

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

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

COMPTE RENDU INTEGRAL

Séance du Jeudi 14 Octobre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL

1. — Aménagement de l'ordre du jour prioritaire (p. 5800).
M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports; le président.

2. — Transports intérieurs. — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence d'un projet de loi (p. 5800).

Article 19 (p. 5800).

Amendement n° 274 de M. Bergelin : MM. Bergelin, Chénard, rapporteur de la commission de la production; Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. — Rejet.

Adoption de l'article 19.

Article 20 (p. 5801).

Amendement n° 225 de M. Fèvre : M. Fèvre.

Amendement n° 226 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article 20.

Article 21 (p. 5802).

MM. de Caumont, Tinsseau, Bergelin, Fèvre, le ministre d'Etat. Amendements n° 227 de M. Fèvre et 275 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin. — Retrait de l'amendement n° 275.

MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 227.

Amendements n° 370 de M. Gilbert Gantier, 344 de M. Zeller, 276 de M. Bergelin, 61 de la commission. — Les amendements n° 370 et 344 ne sont pas défendus.

MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 276; adoption de l'amendement n° 61.

Amendement n° 277 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 21 modifié.

Article 22 (p. 5804).

MM. Vuillaume, Fèvre, de Caumont.

Amendement n° 16 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 371 de M. Fèvre : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur, Forgues, Fèvre. — Rejet du sous-amendement; adoption de l'amendement.

Amendements n° 62 de la commission, 228 de M. Fèvre, 276 de M. Bergelin et 345 de M. Zeller : MM. le rapporteur, Fèvre, Vuillaume, Welsenhorn, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 62.

Les amendements n° 228, 278 et 346 n'ont plus d'objet.
Amendement n° 63 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, Fèvre, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 22 modifié.

Article 23 (p. 5808).

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

Adoption de l'article 23 modifié.

Article 24 (p. 5808).

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

Amendement n° 346 de M. Zeller : MM. Weisenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 280 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 339 du Gouvernement, 331 de M. Duroméa et 311 de M. Fèvre : MM. le ministre d'Etat, Duroméa. — Retrait de l'amendement n° 331.

MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption de l'amendement n° 339.

L'amendement n° 311 n'a plus d'objet.

Amendement n° 281 de M. Bergelin : MM. Vuillaume, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

MM. Fèvre, le président.

Adoption de l'article 24 modifié.

Article 25 (p. 5813).

Amendement n° 66 de la commission, avec le sous-amendement n° 372 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 25 modifié.

Article 26. — Adoption (p. 5813).

Article 27 (p. 5813).

MM. Lassale, Vuillaume, le ministre d'Etat.

Amendement n° 231 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 303 de M. Gallard, avec le sous-amendement n° 373 du Gouvernement, et amendement n° 332 de M. Duroméa : MM. Lassale, Jaros., — Retrait de l'amendement n° 332.

MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 303 rectifié et modifié.

Amendement n° 232 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 27 modifié.

Article 28 (p. 5815).

MM. Paul Chomat, Fèvre, de Caumont, le ministre d'Etat.

Amendement n° 67 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Maujouan du Gasset. — Rejet.

Amendement n° 233 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements identiques n° 17 du Gouvernement, 69 de la commission, 234 de M. Fèvre, 283 de M. Bergelin, 347 rectifié de M. Zeller : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption du texte commun.

Amendement n° 68 de la commission, avec les sous-amendements n° 384 de M. Zeller, 381 du Gouvernement et 337 de M. Gallard : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat.

Le sous-amendement n° 384 n'est pas défendu.

MM. Lassale, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait du sous-amendement n° 381.

Adoption du sous-amendement n° 337 et de l'amendement n° 68 modifié.

Amendement n° 235 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 236 de M. Fèvre : M. Fèvre. — Retrait.

Amendement n° 383 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 237 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 238 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 28 modifié.

Renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

3. — Dépôt de rapports (p. 5818).

4. — Ordre du jour (p. 5818).

PRESIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

AMENAGEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, en application de l'article 48 de la Constitution et de l'article 89 du règlement de l'Assemblée, je vous demande, au nom du Gouvernement, de bien vouloir examiner demain dès quinze heures le projet de loi portant réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux ou à usage industriel dans la région d'Ile-de-France.

Cette petite modification évitera au rapporteur, aux parlementaires intéressés par ce texte et à M. Michel Rocard d'attendre la fin du débat sur les transports. L'examen de ce texte ne devrait pas prendre beaucoup de temps. Naturellement, nous achèverons ensuite, ainsi qu'il est prévu à l'ordre du jour et, j'espère, dans des délais raisonnables, l'examen du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, il est pris acte de votre demande et l'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

— 2 —

TRANSPORTS INTERIEURS

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (n° 1077, 1133).

Hier soir, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 19.

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 chemin 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 elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

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

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 274 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 19, après la date « 31 août 1937 », insérer les mots : « et indispensables à l'exercice de ses activités. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, nous voulons simplement vous soumettre une suggestion. Au moment où s'effectue la remise globale des biens de l'ancienne société d'économie mixte au nouvel établissement public de la S.N.C.F., ne serait-il pas souhaitable d'examiner avec toutes les collectivités locales intéressées quels terrains ne seraient pas directement liés à l'activité de celle-ci ? On connaît en effet l'ampleur des besoins immobiliers des communes qui, en raison de l'urbanisation, sont appelées à mettre en valeur ou à créer de nombreux équipements.

Cette vaste opération de transfert de propriété devrait donner lieu à une concertation entre l'Etat, qui reste propriétaire des biens, la S.N.C.F. et les collectivités locales, afin de satisfaire les espérances de nombreux maires de notre pays. Je souhaite que cette concertation ait lieu avec les communes, les départements et même les régions, en vue d'optimiser l'utilisation des surfaces existantes qui ne sont pas liées directement à l'exploitation ferroviaire.

M. le président. La parole est à M. Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour donner l'avis de la commission sur cet amendement.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à opérer la remise en dotation de l'ensemble des biens, ce qui me paraît justice.

Que des négociations soient ensuite organisées entre le nouvel établissement public et les collectivités locales, comme cela a toujours été le cas, nous y sommes évidemment favorables. Et je ne pense pas que les autres collectivités locales soient en plus mauvais termes que la ville de Nantes avec la S.N.C.F. ; je suppose donc qu'on peut s'entendre avec elle.

Mais, si cet amendement s'inspire apparemment de motivations nobles...

M. Christian Bergelin. Pourquoi « apparemment », monsieur le rapporteur ? Si vous engagez ainsi le débat, cela ira très mal ! Si vous voulez la guerre, vous l'aurez !

M. Pierre Forgues. Avec quelles munitions ?

M. Christian Bergelin. Ne vous en faites pas pour cela !

M. Robert de Caumont. Si vis pacem, para bellum !

M. le président. Poursuivez, monsieur le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement est difficilement applicable dans la mesure où il faudrait, d'ici au 1^{er} janvier 1983, pouvoir définir ce qui est indispensable à l'exercice des activités de la S.N.C.F. Cela semble irréalisable en un délai aussi bref.

En toute hypothèse, cet amendement n'est pas recevable sur le fond.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est lui aussi opposé à cet amendement parce qu'il considère qu'il ne faut pas mettre à profit ce moment insaisissable entre la disparition de l'ancienne S.N.C.F. et la mise en place de la nouvelle pour détourner subrepticement, immédiatement ou en mettant en place les moyens pour ce faire, une partie substantielle du patrimoine de cette entreprise, puisque M. Bergelin a parlé d'une vaste opération de transfert.

M. Christian Bergelin. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cette pratique serait absolument incompatible avec la gestion rigoureuse que nous demandons à l'entreprise nationale ; nous ne pouvons pas, d'un côté, être exigeant à son égard et, de l'autre, nous livrer à des pratiques sinon que la morale réprovoque, du moins peu orthodoxes.

Naturellement, je comprends, tout comme M. Chénard, la nécessité d'établir des concertations entre la S.N.C.F. et les collectivités territoriales, afin de mener à bien des projets correspondant à leur intérêt commun, en tout cas, à l'intérêt des populations, et pouvant concerner, dans certains cas, des parties du patrimoine de la S.N.C.F. Mais il faut agir selon les règles normales, convenables, et non procéder à un détournement de patrimoine qui interviendrait à la faveur de ce changement de statut.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 274.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 19.

(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. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 225 ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa de l'article 20, substituer aux mots : « nécessaires à », les mots : « utilisés par ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. La rédaction du cinquième alinéa de l'article 20 est surprenante puisque celui-ci dispose : « Les biens immobiliers nécessaires à l'établissement peuvent être repris par l'Etat, ou cédés à des collectivités territoriales... » S'ils sont nécessaires à l'établissement, il faut les lui laisser. Je propose donc d'employer l'expression « utilisés par », le mot « nécessaires » étant sous-entendu, car si des biens immobiliers sont utilisés par l'établissement, c'est qu'ils lui sont nécessaires.

Au sixième alinéa de l'article on retrouve le même problème de vocabulaire. Je défendrais donc dès à présent, monsieur le président, l'amendement n° 226. Si les biens immobiliers sont « utilisés par l'établissement », ils ne peuvent pas, selon moi, cesser de lui être nécessaires. Il convient donc d'écrire : « Les biens immobiliers qui ne sont plus utilisés par l'établissement ou qui cessent d'être nécessaires à l'exercice de ses missions... »

Bien entendu, je ne me battrais pas pour ces amendements. Si vous n'étiez pas d'accord, monsieur le ministre d'Etat, cela ne serait pas très grave. Simplement ils me semblent améliorer réellement la rédaction du texte, tout en respectant la distinction opérée par les deux alinéas. Lorsque des biens sont utilisés, il est toujours possible de les reprendre, pour une cause d'utilité publique, selon une procédure bien connue de droit administratif. S'ils ne sont plus utilisés et, par conséquent, plus nécessaires, une autre procédure est prévue, celle du changement d'affectation.

M. le président. Je suis en effet saisi par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française d'un amendement n° 226 ainsi libellé :

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

« Les biens immobiliers qui ne sont plus utilisés par l'établissement ou qui cessent d'être nécessaires à l'exercice de ses missions... (le reste sans changement). »

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 225 et 226 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Ces deux amendements sont effectivement de même nature, mais je ne suis pas d'accord sur les conclusions de M. Fèvre dans la mesure où des biens peuvent être nécessaires à l'établissement sans pour autant être utilisés pendant une certaine période. Il convient donc de maintenir la distinction entre biens nécessaires et biens utilisés.

A l'article 24, nous garantirons à la S.N.C.F. les moyens d'usage de son autonomie. Dans cet esprit, elle doit pouvoir disposer de son patrimoine aussi longtemps qu'elle en a besoin et s'en séparer lorsqu'elle le juge utile.

La commission est donc défavorable à ces deux amendements.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. M. Fèvre a pu voir dans le texte une incohérence dans la mesure où il a pris les mots « nécessaires » et « utilisés » dans leur acception courante, alors que les rédacteurs du projet leur ont naturellement donné leur sens juridique précis.

Aux biens immobiliers nécessaires à la poursuite des missions de l'établissement, qui peuvent être repris par l'Etat — l'intérêt public peut conduire à une telle décision — ou cédés à des collectivités territoriales, correspond une indemnité égale à la valeur de reconstitution, tandis qu'aux biens immobiliers utilisés par l'établissement mais qui cessent de lui être nécessaires correspond une indemnité égale seulement à la valeur vénale.

Il importe donc de ne pas confondre ces deux termes et de maintenir la distinction. Aussi le Gouvernement ne peut-il être favorable aux deux amendements proposés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 225.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 226.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 20.

(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 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. »

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

M. Robert de Caumont. Mes chers collègues, la S.N.C.F. quittant le régime de la société d'économie mixte pour entrer dans celui de l'établissement public, il était prévisible, à en croire nos collègues de l'opposition, que la composition de son conseil d'administration traduirait une bureaucratisation.

Eh bien non ! C'est le contraire qui se produit. Eurent les trois représentants des actionnaires de l'ancienne société privée, bien entendu. Mais le nombre des représentants de l'Etat passe de dix à sept. En revanche, celui des représentants du personnel est accru d'une unité et ceux-ci seront désormais élus. Quant aux cinq personnalités qualifiées, nous souhaitons évidemment que figure parmi elles « au moins » un représentant des usagers, en insistant sur le fait qu'en l'occurrence, qui peut « le moins » peut le plus.

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

M. Luc Tinseau. Monsieur le ministre d'Etat la présence des usagers, — de tous les usagers — dans les organes de décision de la S.N.C.F. nous paraît être fondamentale.

Si les utilisateurs du transport de marchandises en sont parties prenantes en raison de l'importance de ce trafic, il ne faut pas oublier ces voyageurs qui prennent chaque matin le train pour se rendre à leur travail, qu'il s'agisse des habitants des proches banlieues ou de ceux, plus nombreux qu'on ne le croit, qui effectuent deux fois par jour un trajet de 100 à 150 kilomètres pour rejoindre les grandes agglomérations, tout simplement parce qu'ils ne trouvent pas d'emploi qualifié à proximité de leur résidence.

Ces différentes catégories d'usagers doivent, à notre avis, être représentées dans le conseil d'administration de la S.N.C.F. pour que leurs problèmes spécifiques puissent désormais être pris en compte. Ainsi, la réduction du temps de travail dans les entreprises et la modification des horaires de travail qu'elle implique devra entraîner une modulation des horaires de la S.N.C.F. en fonction des nouveaux besoins de ces voyageurs qui, jusqu'à présent, étaient peu ou mal entendus.

