georges Constant.
 Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Charles de Cuttoli.
 Etienne Dailly.
 Marcel Daunay.
 Jacques Delong.
 Jacques Descours Desacres.
 Jean Desmarests.
 François Dubanchet.
 Hector Dubois.
 Charles Durand (Cher).
 Yves Durand (Vendée).
 Edgar Faure.
 Charles Ferrant.
 Louis de la Forest.

Marcel Fortier.
 André Fosset.
 Jean-Pierre Fournade.
 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.

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 Danièle Bidard.
 René Billères.
 Marc Bœuf.
 Stéphane Bonduel.
 Charles Bonifay.
 Serge Boucheny.
 Louis Brives.

Henri Caillavet.
 Jacques Carat.
 Michel Charasse.
 René Chazelle.
 William Chervy.
 Félix Ciccolini.
 Roland Courteau.
 Georges Dagonia.
 Michel Darras.
 Marcel Debarge.
 Gérard Delfau.
 Lucien Delmas.
 Bernard Desbrière.
 Emile Didier.
 Michel Dreyfus-Schmidt.
 Henri Duffaut.
 Raymond Dumont.

Daniel Millaud.
 Michel Miroudot.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de Montalembert.
 Roger Moreau.
 André Morice.
 Jacques Mossion.
 Georges Mouly.
 Jacques Moutet.
 Jean Natali.
 Henri Olivier.
 Charles Ornano (Corse-du-Sud).
 Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
 Dominique Pado.
 Francis Palmero.
 Sosefo Makape Papilio.
 Charles Pasqua.
 Bernard Pellarin.
 Jacques Pelletier.
 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 Soucuret.
 Louis Souvet.
 Pierre-Christian Taittinger.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 René Tomasini.
 Henri Torre.
 René Travert.
 Georges Treille.
 Raoul Vadepied.
 Jacques Valade.
 Edmond Valcin.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voiquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

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.
 Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
 France Léchenault.
 Charles Lederman.
 Fernand Lefort.
 Louis Longuequeue.
 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 Spingard.
 Edgar Tailhades.
 Pierre Tajan.
 Raymond Tarcy.
 Fernand Tardif.
 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. Robert Laucournet, 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 Bajoux à M. Pierre Salvi ;
 M. Gilbert Belin à M. André Barroux ;
 M. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
 M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
 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. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
 M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
 M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
 M. Louis Longuequeue 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 Traviert 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° 112)

Sur l'ensemble du projet de loi d'orientation des transports intérieurs, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés.....	297
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	149
Pour	192
Contre	105

Le Sénat a adopté.

MM.

Michel d'Aillières.
Mme Jacqueline Alduy.
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.
Pierre Bouneau.
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 Cuttoll.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours Desacres.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.

MM.

Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beauveau.

Ont voté pour :

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 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.

Ont voté contre :

Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bouf.

Daniel Millaud.
Michel Miraudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano (Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
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.
Pierre-Christian Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasin.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepled.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

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 Eekhoutte.
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.
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 Peyout.
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.

Se sont abstenus :

MM. Raymond Bourguine, Jean Desmarests et Jacques Habert.

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. Robert Laucournet, 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. André Bohl à M. Adolphe Chauvin ;
M. Roger Boileau à M. Jacques Genton ;
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 Eekhoutte 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. Yves Le Cozannet à M. René Tinant ;
M. Edouard Le Jeune à M. Jean Colin ;
M. Roger Lise à M. Marcel Henry ;
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 Travert à M. Léon Jozeau-Marigné ;
M. Raoul Vadepled à M. Maurice PrévotEAU ;
M. Pierre Vallon à M. Pierre Lacour ;
M. Charles Zwickert à M. Charles Ferrant.