Hier, monsieur le ministre d'Etat, vous nous avez déclaré que vous saviez non seulement entendre mais aussi écouter. Eh bien, il est indispensable qu'au niveau le plus élevé de la S.N.C.F., ces voyageurs puissent être non pas entendus mais écoutés.

Le groupe socialiste n'a pas déposé d'amendements à l'article 21 sur ce problème, alors qu'il y en a toute une série, mais il suffirait que vous nous assuriez que, parmi les cinq membres choisis en raison de leur compétence, figurera un représentant des usagers voyageurs. Ils vivent quotidiennement

les difficultés, et pourraient apporter leur expérience des besoins, de manière que soient mises en place des solutions beaucoup plus souples.

Un simple engagement de votre part, monsieur le ministre d'Etat, nous satisferait comme il satisferait, j'en suis sûr, les usagers.

M. Robert de Caumont. Très bien !

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

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, la composition du conseil d'administration de l'établissement public n'appelle pas d'objections fondamentales de notre part.

Il sera composé de dix-huit membres, dont sept représentants de l'Etat et cinq membres choisis en raison de leur compétence. Il est bien évident que, sur ce point comme sur d'autres, vous n'apporterez pas de réponse à nos questions, puisque les modalités de nomination seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Six membres, dont un cadre, seront élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales. Ce cadre sera-t-il élu par l'ensemble des salariés ou par le collège des cadres ? J'espère recevoir une réponse à cette question.

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

M. Charles Fèvre. Je ferai une première remarque générale : le conseil d'administration de l'établissement sera composé de dix-huit membres, ce qui ne changera rien à la situation actuelle. Les représentants de l'Etat et les personnes qualifiées désignées par décret donnant un total de dix membres, l'Etat, de manière directe ou indirecte, sera majoritaire dans ce conseil.

Ce n'est pas sur ce point que je formulerai de critique. En effet, nous sommes en présence d'un établissement public industriel et commercial de l'Etat, et il ne me paraît pas anormal que l'Etat puisse s'exprimer en priorité au sein du conseil d'administration. Le tout est de savoir quelle sera la nature des instructions qui seront données aux représentants de l'Etat, et par voie de conséquence aux personnes qualifiées, sur la politique à suivre par cet établissement public.

Les articles du chapitre I^{er} du titre II du projet de loi méritent d'être discutés sérieusement. L'entreprise publique dispose d'un outil performant, moderne, servi par un personnel de qualité, avec lequel elle doit assurer une mission de promotion et de développement du transport ferroviaire dont les atouts sont reconnus par tout le monde dans cette assemblée. Dans ce cadre, deux types de directives peuvent être données au conseil d'administration.

Dans le premier cas, l'Etat lui demande de gérer la S.N.C.F. comme une entreprise privée, avec tous les droits mais aussi avec toutes les contraintes et obligations que cela entraîne, compte tenu de la concurrence face à laquelle l'entreprise va se trouver, l'Etat compensant bien entendu les obligations de service public et harmonisant les conditions de concurrence. C'est de cette façon que l'on arrivera à la vérité des prix dans les transports.

Je note d'ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, que l'expression de « vérité des prix » n'a jamais été utilisée depuis le début du débat et qu'elle ne figure pas dans le projet de loi, ce qui est assez curieux.

C'est en gérant la S.N.C.F. comme une entreprise privée dans un système concurrentiel, de fait que nous aurons la vérité des prix qui, nécessairement, traduit les coûts économiques réels.

Dans le second cas, l'Etat fixe à la S.N.C.F. des missions de service public a priori, en lui imposant d'aller dans tel sens, l'essentiel étant l'économie de la nation et les objectifs fixés par la puissance publique. Dans cette hypothèse, la logique veut que l'Etat garantisse les recettes, voire l'équilibre financier de l'établissement. Nous nous situons alors dans un autre type d'économie.

J'aborderai brièvement deux autres points.

D'abord, faut-il assurer la représentation des usagers au conseil d'administration ? Cette question a déjà été soulevée. Selon moi, la réponse doit être affirmative. Mais nous y reviendrons.

Ensuite, s'agissant des modalités d'élection des représentants des salariés, il est prévu qu'elles seront fixées par décret en Conseil d'Etat. Y avez-vous déjà réfléchi, monsieur le ministre ? Les dispositions qui seront prises traduiront-elles une volonté d'assurer la présence au conseil d'administration de tous les syndicats représentatifs ? Le pluralisme syndical sera-t-il respecté ? Si l'on ne prévoit pas de collègues, on court le risque de voir un seul syndicat représenter tous les salariés de l'entreprise.

Cette question est d'autant plus importante que la décision devant être prise par décret, les professionnels n'ont pas été consultés. Quant au Parlement, il n'aura plus à en débattre, puisque la loi d'orientation aura été votée.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Plusieurs questions m'ont été posées. J'y répondrai brièvement.

En ce qui concerne la participation des usagers à la gestion de la S.N.C.F., l'orateur de la majorité a souligné à juste titre que l'article 21 préconisait une démocratisation du conseil d'administration de l'entreprise nationale dans l'esprit du projet de loi en cours de préparation sur la démocratisation du secteur public. Naturellement, dans ce cadre, il est tout à fait opportun que les usagers aient leur place au conseil d'administration et puissent faire entendre leur voix. Un amendement de la commission y pourvoira.

S'agissant de la gestion de l'entreprise, je pense m'être expliqué très clairement lors de mon discours liminaire. Il n'est pas question de lui demander de fonctionner au mépris total de l'efficacité économique, ou comme une simple administration. Mais il n'est pas question non plus de lui demander de fonctionner comme une entreprise privée classique, dans le cadre des lois du marché et sur la base de la recherche de la stricte rentabilité financière.

J'ai expliqué très clairement que ni l'une ni l'autre de ces solutions ne répondait à l'intérêt du pays et à la vocation de la S.N.C.F. Elle doit être considérée comme un grand service public national, auquel il faut donner un contenu nouveau qui lui permette de concilier l'efficacité économique, le dynamisme et la participation à une certaine concurrence, surtout dans le secteur du transport de marchandises, avec son rôle social et sa contribution à l'aménagement du territoire.

Telle est, brièvement exposée, notre conception, qui devrait se traduire dans le cahier des charges et ensuite dans le contrat de plan.

C'est en vertu de cette conception que j'ai utilisé, au début du débat, les termes de vérité des coûts et des prix qui, s'agissant de politique du transport de marchandises, devra s'appliquer aussi bien à la S.N.C.F. qu'à l'ensemble des entreprises de transport.

La désignation des représentants des salariés au conseil d'administration se fera sur la base d'élections, comme cela se pratique déjà souvent dans les entreprises publiques. C'est tout à fait conforme à l'esprit de démocratie. Je ne vois pas, monsieur Fèvre, que dans un décret soumis au Conseil d'Etat, le Gouvernement se hasarde à proposer que la C.G.T., par exemple, aura le monopole de la représentation des salariés au conseil d'administration. (Sourires.) Je doute que le Conseil d'Etat en soit d'accord, et il ne serait pas le seul.

Il y aura donc élection. Compte tenu de la réalité de l'entreprise, il y aura certainement autant de syndicats représentés qu'il y en a actuellement. En tout cas, les salariés choisiront librement. Je vous donne tous apaisements à cet égard.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 227 et 275, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 227, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi les quatre premiers alinéas de l'article 21 :

« Le conseil d'administration de l'établissement est composé de vingt et un membres dont :

« — sept représentants de l'Etat ;

« — sept membres choisis en raison de leur compétence, nommés par décret et comprenant des représentants des diverses catégories d'usagers ;

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

L'amendement n° 275, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 21 :

« Le conseil d'administration qui est investi, pour l'administration de l'établissement, des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par ses statuts, est composé de dix-huit membres, dont : »

La parole est à M. Fèvre pour soutenir l'amendement n° 227.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je suis sensible aux indications que vous venez de donner, mais elles ne m'ont qu'à moitié apaisé.

En effet, un syndicat majoritaire emportera tous les sièges s'il n'y a qu'un collège. Par conséquent, il dépendra des modalités d'élection qui seront définies par le décret en Conseil d'Etat qu'il y ait ou non pluralisme syndical.

Qu'un syndicat majoritaire ait la majorité des sièges, c'est tout à fait normal, mais il existe une manière de ne faire représenter qu'un syndicat ou d'en faire représenter plusieurs si on le désire. Cela étant, les apaisements que vous m'avez donnés seront utiles pour la suite.

J'en viens à mon amendement n° 227.

Dans la mesure où je propose, comme d'autres d'ailleurs, d'assurer la participation des usagers au conseil d'administration en prévoyant que sept membres, choisis en raison de leur

compétence et comprenant des représentants des diverses catégories d'usagers, seront nommés par décret, il convient d'augmenter corrélativement le nombre total de membres pour maintenir l'équilibre entre les différentes catégories de représentants.

C'est pourquoi je propose de porter le nombre des membres du conseil d'administration à vingt et un : sept représentants de l'Etat, sept personnes nommées en raison de leur compétence et sept représentants des salariés.

La S.N.C.F. est l'une des plus grandes entreprises publiques de France, et il ne serait pas anormal que l'on augmente de trois le nombre des représentants au conseil d'administration prévu dans le projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 275.

M. Christian Bergelin. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 275 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 227 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Avant d'en venir à cet amendement, je souhaite donner le sentiment de la commission sur l'article 21 afin de ne pas avoir à y revenir pour chacun des amendements et répéter les mêmes arguments.

Premier élément de réflexion : il est nécessaire de s'assurer que cet article permettra une cohérence avec la loi sur la démocratisation du secteur public. Certes, celle-ci n'est pas encore soumise à l'examen de l'Assemblée, mais il nous appartient aujourd'hui d'ouvrir une évolution.

Deuxième élément important pour la commission : la reconnaissance de la crédibilité des usagers, et donc leur droit à être représentés. Telle est la raison d'être de l'amendement n° 61. Sans doute faudra-t-il encore prendre en compte les différences, actuelles ou futures, entre les usagers des transports de voyageurs et ceux du transport de marchandises. Néanmoins, il convient de ne pas écarter pour ces deux catégories d'usagers la possibilité d'être défendus par le truchement d'une représentation commune. La rédaction de l'amendement n° 61 laisse toutes les perspectives ouvertes, tout comme, d'ailleurs, le recours au décret en Conseil d'Etat pour définir les modalités de nomination.

Dans ces conditions, la commission n'a pas retenu l'amendement n° 227.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement partage l'avis de la commission et souhaite que les dispositions adoptées pour le conseil d'administration de la S.N.C.F. soient de même nature que celles qui prévaudront pour l'ensemble du secteur public et nationalisé.

Je souhaite donc que l'Assemblée s'en tienne, pour le moment, à la rédaction du projet de loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 227.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 370, 344, 276 et 61 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 370 présenté par M. Gilbert Gantier est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'article 21 :

« — cinq membres, nommés par décret, choisis en raison de leur compétence, notamment pour représenter les usagers des transports de personnes et ceux de marchandises ; »

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 344, présenté par M. Zeller, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'article 21 :

« — cinq personnalités qualifiées et représentants d'associations d'usagers nommés par décrets. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 276, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés est ainsi libellé :

« Après les mots : « de leur compétence, » rédiger ainsi la fin du troisième alinéa de l'article 21 : « dont des représentants des usagers, »

L'amendement n° 61, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 21, après les mots : « de leur compétence », insérer les mots : « dont au moins un représentant des usagers ».

La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 276.

M. Christian Bergelin. Il nous paraît souhaitable que parmi les cinq membres désignés en raison de leurs compétences figurent des représentants des usagers. Sur ce point, M. le rapporteur a déjà fourni un début de réponse.

Je formule de cet amendement pour vous poser de nouveau, monsieur le ministre, la question que je vous ai posée tout à l'heure à propos du collège cadres et qui, pas plus que celle d'hier, n'a reçu de réponse. J'espère que vous voudrez bien me l'apporter, qu'elle soit positive ou négative, à la faveur de cet échange.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 61 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 276.

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour les raisons que j'ai exposées il y a un instant, la commission est contre l'amendement n° 276.

Elle a adopté l'amendement n° 61.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je répondrai à M. Bergelin à propos de son amendement suivant sur la question de la représentation des cadres au conseil d'administration.

Le Gouvernement, comme je l'ai dit tout à l'heure, est très favorable à ce que les usagers puissent faire entendre leur voix. L'amendement n° 61 répond à ce besoin. Le Gouvernement est donc d'accord avec la commission.

M. le président. M. Bergelin, maintenez-vous l'amendement n° 276 ?

M. Christian Bergelin. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 276.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 277 ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa de l'article 21, substituer aux mots : « et de ses filiales. » les mots : « dans leur collège respectif. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Cet amendement est dans le prolongement de la question que j'ai posée à l'instant à M. le ministre des transports sur la représentation des cadres :

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est opposé à la suppression des termes « et de ses filiales ». Il n'y a pas de raison de priver les salariés des filiales de leur droit de participer à l'élection des membres du conseil d'administration.

Pour ce qui concerne les modalités d'élection, je tiens simplement à dire qu'elles seront naturellement définies dans le respect des principes juridiques en vigueur. Je ne peux pas donner aujourd'hui de réponse précise sur ce point, parce que ces modalités seront arrêtées en cohérence avec la loi de démocratisation du secteur public et qu'une concertation est en cours avec les organisations syndicales pour rechercher les meilleures solutions possibles.

L'essentiel était que chaque grande catégorie de salariés ait la garantie d'être représentée au sein de ce conseil d'administration. Ce sera naturellement le cas pour les ouvriers et les employés. Il fallait que les cadres bénéficient également de cette garantie. C'est pourquoi le projet prévoit la présence d'un cadre.

Les modalités seront réglées par la suite, au mieux et dans le respect du droit.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 277.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 21, modifié par l'amendement n° 61. (L'article 21, ainsi modifié, est adopté.)

Article 22.

M. le président. « Art. 22. — A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. Présidée par un représentant de l'établissement public, elle est composée de représentants des assemblées régionales et de représentants de la direction régionale et des salariés de l'établissement public. Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région. »

Sur cet article, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Monsieur le ministre, l'article 22 offre la possibilité d'instituer, à la demande des collectivités régionales, des commissions consultatives dans chaque direction régionale de l'établissement public.

La décentralisation doit s'appliquer également à la S.N.C.F. — et nous l'approuvons. Apparemment, ce sera chose faite. Les régions, de ce fait, pourront, par exemple, inscrire des lignes secondaires dans leur schéma de transport et passer des conventions avec la S.N.C.F. pour leur exploitation. Mais y aura-t-il transfert de ressources ? Cette décentralisation ne

cachet-elle pas un désengagement de l'Etat ? Ces commissions consultatives seront consultées, dites-vous, sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique de la région.

Je souhaite, monsieur le ministre, que ces commissions, même si elles ne sont que consultatives, jouent un rôle efficace. Mais en auront-elles les moyens ? Seront-elles entendues ? Pensez-vous que la S.N.C.F. prêtera demain une oreille plus attentive aux souhaits des élus et des socio-professionnels ? Sera-t-elle plus attentive aux aspirations des citoyens ?

Quand les citoyens liront, dans l'article 1^{er}, que le système de transports intérieurs concourt à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expression des échanges internationaux ou, dans l'exposé des motifs, que les principes relatifs au transport visent à satisfaire l'aspiration des citoyens, ils penseront qu'en 1983 vous joindrez les actes aux paroles. Ils ont pris acte de vos intentions et vous rappelleront également la dernière phrase de l'article 22, relative aux conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de leur région.

Pour être plus précis, je vous poserai trois questions.

Envisagez-vous de faire le nécessaire, dans le cadre des échanges internationaux, pour que le T.G.V. relie Paris aux différentes capitales européennes, par exemple Paris à Berne ?

Comptez-vous faire le nécessaire pour que tous les trains de voyageurs s'arrêtent aux frontières françaises, de façon à satisfaire l'aspiration des citoyens ?

Etes-vous décidé, si cela vous est demandé par une commission consultative régionale, à maintenir les accords passés entre la France et la Suisse, en particulier un accord de mai 1954 qui stipule que les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays ?

Ces trois exemples, monsieur le ministre d'Etat, sont représentatifs de ce que pourraient souhaiter, à juste titre, des commissions consultatives régionales. Auront-elles les moyens et la possibilité d'infléchir votre politique ? Et si une commission émet de tels vœux, que ferez-vous ?

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, la région constitue effectivement un bon cadre pour les transports, notamment pour le transport ferroviaire. J'avais moi-même proposé, dans un amendement, que des commissions paritaires de sécurité fussent instituées à l'échelon régional.

Mais cet article ne prévoit qu'une simple consultation de la région. Vous avez vous-même senti que ce « coup de chapeau » était insuffisant. Aussi avez-vous présenté un amendement, qui viendra en discussion tout à l'heure.

Malheureusement, le remède qu'il propose est pire que le mal.

En effet, cet amendement prévoit, au premier alinéa, une sorte de banalisation — comme pour les infrastructures — de la convention, donc des subventions accordées par la région aux chemins de fer. Ne nous faisons aucune illusion ! La S.N.C.F. est un établissement national, qui rencontre des problèmes financiers et continuera d'en rencontrer à l'avenir. Si les représentants d'une région ou d'un département veulent obtenir de celle-ci quelque chose qui ne soit pas conforme à son intérêt commercial, ils se verront répondre : « Messieurs, assurez vous-mêmes le financement ! »

Il en sera de même pour la réouverture des lignes. C'est ce que m'a confirmé le président de la S.N.C.F. lui-même, voilà quelques jours, à Châlons-sur-Marne, lorsque je lui ai posé la question.

En ce qui concerne les fermetures de lignes que vous prévoyez, les régions et les départements ne seront consultés qu'à posteriori. Je ne vois donc pas la différence avec ce qui s'est pratiqué depuis quinze ans. En effet, on a procédé aux consultations, notamment pour les petites lignes secondaires ; cela n'a pas empêché la S.N.C.F. d'opérer les fermetures. Par conséquent, ces mots ne signifient rien.

En conclusion, je me réjouis que les régions soient consultées, mais je crains qu'elles ne soient pas souvent entendues et je suis malheureusement convaincu que, pour arriver à leurs fins, elles seront obligées d'assurer elles-mêmes le financement ou d'y participer.

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

M. Robert de Caumont. L'article 22 est d'autant plus intéressant à nos yeux qu'il a été enrichi par des propositions du Gouvernement, sur lesquelles nous aurons à nous prononcer.

Ces propositions précisent l'intervention de la région, désormais cadre privilégié d'une politique de développement économique et d'aménagement du territoire, et des autres collectivités territoriales.

Sur la partie « ferroviaire » du plan régional de transport, établi par les conseils régionaux, l'avis des conseils généraux sera sollicité. Et cette partie ferroviaire du plan régional des transports pourra faire l'objet de conventions entre la région et la S.N.C.F.

La région sera consultée sur la modification de la consistance générale des services.

Et surtout, l'ouverture et la fermeture de lignes, la création et la suppression de points d'arrêt seront systématiquement soumises à l'avis des régions, départements et communes concernés.

Cela veut dire, monsieur Fèvre, que, à la différence de ce qui n'est produit jusqu'à maintenant, jamais une population ne sera mise devant le fait accompli. Combien y a-t-il eu d'incidents, et même d'incidents graves, parce que des populations ont été ainsi placées devant le fait accompli et ont eu le sentiment que la grande société d'économie mixte nationale n'en faisait qu'à sa tête et pratiquait la politique du pot de fer contre le pot de terre !

Cette situation ne se reproduira plus. Les populations n'auront plus le sentiment d'être méprisées et, par conséquent, des raisons de se révolter.

A ce point, il est nécessaire d'insister sur un aspect préoccupant de la politique de fermeture de lignes : il s'agit, notamment sur les itinéraires à voie unique, du conflit qui peut exister entre une politique de vitesse accrue et une politique de service public. En effet, dans le souci d'accélérer les dessertes entre les points terminaux d'une ligne, on a de plus en plus tendance à supprimer des arrêts et à créer des rabatteurs par cars ; c'est une démarche qui a sa rationalité. Mais il me semble que, notamment en zone de montagne, cette solution est très discutable, compte tenu des intempéries. C'est ainsi qu'en hiver, les horaires ne peuvent être respectés et la sécurité des usagers moins bien assurée par des transports routiers. On peut donc s'interroger sur l'opportunité de cette politique.

Il importe en tous cas que les populations et les collectivités territoriales puissent s'exprimer à leur sujet et que la décision soit prise en toute connaissance de cause.

Pour en venir à la commission consultative instituée auprès des directions régionales et qui rassemble des représentants des assemblées régionales, de la direction régionale et des salariés, je me permets, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur l'opportunité d'y faire également figurer des représentants des usagers. Nos collègues de l'opposition sont relativement disqualifiés pour parler de ce sujet... (Protestations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française).

M. Christian Bergelin. Je vous en prie !

M. Robert de Caumont... puisque, à ma connaissance, il n'y avait jusqu'à présent aucune sorte de représentation des usagers. Et les organisations d'usagers se sont assez insurgées contre cette politique du mépris, qui a été si longtemps pratiquée à leur égard. Si nous sommes désormais d'accord, je ne saurais que m'en réjouir.

Mais il convient de distinguer entre les usagers « voyageurs » et les usagers « marchandises », et ce pour une raison essentielle. Les uns et les autres ont des intérêts légitimes à défendre, mais les usagers « marchandises » ont un pouvoir de négociation. Ils constituent une force économique, individuellement et collectivement. Ils ont des possibilités alternatives dans nombre de cas. La situation des usagers « voyageurs » n'est pas la même. Individuellement, ils n'ont rigoureusement aucun pouvoir de négociation. Ils sont souvent des usagers contraints et, pour pouvoir se défendre, ils doivent s'organiser. Ils méritent, par conséquent, un égard particulier.

S'agissant d'ailleurs d'une instance qui se situe beaucoup plus près de la vie quotidienne des usagers que le conseil d'administration de la grande société nationale, il me semble qu'ils devraient également être présents à ce niveau.

M. Luc Tinsseau. Très bien !

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 16 ainsi rédigé :

« I. — Avant le premier alinéa de l'article 22, insérer les nouvelles dispositions suivantes :

« 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. — En conséquence, au début du premier alinéa de cet article, insérer la mention :

« H. — ».

Sur cet amendement, M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un sous-amendement n° 371 ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du paragraphe I de l'amendement n° 16, substituer aux mots : « pour avis », les mots : « pour accord ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Avant de soutenir cet amendement, je tiens à répondre aux observations qui ont été présentées.

Le développement de l'activité « voyageurs » de la S.N.C.F. suppose qu'elle ne se cantonne pas dans des créneaux limités de manière arbitraire et artificielle.

Pour ma part, je n'oppose pas du tout le T.G.V. et la liaison régionale, ou ce qu'il était convenu d'appeler l'omnibus. Il est naturellement souhaitable que les liaisons rapides à grande vitesse puissent se développer. De ce point de vue, le Gouvernement est attentif à favoriser ce développement, aussi bien sur le territoire national qu'au-delà de nos frontières si nous parvenons à obtenir l'accord de nos partenaires.

Mais, dans le même temps, il est tout à fait souhaitable de veiller au maintien et à l'amélioration des dessertes régionales afin de relier les villes moyennes et de satisfaire les besoins des secteurs ruraux. Tous ces domaines d'activité sont complémentaires et répondent bien à la vocation de la S.N.C.F.

Pour en venir à l'objet même de cet article et à l'amendement qui vous est proposé, je souligne que la régionalisation, les transferts de compétences, constituent une donnée nouvelle de grande importance pour l'activité de l'entreprise nationale, donnée qu'elle doit saisir pour pouvoir jouer son rôle au service de cette décentralisation et de la satisfaction des besoins et pour aboutir à un développement nouveau des transports collectifs.

M. Luc Tinsseau. Très bien !

C'est exactement l'inverse de la politique précédente (protestations sur les bancs du rassemblement pour la République) puisque, s'il y a un secteur où l'on a enregistré des reculs notables, c'est bien celui-ci.

M. Christian Bergelin. Et maintenant ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En quinze ans, près de 8 000 kilomètres de lignes ont été supprimés ou ont vu leur trafic transféré sur route.

Dès les premières mesures prises pour imprimer une orientation nouvelle, on a commencé à enregistrer une inversion des tendances passées. Le trafic omnibus a augmenté, sur l'année, de 5 p. 100, ce qui prouve qu'il existe une demande sociale réelle.

Il faut répondre à cette demande avec des services modernes, adaptés. Il ne s'agit évidemment pas de rouvrir toutes les lignes sans prendre en compte le trafic, ni de les rétablir telles qu'elles existaient par le passé, mais de s'efforcer de présenter des réponses nouvelles correspondant à l'évolution des besoins et avec un souci d'efficacité.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement vous propose l'amendement n° 16, qui reprend une disposition qui figurait dans la loi de compétences sur la décentralisation. Nous souhaitons donner aux nouvelles régions la responsabilité de l'organisation des dessertes ferroviaires d'intérêt régional, car elles sont les mieux placées pour apprécier les besoins locaux, établir les priorités et veiller au maintien, au fonctionnement et au développement des réseaux régionaux.

Nous proposons que des conventions soient passées entre les régions et la S.N.C.F. pour assurer l'exécution du service public et traduire les priorités qui seront définies.

J'indique, en réponse à une question qui a été posée, que, dès lors qu'il y aura transfert de compétences, il devra y avoir transfert aux régions des ressources financières correspondantes. C'est un principe qui vaut pour l'ensemble de la loi de décentralisation et donc également dans ce cas précis.

L'Etat consacre des crédits à ces dessertes régionales. Il va se mettre en rapport avec les régions pour transférer ces crédits et établir avec elles des contrats qui prendront en compte les priorités qu'elles auront définies, contrats qui les conduiront sans aucun doute à apporter leur contribution à ce développement, mais qui permettront en même temps à l'Etat de jouer un rôle d'incitation conforme à l'esprit de sa politique de développement du transport ferroviaire.

Concernant la commission consultative, il s'agit d'une petite révolution, je n'hésite pas à le dire — une révolution tranquille, mais une révolution quand même ! (Rires sur les bancs du rassemblement pour la République.) S'il est un domaine où, chaque fois que je me déplaçais à travers le pays, j'ai entendu les élus locaux se plaindre, c'est bien celui-ci. « Avec la S.N.C.F., il

est difficile de discuter ! Il n'y a rien à faire ! » Voilà ce que j'entendais. Il fallait, de toute évidence, créer les conditions d'un dialogue nouveau.

Cela passe d'abord par la mise en œuvre d'une politique nouvelle, car, si la S.N.C.F. a tenu, et tient encore parfois, ce langage désagréable à l'égard des élus, c'est parce qu'on lui a demandé d'orienter sa gestion dans un certain sens. On a souhaité une régression des activités. Dans cette mesure, je vois mal comment l'entreprise aurait pu tenir un langage « ouvert ».

On a dans certains cas créé de mauvaises habitudes ; il faut s'attacher à les changer et à établir un dialogue qui aboutira à la signature de conventions. On créera ainsi des conditions nouvelles qui permettront de porter une plus grande attention aux aspirations des Français.

C'est à cela que tend la création de cette commission consultative. Elle constituera en effet un lieu d'échange de points de vue, de discussion, de proposition ; elle sera en quelque sorte un signillon qui permettra que les bonnes solutions soient définies, prises en compte et mises en œuvre au service du pays.

M. Joseph-Henri Maujouan du Gasset. Ce ne sera pas une voie de garage !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a retenu la proposition du Gouvernement. Elle s'est cependant interrogée sur les transferts de ressources susceptibles d'accompagner ces conventions. M. le ministre d'Etat venant de nous rassurer sur les intentions du Gouvernement, cette interrogation de la commission n'a plus de raison d'être. Nous espérons donc qu'il y aura adéquation entre les coûts entraînés par les conventions et les transferts de ressources.

Avis favorable.

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

M. Pierre Forgues. Monsieur le ministre d'Etat, je vous concède que la possibilité de créer cette commission consultative est une petite révolution. Mais je m'interroge et je ne suis pas tout à fait aussi optimiste que mon collègue M. de Caumont.

Nous sommes très nombreux à avoir appris naguère dans la presse locale que la S.N.C.F. avait décidé de fermer telle ou telle ligne, point final, sans procéder à une consultation des élus ou des populations locales.

M. Robert de Caumont. Certes !

M. Pierre Forgues. Maintenant, il y aura consultation, et cette commission donnera un avis. S'il s'agit d'ouvrir une ligne, je suis sûr que l'avis sera positif, mais s'il s'agit d'une fermeture, je suis non moins certain qu'il sera négatif dans la très grande majorité des cas.

Je ne vois donc rien qui me permette d'être rassuré. En effet, si la S.N.C.F. ferme la ligne concernée malgré un avis négatif, la déception sera encore plus grande que s'il n'y avait pas eu de consultation.

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre d'Etat, que la notion de service public figure dans le cahier des charges de la S.N.C.F., qui définit les conditions de son équilibre financier, comme dans les conventions qui seront passées avec les régions. Ainsi les Français, quel que soit l'endroit où ils habitent, seront assurés d'être des citoyens à part entière.

En effet, l'équilibre financier de la S.N.C.F., aussi souhaitable et nécessaire soit-il, ne peut se fonder sur des équilibres ligne par ligne. Sinon, on opposera toujours aux élus locaux des raisons économiques pour justifier la fermeture d'une ligne. Je souhaiterais donc qu'on définisse des seuils de densité au-delà desquels on ne peut pas fermer une ligne.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir le sous-amendement n° 371.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, j'aimerais savoir quelles sommes sont prévues à votre budget pour être réparties entre les vingt-deux régions. Je ne vous demande pas une réponse immédiate, mais je suis sûr que les transferts de ressources ne seront pas à la mesure des besoins régionaux, car vous aurez moins d'argent cette année que l'année dernière en francs constants.

M. de Caumont et M. Forgues ont tenu des propos totalement inexacts : ils ont ainsi affirmé que les populations avaient été mises devant le fait accompli. Ramenons les choses à leur juste mesure ! Il y a eu des fermetures de lignes jusqu'en 1977 et 1978 ; on a, chaque fois, procédé à des consultations pour la bonne raison que le ministre des transports était compétent en dernier ressort pour décider d'une fermeture de ligne.

Certes, on n'a pas consulté les populations, mais les élus ne les représentent-ils pas ? Consulter les populations na veut strictement rien dire ; on ne va pas ouvrir un registre d'enquête dans chaque commune ! En fait, la conception de nos collègues aboutit quasiment au mépris de la démocratie !

M. Luc Tineau. Je peux vous citer des exemples où les élus ont voté contre une fermeture de ligne !

M. Charles Fèvre. Je remercie cependant M. Forgues, car il a apporté de l'eau à mon moulin. En effet, ce qui m'inquiète le plus, c'est que l'amendement du Gouvernement ne change rien par rapport au passé. Prévoir que toute ouverture ou fermeture de ligne sera soumise pour avis revient à laisser une liberté pleine et entière à la S.N.C.F.

M. Robert de Caumont. Pas du tout !

M. Charles Fèvre. Mais j'ajoute, à l'adresse de mes collègues socialistes, que, en ce qui concerne les modifications d'horaires et de points d'arrêt, ils ont parfaitement raison. Effectivement, la S.N.C.F. les a modifiés pendant des années sans prévenir personne. On n'apprenait les changements qu'au moment du service d'été ou du service d'hiver.

Pour la fermeture de ligne, je le répète, je m'inscris en faux contre ce qui a été dit. Certes, il ne s'agissait que d'un avis et la décision finale revenait à l'Etat ou à la S.N.C.F., mais les consultations ont toujours eu lieu et elles ont souvent été fort longues.

J'en viens à mon sous-amendement. Je partage l'avis de mon collègue socialiste et le mieux serait de substituer « pour accord » à « pour avis ». Evidemment, monsieur le ministre d'Etat, vous allez me répondre que cela est contraire à la liberté et à l'autonomie de gestion de la S.N.C.F. et c'est vrai. Mais si j'étais allé plus loin, on m'aurait opposé l'article 40 de la Constitution.

Ma réponse à cette objection est très simple : si l'Etat, en fonction du cahier des charges et des obligations de service public dont vient de parler M. Forgues, veut maintenir certains services, il n'a qu'à verser en contrepartie une compensation à la S.N.C.F. Cela me semble tout à fait cohérent et si vous acceptez ce sous-amendement, monsieur le ministre, M. Forgues et moi-même le voterons. (Sourires.)

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Ce sous-amendement concerne l'organisation du réseau national de la S.N.C.F. Autant il est souhaitable, pour répondre au souci de notre collègue M. Forgues, de consulter pour avis, autant paralyser toute décision, quelles qu'en puissent être les conséquences, en cas de désaccord, nous semble difficile à admettre.

J'indique à notre collègue Fèvre que deux chapitres du budget des transports répondent à la question qu'il a posée. Le chapitre « contribution aux charges d'infrastructures » marque la volonté du Gouvernement de donner la priorité au maintien du potentiel ferroviaire dans le cadre du développement du service public ; il dépasse les 9 milliards de francs et est en progression de 63 p. 100. Quant au chapitre « maintien en exploitation de dessertes régionales », il avoisine les 3 milliards de francs et est en progression de plus de 18,6 p. 100.

La commission est donc contre ce sous-amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ainsi, un représentant de l'opposition a critiqué fort sévèrement les conséquences de la politique précédente, et donc cette politique elle-même. J'en prends acte. Certes, on peut se demander si l'on va suffisamment soutenir l'effort en faveur du développement des liaisons ferroviaires régionales. Ce qui est sûr, c'est que l'Etat ne subventionnera pas, comme dans le passé, les régions pour fermer des lignes — les élus s'en souviennent.

L'esprit des dispositions du projet est parfaitement clair. Il est donc inutile de retenir ce sous-amendement qui, ainsi que l'a reconnu son auteur, est contraire à la loi. Il n'ajouterait rien à l'efficacité des dispositions du texte et aboutirait au contraire à compliquer les choses.

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

M. Charles Fèvre. Substituer « pour accord » à « pour avis » n'est pas contraire à la loi, et en tout cas pas contraire à l'article 40 de la Constitution. Ce n'est que si j'avais prévu des compensations financières, monsieur le ministre, que vous pourriez invoquer cet article.

M. le rapporteur prétend que nous allons bloquer le système. Pas du tout ! Dès l'instant où les régions ne sont pas d'accord, l'Etat doit compenser au titre des obligations de service public le financement des liaisons en cause. C'est d'une simplicité enfantine et cette solution tient compte des objections qui ont été formulées sur tous les bancs de cette assemblée depuis des années.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 371. (Le sous-amendement n'est pas adopté.)

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

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 62, 228, 278 et 345, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 62, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Substituer à la deuxième phrase de l'article 22 les deux nouvelles phrases suivantes :

« 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. »

L'amendement n° 228, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la deuxième phrase de l'article 22 :

« Présidée par un représentant des assemblées régionales, elle est composée de représentants de celles-ci, de la direction régionale de l'établissement public, du personnel de celui-ci et des représentants des usagers. »

L'amendement n° 278, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

« A la fin de la deuxième phrase de l'article 22, substituer aux mots : « et des salariés de l'établissement public », les mots : « , des salariés de l'établissement public et des diverses catégories d'usagers. »

L'amendement n° 345, présenté par M. Zeller, est ainsi rédigé :

« A la fin de la deuxième phrase de l'article 22, substituer aux mots : « et des salariés de l'établissement public », les mots : « , des salariés de l'établissement public et de représentants des associations d'usagers. »

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous avons à maintes reprises souligné la cohérence qui doit exister entre ce texte et les lois sur la décentralisation et sur la démocratisation du secteur public.

Prévoir qu'un décret en Conseil d'Etat précisera la composition de cette commission, ses attributions, et déterminera les règles de son organisation et de son fonctionnement est une preuve de sagesse. Il serait donc souhaitable que l'Assemblée, à l'instar de la commission, se rallie à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 228.

M. Charles Fèvre. Je suis d'accord avec M. le ministre d'Etat : le niveau régional est le bon niveau pour ce qui concerne les relations ferroviaires, qui ne doivent pas être traitées au microscope, au ras du terrain. J'avoue cependant que lorsque j'ai vu que cette commission consultative chargée d'étudier le rôle du chemin de fer dans la région et ses incidences sur la vie économique et sociale serait présidée par un représentant de la S. N. C. F., les bras m'en sont tombés !

Puisque les régions sont majeures, il faut confier la présidence de cette commission à un représentant de la région.

Je m'étonne d'ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, que vous n'avez pas repris cet amendement à votre compte.

M. le président. La parole est à M. Vuillaume, pour soutenir l'amendement n° 278.

M. Roland Vuillaume. J'ai été fort surpris de vous entendre déclarer, monsieur le ministre d'Etat, que l'institution de cette commission consultative était une véritable révolution ! C'est se moquer du monde car, même avant la loi de décentralisation, les conseils généraux et les conseils régionaux émettaient des vœux, quel que fût le Gouvernement, et étaient toujours consultés.

Si nous n'avons que des révolutions comme celle-là, nous n'avons donc pas de souci à nous faire ! (Rires et exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Le mot de révolution était tout de même un peu exagéré...

Vous n'avez en tout cas pas répondu aux questions que je vous ai posées sur ces commissions consultatives. Il est vrai qu'il était difficile de répondre sur-le-champ aux exemples que j'ai donnés. J'ai cru comprendre tout à l'heure que mon collègue M. Forgues était de mon avis. Quant à mon collègue M. de Caumont, il est l'élu d'une zone de montagne et il connaît bien tous ces problèmes. Je leur donne rendez-vous à l'année prochaine : nous verrons bien ce que fera la S.N.C.F. et si toutes ces belles promesses seront tenues !

L'amendement n° 278 tend, à la fin de la deuxième phrase de l'article 22, à substituer aux mots : « et des salariés de l'établissement public », les mots : « , des salariés de l'établissement public et des diverses catégories d'usagers. » Ces commissions consultatives doivent en effet comprendre, outre des élus, des représentants des usagers.

M. le président. La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 345.

M. Pierre Weisenhorn. M. Zeller propose lui aussi que ces commissions comprennent des représentants des associations d'usagers. Il serait pour le moins anormal que les usagers, premiers concernés par les problèmes de transport, ne puissent participer à ces commissions dont le rôle sera particulièrement important dans le cadre de la régionalisation.

L'importance de la S.N.C.F. et sa présence sur l'ensemble du territoire national justifient que participent à ces commissions des représentants des associations d'usagers des transports. Cette démarche s'inscrit dans la politique du développement de la « nouvelle citoyenneté ». Il convient de faire des usagers du service public des transports de véritables partenaires, à l'instar de ce qui a été fait pour les associations de consommateurs.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les trois amendements n° 228, 278 et 345 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. En présentant l'amendement n° 62, j'ai en quelque sorte réglé le sort des amendements n° 228, 278 et 345. Mais ayant senti que nous allions d'une révolution léniniste à une révolution jénifianche (sourires), j'expliquerai la pensée de la commission. Pourquoi préciser la composition et les attributions de cette commission par décret en Conseil d'Etat ?

Il nous a semblé qu'il pouvait être délicat que les élus siègent sous la présidence d'un fonctionnaire. La composition de cette commission, qu'il faudra déterminer en fonction de ses missions, ainsi que la question de leur présidence, doivent être réglées par un décret en Conseil d'Etat.

La commission a rejeté les amendements n° 228, 278 et 345.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis que la commission.

M. le président. M. Fèvre, vous avez demandé, au nom de votre groupe, un scrutin public sur l'amendement n° 228. Je vous rappelle que les quatre amendements n° 62, 228, 278 et 345 ont été soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 62 confie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser la composition de la commission consultative. Or les amendements n° 228, 278 et 345 tendent à préciser cette composition.

Si, comme je le suppose, l'amendement n° 62 de la commission est adopté, les trois suivants deviendront donc sans objet, de même que votre demande de scrutin public.

Je vous donne la parole, monsieur Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le rapporteur, vous étiez d'accord sur mon amendement. Je ne comprends donc pas pourquoi la composition et les attributions de cette commission seraient fixées par un décret en Conseil d'Etat. Certes, vous êtes sur un terrain peu solide et mouvant, mais c'est une méthode qui me paraît inadmissible. Vous opiniez du chef quand je parlais, et voici que, par un subterfuge, on fait disparaître mon amendement. Je le regrette vivement. Mais, après tout, mes propos figureront au Journal officiel.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 228, 278 et 345 n'ont plus d'objet.

M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre, ont présenté un amendement n° 63 rectifié ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par les mots : « et peut faire toutes propositions sur l'exercice et le développement de celles-ci. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. En commission, lorsque M. Fèvre nous a proposé son amendement, il nous avait semblé bon de l'adopter.

Pourtant, monsieur Fèvre, en relisant cet amendement, je me demande si la formule « et peut faire toutes propositions sur l'exercice et le développement de celles-ci » ne prête pas à confusion. A quoi se rapportent les mots « de celles-ci » ?

Par ailleurs, dans la mesure où il s'agit d'une commission consultative, je me demande s'il n'aurait pas été préférable de retenir le mot « suggestions » plutôt que le mot « propositions ».

C'est pourquoi, bien que la commission ait adopté cet amendement, je laisserai à l'Assemblée, dans sa sagesse, le soin d'apprécier.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez la faculté de rectifier cet amendement si vous le souhaitez.

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur le président, l'avis de M. Fèvre, co-signataire de l'amendement, serait intéressant à entendre. Accepterait-il de remplacer le mot « propositions » par le mot « suggestions » et de remplacer les mots « de celles-ci » par les mots « de ces activités », afin de rendre la fin de la phrase plus précise ?

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

M. Charles Fèvre. Je remercie M. le rapporteur. Entre « propositions » et « suggestions », il n'y a pas une grande différence, le sens est le même, encore que « suggestions » me semble être un peu plus faible.

A la fin de la phrase, il serait bon, en effet, de remplacer « de celles-ci » par « de ces activités », pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

M. le président. Monsieur le rapporteur, puisque M. Fèvre ne peut pas modifier cet amendement en séance, reprenez-vous cette rectification à votre compte ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Oui, monsieur le président, puisque M. Fèvre en est d'accord.

M. le président. L'amendement n° 63, deuxième rectification, doit donc se lire ainsi : « ... et peut faire toutes suggestions sur l'exercice et le développement de ces activités. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je n'ai pas d'objection. Que l'Assemblée en décide !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63, deuxième rectification.

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

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

Je mets aux voix l'article 22, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 22, ainsi modifié, est 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 font l'objet, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'Etat, d'une adaptation aux structures de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales. »

M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa ont présenté un amendement n° 64 ainsi libellé :

« Après les mots : « conditions de travail, » rédiger ainsi la fin du second alinéa de l'article 23 : « 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... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de stipuler que le droit commun est applicable à la S.N.C.F., la suite du texte ménageant la possibilité d'adaptations aux spécificités de cette société.

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

M. Jean Jarosz. Je vais me permettre de défendre également cet amendement, M. Duroméa en étant le cosignataire.

Dans le cadre de l'article 23 du projet de loi relatif à la situation des personnels de la S.N.C.F., notre amendement tend à affirmer sans ambiguïté et sans laisser la place à des interprétations erronées que les dispositions du code du travail relatives aux institutions représentatives du personnel doivent s'appliquer de plein droit au personnel de la S.N.C.F.

En effet, la situation actuelle à la société nationale est caractérisée par différents types d'instances de représentation du personnel dont les missions, en particulier depuis que des modifications sensibles ont été apportées dans ce domaine par les récentes lois relatives au développement des institutions représentatives du personnel, sont moins larges que celles que se sont vu attribuer les comités de groupe, les comités d'entreprise et les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévus par le code du travail.

C'est ainsi qu'à la S.N.C.F. il n'existait pas, par exemple, de structure comparable au comité d'entreprise.

Il apparaissait donc nécessaire de mettre à niveau, de ce point de vue, la S.N.C.F. avec les autres entreprises. A cet effet, notre amendement propose que la loi affirme que les règles du code du travail s'appliquent de plein droit à la S.N.C.F. Mais comme, dans le même temps, il pouvait être nécessaire de procéder à des adaptations en raison des structures particulières de la S.N.C.F., il était souhaitable, aussi, de prévoir ce cas de figure et de laisser la possibilité au Gouvernement de régler ce genre de situation par la voie réglementaire.

Tel est l'objet de la deuxième partie de notre amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement propose une formulation plus claire et qui correspond tout à fait à l'esprit du texte. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 23, modifié par l'amendement n° 64. (L'article 23, ainsi modifié, est adopté.)

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 entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'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.

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

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

M. Luc Tinseau. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 24 du projet de loi que nous examinons à une importance capitale pour l'avenir de la S.N.C.F. Il règle en effet les modalités de ses relations futures avec l'Etat et s'articule autour de quatre grandes idées.

Premièrement, l'autonomie de gestion de la S.N.C.F.

Deuxièmement, un cahier des charges fixant notamment ses droits et obligations ainsi que les conditions d'exécution du service public.

Troisièmement, le contrat de plan, passé entre elle et l'Etat, définissant les objectifs du groupe S.N.C.F. et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Quatrièmement, enfin, le concours financier de l'Etat. Avant de commenter, au nom du groupe socialiste, chacun de ces points, je souhaite rappeler dans quel état la droite a mis la S.N.C.F. (Exclamations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Roland Vuillaume. On verra l'année prochaine !

M. Luc Tinseau. ... par une politique qui, certes, non explicitement, ressemblait à s'y méprendre à une stratégie de démantèlement de cette grande entreprise publique. (Nouvelles exclamations sur les mêmes bancs. — Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. Jean Jarosz. Très bien !

M. Pierre Welsenhern. Lamentable !

M. Roland Vuillaume. Ce n'est pas sérieux !

M. Christian Bergelin. Faut-il que vous soyez à court d'arguments pour dire cela !

M. Luc Tinseau. Le gouvernement précédent a, en 1979, enfermé la S.N.C.F. dans un contrat d'entreprise dont l'objectif essentiel — je dirai même le seul objectif — était de ramener à court terme son compte d'exploitation à l'équilibre, ce qui en soi n'était peut-être pas une mauvaise chose. Mais on notait dans ce même contrat d'entreprise une absence totale de dynamisme et de stratégie ambitieuse pour cette grande entreprise de transports publics.

M. Charles Fèvre. Y en a-t-il dans l'article 24 ?

M. Luc Tinseau. On avait alors beau jeu d'affirmer que le rapport Guillaumat — on l'a d'ailleurs rappelé il y a peu de temps — n'était qu'un document d'études n'engageant pas les pouvoirs publics. Certes, il ne les engageait pas officiellement, mais ceux-ci s'engageaient allégrement dans la voie tracée par ce rapport : rentabilité d'abord, repli du transport ferroviaire sur lui-même.

On obligeait par ailleurs la S.N.C.F. à autofinancer ses propres investissements ou à recourir à l'emprunt.

M. Pierre Welsenhern. Et à l'argent des contribuables !

M. Luc Tinseau. Quand on sait à quel niveau la politique monétaire du gouvernement américain a conduit les taux d'intérêt, on peut imaginer les conséquences de cette contrainte pour l'entreprise.

Les résultats sont clairement identifiés par l'excellent rapport de notre collègue Alain Chénard : un endettement de 55 milliards de francs ; des frais financiers exorbitants, à savoir : six milliards de francs en 1982, soit 10 p. 100 de ses dépenses d'exploitation ; un déficit cumulé de treize milliards de francs à la fin de l'année 1982.

On comprend, monsieur le ministre d'Etat, pourquoi, au cours d'une conférence de presse, vous avez estimé utile de pousser ce cri d'alarme : « La S.N.C.F. est en faillite. »

Quelle entreprise, en effet, pourrait résister à une telle situation financière ? L'incurie de vos prédécesseurs, qui ont refusé de faire jouer à l'Etat son rôle normal d'actionnaire principal de la S.N.C.F., est inadmissible. Je tenais de nouveau, au nom du groupe socialiste, à condamner cette situation et cette pratique.

La politique du Gouvernement conduit par M. Pierre Mauroy prend le contre-pied de la précédente.

M. Charles Fèvre. On voit où cela mène !

M. Luc Tinseau. Les fermetures des lignes omnibus ont été arrêtées et l'on a même procédé à la réouverture de quatre d'entre elles.

M. Charles Fèvre. C'est terminé maintenant !

M. Luc Tinseau. L'Etat a fait des dotations en capital pour amorcer le processus de redressement : ...

M. Pierre Weisenhorn. Parlons-en !

M. Luc Tinseau. ... un milliard en 1982 ; deux milliards inscrits au projet de budget de 1983.

Enfin, ce projet de loi est bien plus qu'un simple règlement de la situation juridique de la S.N.C.F.

Examinons maintenant les grandes lignes des relations futures de l'Etat et de la S.N.C.F.

L'autonomie de gestion reconnue à l'entreprise, comme d'ailleurs à toutes celles du secteur public, lui garantit la souplesse indispensable pour s'adapter aux objectifs qui lui sont assignés : la S.N.C.F. est d'abord une entreprise, même si, désormais, elle prend la forme d'un établissement public industriel et commercial. L'Etat doit lui fixer des orientations. Il lui incombe ensuite, seule, en s'appuyant sur le dynamisme, le travail, l'imagination, la création des cheminots, de parvenir au stade d'une entreprise performante sur le plan technique, de retrouver son dynamisme commercial au service de ses clients voyageurs et de toutes les catégories d'utilisateurs, de reconquérir enfin une meilleure place sur le marché des transports de marchandises en adaptant mieux ses prestations à l'évolution du monde industriel.

Le cahier des charges fera l'objet d'un décret ultérieur.

M. le président. Il vous faut conclure, monsieur Tinseau.

M. Luc Tinseau. Nous considérons pour notre part, au groupe socialiste, que ce cahier des charges doit notamment indiquer les modalités relationnelles entre l'Etat, les collectivités territoriales et la S.N.C.F. Nous souhaiterions qu'y soient indiquées les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation de l'entreprise avec celles des autres modes de transport. Tel est l'objet d'un amendement déposé par M. le rapporteur, amendement adopté par la commission et que le groupe socialiste souhaite voir voté par l'Assemblée. En effet, le mode de calcul de l'équilibre d'exploitation de la S.N.C.F. est étroitement dépendant des conditions spécifiques de cette entreprise, notamment sur le plan des charges de retraites et du financement des investissements d'infrastructure.

Le contrat de plan est le complément indispensable de l'autonomie de gestion de l'entreprise. Il permettra à l'Etat actionnaire de définir les objectifs à assigner au groupe S.N.C.F. pendant la durée du Plan...

M. le président. Monsieur Tinseau, je vous demande de nouveau de bien vouloir conclure.

M. Luc Tinseau. J'en aurai terminé dans deux minutes, monsieur le président. (*Protestations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. Poursuivez, monsieur Tinseau. Je vous donnerai ensuite mon sentiment.

M. Luc Tinseau. Je vous remercie, monsieur le président.

Le groupe socialiste considère que, dès le début du IX^e Plan, la S.N.C.F. devrait procéder à la restructuration de son groupe afin d'en améliorer l'efficacité au service du pays. Le concours financier de l'Etat est en effet justifié en raison de la contribution du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle de la S.N.C.F. dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en matière de sécurité et d'économie d'énergie, mais aussi de son rôle fondamental dans la stratégie de défense de notre pays.

Je ne développerai pas ces différents aspects juridiques, notre ami M. Chénard s'y est employé. Je voudrais simplement souligner que le groupe socialiste a jugé insuffisamment précise, sur ce point, la rédaction du projet initial du Gouvernement.

La situation financière de la S.N.C.F. à la fin de l'année 1982 mérite une attention toute particulière. Le groupe socialiste considère qu'il est indispensable que soient notamment précisées, dans le cahier des charges, les modalités selon lesquelles le concours financier de l'Etat contribuera à l'assainissement progressif de la situation financière. Il faut libérer l'entreprise du boulet qu'elle traîne. L'amendement n° 339 présenté par le Gouvernement va dans ce sens. Il était attendu par le groupe socialiste et, au-delà, par l'ensemble des cheminots. Il était bon qu'il fût déposé et je tiens à en remercier le Gouvernement.

L'amélioration des conditions de concurrence entre modes de transport, l'assainissement du secteur des transports de marchandises, jusqu'alors englué, offriront à l'entreprise un environnement favorable pour trouver le nouveau souffle dont elle a besoin pour devenir un meilleur outil au service du pays.

M. le président. Monsieur Tinseau, vous n'avez pas l'habitude d'abuser de votre temps de parole. C'est pourquoi je vous ai laissé terminer.

Je vous rappelle, mes chers collègues, que les interventions des députés sur les articles ne peuvent excéder cinq minutes et qu'il n'est pas nécessaire, à propos des articles, de reprendre la discussion générale.

Il est déjà vingt-trois heures dix. La séance sera levée entre zéro heure trente et une heure. Il convient donc, me semble-t-il, d'accélérer un peu les choses.

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Notre collègue aurait pu être plus bref s'il n'avait pas cru devoir tenir des propos désobligeants envers les membres de l'opposition !

M. Christian Bergelin. Bravo !

M. Pierre Weisenhorn. Très bien !

M. Joseph-Henri Maujôan du Gasset. Nous sommes habitués !

M. Roland Vuillaume. L'article 24 est la clé de voûte de votre politique ferroviaire et, devrais-je dire, de votre politique « globale » des transports.

Nous sommes bien conscients que la S.N.C.F. supporte des charges que la collectivité doit indemniser et qu'elle a des responsabilités spécifiques en matière d'infrastructures qui légitiment l'aide de l'Etat.

Cependant, il faut savoir ce que l'on veut.

A cet égard, le premier alinéa du deuxième paragraphe ne nous satisfait guère. On ne saurait, en effet, envisager des opérations successives et ponctuelles destinées à combler les déficits d'exploitation permanents.

Il conviendrait d'assainir la situation financière du nouvel établissement public. Si l'Etat veut faire de la S.N.C.F. un outil performant, il doit remplir ses devoirs d'actionnaire. Le veut-il, mais surtout, il pourra-t-il, sachant que l'effort consenti par le Gouvernement ne représentera qu'une réduction des frais financiers d'environ 350 millions ? Et encore si la dotation inscrite pour 1983 est versée dès le 1^{er} janvier ! Le sera-t-elle ?

Abordons le fond du débat.

L'assainissement durable de la S.N.C.F. ne passe-t-il pas par le relèvement progressif des tarifs pour qu'ils permettent de couvrir le « coût réel » de l'exploitation ?

Il est bien évident que la collectivité continuerait à rembourser les manques à gagner du fait des réductions tarifaires qu'elle impose.

C'est pourquoi nous regrettons que l'article 24 autorise tous les déficits, mais ne permette pas d'engager le moindre effort d'assainissement.

Cela signifie qu'en raison du rôle qui lui est assigné « dans la mise en œuvre du droit au transport », la S.N.C.F. peut recevoir toutes sortes de subventions.

Compte tenu de la contribution essentielle de la S.N.C.F. à la vie économique et des enjeux financiers en cause, nous souhaitons que le Gouvernement présente, chaque année, au Parlement un rapport sur la réalisation des objectifs du contrat de plan et du cahier des charges.

En ce qui nous concerne, notre politique à l'égard de la S.N.C.F. s'oriente autour de trois axes : la modernisation, la rigueur dans la gestion et l'adaptation aux nouvelles exigences du public.

M. Christian Bergelin. Très bien !

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

M. Charles Fèvre. Notre collègue Tinseau ne manque tout de même pas de souffle pour oser prétendre que l'article 24 se caractérise par le dynamisme. D'ailleurs, je le mets au défi de prouver ce qu'il avance. Ou voit-il du dynamisme dans cet article ? Certes, le paragraphe II incite la S.N.C.F. à développer son activité, mais cela ne date pas d'aujourd'hui !

M. Alain Chénard, rapporteur. Vous avez fait l'inverse !

M. Charles Fèvre. Si, depuis trente ans, le trafic voyageurs n'a cessé de progresser, et s'il en a été de même du trafic marchandises jusqu'à une certaine époque, c'est bien parce qu'il y avait une incitation au développement !

Ensuite, j'aimerais que notre collègue me trouve le mot « rentabilité » dans le contrat d'entreprise signé en 1979 avec la S. N. C. F. Il est question de la recherche de l'équilibre financier, mais il n'est aucunement fait mention de la rentabilité de la S. N. C. F.. D'ailleurs, cela n'a pas de sens pour un établissement public ou pour une société nationale.

J'en viens à l'article 24 qui constitue, tout le monde l'a reconnu, la clé de voûte de l'ensemble de ce projet de loi.

A la rigueur, je pourrais voter le paragraphe I de cet article, dans la mesure où il propose de doter la S. N. C. F. de l'autonomie de gestion — ce qui est conforme aux règles de notre type d'économie — de la soumettre à un cahier des charges, et de déterminer ses objectifs dans un contrat de plan. Tout cela est cohérent, mais ce n'est pas une nouveauté. En fait, vous continuez, sur ce plan-là, ce qui a déjà été fait. La différence est qu'il s'agit non plus d'un contrat d'entreprise mais d'un contrat de plan. Je veux bien cependant accepter ce changement de dénomination.

Mais c'est le paragraphe II qui m'inquiète.

Il y est écrit que l'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la S. N. C. F. en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation et du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport. Ce paragraphe ouvre donc largement les « vannes financières » et, à mon avis, éclaire le paragraphe I dans la mesure où il permet de comprendre que l'autonomie de gestion que vous voulez conférer à la S. N. C. F. ne concernera, en réalité, que la gestion courante. Cela semble d'ailleurs normal car on ne va pas envoyer un contrôleur pour vérifier chaque compte de la Société, celle-ci doit pouvoir gérer son affaire elle-même.

Cependant, dans la mesure où vous vous référez à la vie économique et sociale de la nation et au rôle que vous assignez à la Société dans la mise en œuvre du droit au transport, tout est possible de la part du Gouvernement : le concours financier, qui ira de soi, n'aura plus de limites. A ce sujet, j'avais déposé des amendements destinés à clarifier les choses, mais ils ont été repoussés en vertu de l'article 40 de la Constitution.

Que la S. N. C. F. gère une bonne partie de son activité comme une société normale, qui a des recettes et des dépenses, rien de plus naturel dans notre type d'économie. Que, par ailleurs, l'Etat lui demande de viser certains objectifs, de jouer certains rôles et que, de ce fait, cette demande dépassant le cadre de ce qu'elle accomplit en tant qu'entreprise commercialement responsable, une compensation financière soit prévue, rien que d'extrêmement logique.

Mais le paragraphe II va nettement au-delà de cette logique. Depuis 1937, on a donné beaucoup d'argent à la S. N. C. F. Cette année-là, il avait fallu remettre les compteurs à zéro pour reprendre toutes les dettes du chemin de fer. Il est normal qu'on continue à lui apporter un concours financier, mais je ne vois pas quelles en seront les limites.

Si vous définissiez mal les règles du jeu dans le cahier des charges et dans le contrat de plan, vous ne feriez que prévoir une simple garantie de recettes destinée à combler des trous.

La méthode employée me paraît mauvaise, et la rédaction du paragraphe II de cet article n'est pas de nature à dissiper mes inquiétudes. C'est la raison pour laquelle je lance un cri d'alarme pour éviter des débordements sur le plan financier.

Il ne s'agit pas de brimer la S. N. C. F. Cette grande entreprise doit se développer, augmenter sa productivité, faire des affaires. Mais il s'agit simplement d'éviter que les contribuables, à un moment ou à un autre, ne se substituent par trop à celui qui doit payer.

Enfin, monsieur le ministre d'Etat, je voudrais parler de mes amendements. Je ne ferai pas de longs développements...

M. le président. D'autant que vous avez épuisé votre temps de parole !

M. Charles Fèvre. En tout cas, je l'ai moins dépassé que M. Tineau. (Sourires.)

Je regrette que mes amendements aient été repoussés en vertu de l'article 40, qui écarte les amendements dont l'adoption aurait pour conséquence soit une diminution des ressources publiques, soit la création ou l'aggravation d'une charge publique, car la méthode que je préconisais était moins coûteuse que celle que vous introduisez au paragraphe II de cet article.

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

M. Robert de Caumont. Je ne reviendrai pas sur les propos très pertinents de mon collègue M. Tineau, mais je voudrais tout de même indiquer à M. Fèvre que le dynamisme qu'il n'a pu trouver dans l'article 24 est inscrit dans la disposition qui prévoit que l'Etat apporte son concours financier au fonction-

nement et au développement de la S. N. C. F. « en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, 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 ».

En effet, cet engagement financier — à condition, bien sûr, qu'il soit judicieux et raisonnable — est un excellent placement pour la nation. En maintenant ou en améliorant les dessertes des zones les plus défavorisées, il contribue à stopper un processus de désertification extrêmement onéreux pour la nation, notamment quand il s'agit de réinstaller des jeunes dans les zones périphériques des villes, à maintenir et à mieux répartir les activités économiques.

Ensuite, en améliorant la sécurité des déplacements, il est une source d'économies car les invalidités et les incapacités de travail représentent un coût considérable pour la nation.

Enfin, en favorisant les économies d'énergie, il améliore la balance du commerce extérieur, ce qui est un problème largement à l'ordre du jour.

En permettant à la S. N. C. F. de conduire une politique commerciale dynamique susceptible d'attirer les trafics lourds, on diminue le coût d'entretien de la voirie publique. Par ailleurs, une politique judicieuse de création d'infrastructures de transport, et ce dans le cadre de choix intermodaux, favorise les économies de deniers publics à court et à long terme.

L'argument selon lequel la S. N. C. F. coûte cher à la nation sans rien lui rapporter, alors que la route coûterait peu et rapporterait beaucoup, mérite qu'on s'y arrête un instant.

Il est, j'ai fait état d'un document dans lequel cette idée est développée. Mais jamais il n'y est fait mention des recettes directes et indirectes que procure la S. N. C. F., ni que l'essentiel des aides qu'elle reçoit est la contrepartie des charges qui lui sont imposées.

En ce qui concerne les recettes apportées par la route, la principale d'entre elles est, bien sûr, la taxe sur les produits pétroliers. Faut-il pour autant l'affecter intégralement aux travaux routiers ? A la limite, cela reviendrait à réserver le produit de l'impôt sur la fortune aux Français les plus fortunés. (Sourires sur les bancs des socialistes.)

En fait, les dépenses routières sont sous-estimées puisqu'on ne fait référence qu'à celles de l'Etat, alors que celles des collectivités territoriales sont beaucoup plus lourdes.

Un bilan établi avec sérieux, et de façon contradictoire, serait suffisant pour montrer que l'aide croissante de l'Etat à la société nationale des chemins de fer français est finalement un excellent placement économique et financier.

M. Alain Chénard, rapporteur. Très bien !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je voudrais, comme M. de Caumont et d'autres orateurs viennent de le faire avant moi, indiquer quelle est la signification de la contribution financière que l'Etat apporte à la S. N. C. F.

Il faut, à cet égard, dénoncer une fois de plus l'illusion qu'une entreprise comme la S. N. C. F. pourrait atteindre son équilibre financier sans concours extérieur, tout en assumant les responsabilités qui sont les siennes. L'allusion du déficit de la S. N. C. F. n'est en réalité qu'un prétexte pour accabler cette entreprise et la présenter comme incapable de répondre aux besoins de la collectivité et de se gérer dans de bonnes conditions. Or, cette image est inexacte.

En 1937, le déficit des différentes compagnies existantes s'élevait à 30 milliards de francs de l'époque. C'est la raison pour laquelle est intervenue la nationalisation. En outre, nul n'ignore que la situation des réseaux de chemin de fer d'un bon nombre de pays, y compris les plus avancés, est difficile, voire catastrophique.

C'est fort de la conviction que cette entreprise joue un rôle spécifique et qu'elle développe son activité dans des conditions également spécifiques que l'on doit aborder la question de la contribution de l'Etat.

Un orateur a regretté que des crédits élevés aient été accordés dans le passé à la S. N. C. F. Il me suffit de lui rappeler une fois encore qu'en 1937 cette entreprise a été dotée d'un capital de 14 millions de francs et qu'il n'a pas varié jusqu'en 1981, alors qu'elle réalisait plus de 40 milliards de francs de chiffre d'affaires et que son endettement atteignait plusieurs dizaines de milliards. La carence de l'Etat-actionnaire la privait pratiquement de toute capacité d'autofinancement. Contrainte de ce fait de s'endetter fortement, elle s'est trouvée acculée aux difficultés financières actuelles. Certes des crédits lui ont été accordés, mais dans des conditions contrairement à une gestion rigoureuse et cohérente, et sans que lui soient assignés pour autant les objectifs souhaitables. Telle est la réalité.

Le concours financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. ne constitue pas une sorte de bouche-trou, c'est au contraire une contribution dynamique à la réalisation des missions de cette entreprise.

Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures, de son rôle social et économique dans la vie de la nation et de sa contribution à la mise en œuvre du droit au transport.

Le concours de l'Etat implique également la prise en compte de la nécessité d'une politique tarifaire intelligente, c'est-à-dire humaine, sociale et efficace. On a parlé il y a un instant de coûts réels. Mais il est curieux que l'opposition évoque cette notion uniquement quand il s'agit des tarifs voyageurs. En fait, si l'on augmente les prix — et cette politique a été pratiquée — au-delà des possibilités financières de certaines clientèles, on les dissuade d'utiliser le train, on aboutit au résultat inverse de celui qui est recherché, et on aggrave les difficultés de l'entreprise. Nombre d'exemples étrangers le prouvent.

La politique tarifaire ne doit donc pas être dissuasive et elle doit contribuer au développement des activités de l'entreprise. Tel est le sens de ce concours financier de l'Etat tel qu'il est défini dans cet article.

S'agissant du passif de l'entreprise, ce problème a trop d'ampleur pour qu'il soit possible de le résoudre du jour au lendemain. En tout cas, le Gouvernement a entrepris un effort d'assainissement qui s'est manifesté notamment par l'attribution à l'entreprise, en 1982, puis en 1983, de deux dotations en capital. Il entend le poursuivre, afin que le développement de la S.N.C.F. ne soit pas hypothéqué par ce boulet qu'elle traîne. Cet effort sera accompli en fonction des possibilités de l'Etat, de manière progressive, et de telle sorte — j'insiste sur ce point — que l'entreprise, dans le cadre de ses relations nouvelles avec l'Etat, puisse elle-même contribuer à son redressement et à son équilibre financier, grâce à son dynamisme, au développement de ses activités, à une gestion judicieuse et rigoureuse, et à l'amélioration de sa productivité. Il n'est nullement dans l'esprit du Gouvernement de verser des sommes qui tomberaient dans un tonneau sans fond. Affirmer le contraire, c'est caricaturer la politique que nous voulons conduire.

Nous considérons qu'en plaçant son argent dans cette entreprise, la collectivité nationale le place bien, car la S.N.C.F. sert ses intérêts.

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 65 ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa (1) de l'article 24, après les mots : « les modalités de son fonctionnement, » insérer les mots : « les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Je serai bref car, sur l'article 24, bien des réflexions ont déjà été formulées.

La commission a tenu à insister, par cet amendement n° 65, sur l'harmonisation des conditions d'exploitation comme facteur déterminant du redressement de la situation financière de la S.N.C.F. Il lui a donc paru essentiel de rappeler ici les dispositions générales figurant à l'article 3, car elles joueront un grand rôle dans la définition — nous la trouverons, je n'en doute pas, dans le cahier des charges — du mode de calcul de l'équilibre d'exploitation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Non seulement je comprends la préoccupation de la commission, mais je la partage.

Mais, à l'évidence, le nécessaire effort d'harmonisation des conditions d'exploitation a déjà été mentionné dans des articles précédents.

En outre, et j'appelle votre attention sur ce fait, une telle disposition n'aurait guère sa place dans un cahier des charges qui définit les obligations respectives, « bilatérales », si j'ose dire, de l'Etat et de l'entreprise. Il me paraît difficile d'insérer dans un tel cadre tous les éléments de la politique plurimodale ou intermodale qui est celle du Gouvernement.

Si je comprends la préoccupation qui anime la commission, je ne vois pas bien quelle place donner, dans le cahier des charges, à la disposition proposée.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, le Gouvernement émet donc un avis défavorable ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En fait, je crois avoir répondu au souhait de la commission.

Je préférerais donc que celle-ci renonce à son amendement.

M. le président. Elle ne le peut pas !

Je mets aux voix l'amendement n° 65.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Zeller a présenté un amendement n° 346 ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase du premier alinéa de l'article 24 par les mots : « notamment par l'élaboration d'un schéma ferroviaire national et de schémas ferroviaires régionaux. »

La parole est à M. Weisenhorn, pour défendre cet amendement.

M. Pierre Weisenhorn. Ce n'est pas sans quelque hésitation que je défendrai l'amendement de M. Zeller, qui tend à compléter une phrase du projet de loi où il est question de la « planification ».

La planification, c'est un effort commun et prolongé de la population de tout un pays, toutes classes sociales confondues, vers cette « ardente obligation » dont parlaient nos anciens. Or la discussion de l'article 24, un article magnifique pour la voie ferrée, donc pour la S.N.C.F., a commencé par de véritables convulsions. Nos collègues socialistes ont parlé de lutte de classes, et nous les avons entendus agresser l'ancienne — donc future — majorité. (Rires sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Monsieur de Caumont, vous nous avez parlé de la bataille du rail et de la route, querelle un peu dépassée, à mon avis. La S.N.C.F. est favorable à la balance extérieure, avez-vous affirmé : sans doute pensiez-vous à l'électricité d'origine nucléaire utilisée sur les chemins de fer ? J'espère donc que vous allez soutenir l'effort de la nation en faveur du nucléaire ! Nous, nous y sommes prêts, et nous l'avons montré, car, naguère, il fallait du courage pour lancer la construction de centrales nucléaires. J'espère que cette entreprise sera poursuivie.

Mais, ce soir, ne pourrions-nous pas un moment abandonner les « mâles accents » des grands inquisiteurs du congrès de Valence pour en revenir au projet ? Il s'agit d'une discussion législative ! Selon M. Zeller, dans le cadre de la planification nationale, il faudrait prévoir « l'élaboration d'un schéma ferroviaire national et de schémas ferroviaires régionaux ».

Les associations d'usagers des transports sont particulièrement attachées à cette proposition qui permettra de rendre cohérents les objectifs et les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les recommandations du Plan national.

La planification nationale fixe de grands desseins, de grands objectifs. Elaborer un schéma ferroviaire national et des schémas ferroviaires régionaux, ce serait préciser « l'ardente obligation » du Plan. Dans certaines régions, cette obligation s'est d'ailleurs concrétisée, grâce aux efforts conjugués de la S.N.C.F. et des conseils régionaux, par une accélération de la cadence des trains, par la création de rames subventionnées à la fois par la S.N.C.F. et par la région.

L'amendement n° 346 va dans le sens d'une amélioration de la planification, qu'elle soit nationale ou régionale.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Défavorable, car si des schémas ferroviaires seront bien élaborés, la disposition proposée n'a pas sa place à l'article 24.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit d'une disposition qui figure déjà dans un article précédent.

Il existera bien un contrat de plan ; inutile donc d'alourdir le texte et d'entrer dans tous les détails.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 346.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 280 ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 24, après les mots : « Ce concours », insérer les mots : « affecté exclusivement au service public ».

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Cet amendement tend à bien marquer la nature et l'objet du concours accordé par l'Etat.

En effet, la rédaction actuelle du deuxième alinéa du paragraphe II est trop imprécise. Le concours de l'Etat tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures : desquelles s'agit-il ? Le Gouvernement pensait-il au réseau national ou au réseau local ? Nous entendons préciser formellement que le concours de la puissance publique sera offert uniquement dans le cadre du service public.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est hostile à cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement est inutile.

En effet, la S.N.C.F. est un service public ; le concours financier de l'Etat est donc nécessairement affecté au service public !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 280.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 339, 331 et 311, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 339, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« I. — Compléter le deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 24 par les nouvelles dispositions suivantes :

« 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. »

« II. — En conséquence, supprimer le troisième alinéa du paragraphe II de cet article. »

L'amendement n° 331, présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste, est ainsi libellé :

« I. — Rédiger ainsi le début du troisième alinéa du paragraphe II de l'article 24 :

« Ses modalités sont définies par le cahier des charges notamment de manière à permettre à l'établissement de fonctionner sur la base d'une situation financière assainie et à l'inciter... » (le reste sans changement).

« II. — Compléter cet article par le nouvel alinéa suivant :

« L'impôt sur la bénéfice des sociétés est majoré à due concurrence. »

L'amendement n° 311, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du paragraphe II de l'article 24, après le mot : « activité », insérer le mot : « ferroviaire ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 339.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement, dont j'ai exposé tout à l'heure les idées qui l'inspirent, répond à des préoccupations exprimées par des membres de cette assemblée, en particulier par des orateurs appartenant à la majorité.

Il a pour objet de préciser plus nettement les objectifs visés par l'Etat.

M. le président. La parole est à M. Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 331.

M. André Duroméa. L'article 24 concerne en particulier le concours financier apporté par l'Etat au fonctionnement et au développement de la S.N.C.F.

Je ne reviendrai pas ni sur les raisons de fond qui justifient ce concours ni sur le lourd passif actuel de la société nationale. Mon ami Michel Couillet a excellentement développé nos préoccupations lors de la discussion générale.

A notre sens, il est indispensable que la nouvelle S.N.C.F. reparte, à partir du 1^{er} janvier 1983, sur des bases financières saines, afin qu'elle ne supporte pas le handicap d'une mauvaise gestion et de la politique nocive pour le rail qu'ont menée nos prédécesseurs de droite. (*Exclamations sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

Dans ce domaine, la rédaction du projet ne nous a pas paru satisfaisante : « permettre le redressement de la situation financière », c'est insuffisant. A notre sens, il convient de remettre, selon des modalités à déterminer, progressivement, les compteurs à zéro, bref d'apurer les comptes. Nous préférons l'expression « situation financière assainie » à celle du projet. Tel est l'objet de notre amendement n° 331.

Mais, par voie d'amendement, le Gouvernement propose l'expression « assainissement progressif » de la situation financière. Ce sont nos termes. Nous sommes donc tout disposés à nous rallier à cette formulation et à retirer notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 331 est retiré.

Monsieur Fèvre, peut-être voudrez-vous transformer votre amendement n° 311 en un sous-amendement à l'amendement n° 339 du Gouvernement ?

Vous proposez d'insérer le mot « ferroviaire », après le mot « activité », dans le dernier alinéa du paragraphe II.

Vous pouvez aussi l'insérer, mais au pluriel dans ce cas, dans l'amendement du Gouvernement : « Il l'incite à développer ses activités ferroviaires... »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, j'acquiescerai d'emblée si votre suggestion était de nature à faire passer mon texte ! (*Sourires.*)

D'abord, je tiens à répondre à M. Duroméa : il ne faut tout de même pas exagérer et confondre passif et passé ! (*Rires et exclamations sur les bancs des socialistes.*)

M. Alain Chénard, rapporteur. Il y a des glissements, parfois !

M. Charles Fèvre. Dans le rapport d'activité de la S.N.C.F. pour 1981, j'ai constaté que le dérapage s'était produit en particulier au cours des deux dernières années.

Reliez bien les rapports de la S.N.C.F., mes chers collègues, et vous en tirerez profit ! La situation s'est dégradée très récemment.

Mon amendement ne cache d'ailleurs aucune arrière-pensée politique. Je veux seulement préciser que le concours financier de l'Etat est destiné à inciter la S.N.C.F. à développer son activité « ferroviaire ». Cela va de soi, me répondra-t-on, puisque c'est de la S.N.C.F. qu'il est question ! En fait, l'activité de la S.N.C.F. n'est pas seulement « ferroviaire ». Dans ce cas, tout irait de soi, en effet, et je n'aurais pas eu à déposer un amendement !

D'ailleurs, à l'article 18, il est prévu que la S.N.C.F. pourra créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. L'activité de l'établissement public et commercial qui prendra le nom de S.N.C.F. ne sera pas uniquement ferroviaire.

Que l'Etat incite la société nationale à développer son activité, d'accord, à condition que celle-ci soit principalement ferroviaire. Une mission est assignée à la S.N.C.F., avec les possibilités de l'exercer : mais cette mission s'exerce dans un domaine déterminé, le transport par chemins de fer, avec ses avantages, dont M. de Caumont nous a parlé. Ils sont incontestables : sécurité, régularité, économie d'énergie. Qui songerait à en douter ?

Pourquoi ne pas préciser carrément à l'article 24 que l'activité de la S.N.C.F. est « ferroviaire ». Je veux bien accepter d'ajouter l'adverbe « principalement », en guise de compromis. « Principalement ferroviaire », tel serait le texte que je proposerais, si j'avais à rédiger maintenant l'amendement.

En tout cas, la précision est indispensable. Sinon, le texte signifierait que par le biais de la création de filiales ou de la prise de participations, la S.N.C.F. pourrait chercher à réaliser des affaires dans un autre domaine. Ce serait cublier quelles sont les bases de la « concurrence loyale » dont il a été question à l'article 3 maintenant adopté.

M. le président. L'amendement n° 331 ayant été retiré, quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 339 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Les deux amendements sont très semblables dans leur rédaction, l'un étant présenté par le Gouvernement, l'autre par le groupe communiste.

Je ne suis pas mécontent qu'ils aient été déposés. J'y vois le fruit de nos réflexions et de nos démarches nombreuses au sein de la commission et ailleurs. C'est un aboutissement !

En commission, l'article 40 de la Constitution nous avait été opposé mais, prenant en considération notre volonté, le Gouvernement nous a donné pleine satisfaction. Le rapporteur se réjouit du travail ainsi accompli, et reconnu, mais aussi des chances offertes à la S.N.C.F. : celle-ci se doit de les saisir en se donnant les moyens de les mériter.

Quant à nous, nous nous devons d'encourager l'assainissement de la situation financière de l'entreprise. Son déficit est si creusé qu'il ne pourra être résorbé d'un coup. L'assainissement sera progressif. Il exige un effort de la nation, mais aussi un effort de la société nationale elle-même. La S.N.C.F. n'a pas besoin d'« assistance », d'être mise « en dépendance » : elle doit, au contraire, maîtriser et améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers.

Tel est l'objet de notre intervention. Au fond, il y a dans l'amendement du Gouvernement un dynamisme induit pour l'entreprise et pour le groupe, n'en déplaise à certains qui aimeraient mieux l'ignorer.

La commission approuve donc l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Quel est son avis sur l'amendement n° 311, de M. Fèvre ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Défavorable, car cet amendement tend à interdire toute politique de groupe à la S.N.C.F. Nous avons déjà longuement exposé les raisons de notre hostilité.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 311 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Défavorable également.

Le paragraphe II de l'article précise bien que le concours financier de l'Etat est destiné « 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. Cette précision me paraît suffisante.

Pour être encore plus net, je signale qu'il n'y a pas et qu'il n'y aura pas de contribution financière pour l'activité des filiales routières de la S.N.C.F.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 339.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 311 tombe.

MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ont présenté un amendement n° 281 ainsi rédigé :

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

« Chaque année, un rapport est présenté au Parlement indiquant comment les obligations du cahier des charges ont été remplies. »

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Nous proposons, par cet amendement, qu'un rapport fourni par la S.N.C.F. soit présenté au Parlement chaque année. Ainsi nous saurons si les obligations du cahier des charges ont été bien remplies.

En effet, le Parlement doit être informé. Pour cela il sera nécessaire de récapituler les efforts de l'Etat et de connaître les résultats obtenus par la S.N.C.F. par rapport au contrat de Plan. Surtout le rapport devra clairement indiquer le niveau de l'endettement, du déficit ou — pourquoi pas ? — du bénéfice de la S.N.C.F. Il mentionnera les mesures prises pour porter remède durablement à la situation.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je suis très sensible à l'intérêt qui se manifeste dès maintenant pour le rapport budgétaire que j'aurai l'honneur de présenter à l'Assemblée.

N'anticipons pas ! La proposition défendue par M. Vuillaume concerne le rapport budgétaire. C'est pourquoi je suis contre. La commission a refusé cette anticipation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 281.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, pourquoi, tout à l'heure, n'avez-vous pas mis aux voix mon amendement n° 311 ?

M. le président. Les amendements n° 339 et 311 étaient en discussion commune.

Du fait de l'adoption de l'amendement n° 339, le vôtre est devenu sans objet.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 24, modifié par les amendements adoptés.

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

Article 25.

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 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. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 66 ainsi rédigé :

« Après la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 25, insérer la nouvelle phrase suivante :

« Elle développe une comptabilité analytique permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement n° 372 ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 66, supprimer le mot : « analytique ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 66.

M. Alain Chénard, rapporteur. La S.N.C.F. devra notamment passer contrat avec l'Etat et les régions.

Il convient de l'obliger à tenir une comptabilité analytique, car c'est un gage de la clarté de ses comptes. La Société pourra ainsi mieux justifier les contributions qu'elle ne manquera pas de demander à l'Etat ou aux collectivités territoriales.

Cet amendement peut donc aider à clarifier et à expliquer la situation de la S.N.C.F.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir le sous-amendement n° 372 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 66.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 66, qui permettra, en effet, de mieux apprécier la contribution de l'entreprise au service public, mais à condition de supprimer le mot « analytique », pour ne pas entrer dans les détails techniques de la mise en œuvre de cette comptabilité.

Tel est l'objet du sous-amendement n° 372.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Les collègues considéreront peut-être que les explications de M. le ministre d'Etat sont satisfaisantes. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée. Mais je suis obligé de confirmer que la commission a souhaité préciser « une comptabilité analytique ».

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

M. Charles Fèvre. Ce n'est pas que je veuille voler au secours de la commission mais, monsieur le ministre d'Etat, la suppression du mot « analytique », ôte tout son intérêt à l'amendement : à l'évidence, il faut tenir une comptabilité pour connaître les coûts réels.

Evidemment « comptabilité analytique » c'est une expression séduisante, mais toutes les entreprises sont obligées de la faire !

Quant à la S.N.C.F., c'est tout de même un établissement à vocation nationale, une grande entreprise avec des coûts fixes fort élevés, et le problème est qu'il faut rapporter à chaque poste une partie des frais fixes selon des clés de répartition qui sont toujours complexes. M. Forgues a très justement expliqué tout à l'heure que depuis des années, la S.N.C.F. a toujours démontré aux élus ce qu'elle voulait parce que l'imputation des frais fixes pose un problème considérable. Et ne voyez pas là un reproche de ma part, car c'est très difficile.

Mais, vraiment, M. le rapporteur devrait retirer cet amendement, d'une part, parce que s'il n'y pas le mot « analytique », cela ne veut rien dire, et, d'autre part, parce que la comptabilité analytique est à peu près inapplicable à la S.N.C.F.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je tiens à préciser ma position. Ce n'est pas parce qu'une chose est difficile qu'il faut y renoncer. Il faudra bien que la S.N.C.F., dans un souci de clarté, présente ses comptes.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 372.
(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66, modifié par le sous-amendement n° 372.

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

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

Je mets aux voix l'article 25, modifié par l'amendement n° 66.
(L'article 25, ainsi modifié, est adopté.)

Article 26.

M. le président. « 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. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 26.

(L'article 26 est adopté.)

Article 27.

M. le président. Je donne lecture de l'article 27 :

CHAPITRE II

Des transports urbains de personnes.

« Art. 27. — Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un 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 comité départemental des transports.

« 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. »

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

M. Roger Lessale. Dans la discussion générale j'ai évoqué la question des transports scolaires, dont nous souhaitons voir connaître le caractère spécifique. Mais, en l'état actuel du texte, nous ne nourrissons plus guère d'illusions.

En effet, cet article n'a trait qu'aux seuls transports publics de personnes, aucune mention n'étant faite de ce transport scolaire qu'assurent dans la plupart de nos villes de province, des circuits spéciaux.

A l'article 9, le Gouvernement n'a pas hésité à déposer un amendement prouvant qu'il n'était pas opposé, en principe, à l'intégration dans le projet en discussion de certains articles du texte relatif au transfert des compétences. Il n'a pas jugé bon — et nous en sommes très déçus — de déposer des amendements concernant les articles 51 et 52 de ce texte sur le transfert des compétences relatifs aux transports scolaires.

Monsieur le ministre d'Etat, j'aimerais donc que vous préciez la position du Gouvernement à ce sujet.

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

M. Roland Vuillaume. L'article 27 donne du périmètre urbain une définition organique qui ne met pas assez en évidence une notion fondamentale, celle de la continuité territoriale des communes. Je remarque aussi qu'aucune indemnisation n'est prévue pour le transport non urbain de personnes en cas de modification substantielle des lignes à l'intérieur du périmètre urbain, alors que les mesures de ce type sont mentionnées à l'article 30, notamment en cas de suppression ou de modification substantielle du service.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je voudrais apporter tous apaisements à M. Lassale, qui n'a pas de raison d'être inquiet ou déçu. En effet, les transports scolaires font partie des transports publics de personnes. Si nous n'avons pas inscrit dans ce projet de loi des dispositions qui doivent figurer dans le texte relatif au transfert des compétences, c'est parce que ce transfert doit, surtout dans ce cas précis, s'accompagner d'un transfert de ressources, lequel doit être défini avec précision.

En outre, et vous le savez, le type de financement prévu ne ressortit pas, pour l'instant, au ministère des transports.

Les dispositions dont je viens de parler sont en préparation. Elles seront soumises au Parlement au printemps prochain et mises en application à partir du 1^{er} janvier 1984. Aucun retard particulier n'est donc à craindre : ces dispositions adoptées, les transports scolaires seront considérés comme des transports publics de personnes au sens de la présente loi.

Il est tout à fait dans l'esprit du projet en discussion que ce problème doit être traité en même temps que l'ensemble dont il fait partie afin de dégager des solutions qui intègrent les différentes formes de transport et qui conduisent à une meilleure organisation et à une efficacité plus grande.

Les communes et les départements seront les collectivités qui auront autorité en matière d'organisation de transports scolaires.

A cet égard, il leur appartiendra de conclure avec l'Etat des contrats.

Le délai obligatoire pour la mise au point de ces solutions et la nécessité de ne pas séparer transfert de compétences et transferts de ressources, expliquent qu'on ne traite pas de cette question maintenant. Mais je tiens à préciser — et je pense que cela répond à vos préoccupations — l'état d'esprit du Gouvernement dans ce domaine.

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 231 ainsi rédigé :

« I. Substituer au premier alinéa de l'article 27 les nouvelles dispositions suivantes :

« Le périmètre de transports urbains comprend soit le territoire d'une commune, soit le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé de se grouper pour organiser en commun un service de transport public de personnes, soit le territoire sur lequel un établissement public a reçu mission d'une ou plusieurs collectivités publiques d'organiser le transport public de personnes.

« Sur demande du ou des maires des communes intéressées, du président du groupement de communes ou du président de l'établissement public, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre après avoir pris l'avis du conseil général. »

« II. En conséquence, supprimer le troisième alinéa de cet article. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Aux termes du 1^{er} alinéa de l'article, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre de transports urbains après avis du comité technique départemental des transports. Aux termes du troisième alinéa de ce même article, c'est le préfet qui détermine et délimite ce périmètre.

J'entends bien que, dans un cas, il est question des communes ou d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser un transport de personnes et dans l'autre, du territoire de plusieurs communes, et j'avais pensé à un syndicat de communes.

Mais réflexion faite, après m'être renseigné et avoir relu mes livres de droit administratif (*sourires*), je me suis aperçu que le syndicat de communes était effectivement un établissement public. Par conséquent, il ne pourrait s'agir, dans le second cas, que de plusieurs communes qui organisent un service de transport de personnes.

Mais, par définition, il s'agit de communes adjacentes. Dès l'instant où ces communes qui sont libres, qui se regroupent pour organiser, hors de l'établissement public, un transport en commun de personnes, je ne vois pas que le représentant de l'Etat puisse refuser — car lui donner le pouvoir de décision, cela signifierait qu'il peut refuser. Je ne vois pas pourquoi il pourrait éliminer une commune. C'est la raison de mon amendement, qui tend à préciser que, dans tous les cas, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre urbain. Cette rédaction me paraît beaucoup plus homogène.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous ne sommes pas d'accord sur l'analyse de notre collègue, et telle n'étaient pas les conclusions de la commission. En effet, il y a lieu de distinguer entre les communes qui se sont, en quelque sorte, associées au sein d'un Sivom ou de tout autre établissement public et qui peuvent donc être souveraines à l'intérieur du périmètre, former une sorte d'entité politique capable de prendre des décisions politiques, et des communes qui ne se sont que rapprochées, qui ont refusé les contraintes de l'association et qui, de fait, sont soumises à l'avis du représentant de l'Etat pour éviter que leurs décisions puissent nuire au département, par exemple.

D'un côté, entité politique pouvant décider, de l'autre, absence d'entité politique : il est donc utile d'opérer une distinction.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement. La distinction est utile parce que le troisième alinéa de l'article vise à constater une situation qui existe, même si peu nombreuses sont les communes qui organisent ensemble un service de transports sans créer un établissement public ou un syndicat. Il fallait bien constater ce fait et y répondre, encore que nous ne considérons pas que cette formule mérite d'être soutenue et développée. C'est pourquoi nous précisons la règle générale dans le premier alinéa, le troisième n'étant destiné qu'à prendre en compte ce qui existe.

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

M. Charles Fèvre. M. le rapporteur ne m'a guère convaincu en distinguant entre entités politiques et entités non politiques : quand plusieurs communes adjacentes décident d'organiser des transports en commun, la décision est bien de type politique puisqu'elle vise à faire quelque chose en commun.

A propos du troisième alinéa, monsieur le ministre d'Etat, vous avez à plusieurs reprises employé le mot : « constate », qui figure dans le premier alinéa. Voilà qui milite tout à fait dans le sens de ce que j'ai défendu !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 231.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n°s 303 et 332 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 303 présenté par MM. Gaillard, Billardon, Michel Bérégovoy, Tinsseau, de Caumont, Bonrepaux, Forgues et les membres du groupe socialiste est ainsi libellé :

« Après les mots : « du périmètre », rédiger ainsi la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 27 : « après avis du conseil général, qui devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement n° 373 ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 303, après les mots : « conseil général », insérer les mots : « dans le cas où le plan départemental est concerné. »

L'amendement n° 332 présenté par MM. Duroméa, Couillet, Jarosz, Rimbault et les membres du groupe communiste est ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 27, substituer aux mots : « du comité départemental des transports », les mots : « du conseil général. »

La parole est à M. Lassale pour soutenir l'amendement n° 303.

M. Robert Lassale. L'amendement n° 303 vise donc à remplacer les termes « après avis du comité départemental des transports » par les termes « après avis du conseil général ».

Nous pensons en effet que le comité départemental des transports qui n'est concerné que pour les domaines de compétences de l'Etat n'a pas à être consulté sur les limites des périmètres de transports urbains qui relèvent de la compétence des collectivités territoriales.

Il importe, par ailleurs, que les limites d'un périmètre de transports urbains ne puissent être fixées sans que l'avis du conseil général concerné ne soit entendu. En effet, les lignes de transports non urbains de voyageurs qui relèveront de la compétence du département peuvent être particulièrement touchées par des dispositions prises sur leur tracé à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains.

Afin de ne pas porter atteinte au principe de non-hiérarchie entre les collectivités territoriales, l'amendement indique que « l'avis » et non « l'accord » du conseil général doit être obtenu. De plus, pour éviter des blocages, il est précisé qu'un délai maximum est accordé au département pour donner son avis.

M. le président. La parole est à M. Jarosz, pour soutenir l'amendement n° 332.

M. Jean Jarosz. J'approuve les explications de mon collègue Lassale. Par ailleurs, le sous-amendement n° 373 nous satisfait entièrement. En conséquence, je retire l'amendement n° 332.

M. le président. L'amendement n° 332 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 303 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Le rapporteur est ennuagé parce qu'il a à émettre un avis favorable à deux idées qui se complètent parfaitement dans l'amendement n° 303 et le sous-amendement n° 373 mais qui conduisent à une rédaction inintelligible. Si l'amendement ainsi sous-amendé était adopté, la seconde phrase du premier alinéa de l'article 27 se lirait ainsi : « 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, qui devra intervenir après un délai maximum fixé par décret. »

Je vais me préparer une rédaction un peu différente, même si on voit bien l'idée de celle-ci.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat pour donner son avis sur l'amendement n° 303 et soutenir le sous-amendement n° 373.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord sur l'amendement n° 303, modifié par le sous-amendement dont vous avez donné lecture, monsieur le président. Pour obtenir une rédaction plus claire, on peut renoncer à mentionner qu'il faudra un « délai maximum fixé par décret » puisqu'en tout état de cause ce délai ressortit au domaine du règlement. Il suffit, par conséquent, que le Gouvernement prenne l'engagement de fixer ce délai.

La fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article se lirait donc ainsi : « après avis du conseil général, dans le cas où le plan départemental est concerné. »

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il y a mieux. Il me paraît préférable, après les mots : « après avis du conseil général », d'ajouter : « dans le cas où le plan départemental est concerné. » Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret. »

M. le président. Monsieur Lassale, êtes-vous d'accord sur cette rédaction ?

M. Roger Lassale. Oui, monsieur le président.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 373. (Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 303 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 373.

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

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 232 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le quatrième alinéa de l'article 27 :

« A l'intérieur du périmètre et dans le but d'harmoniser de manière satisfaisante les transports urbains et non urbains de personnes, les dessertes locales des transports non urbains de personnes sont créés ou modifiés par l'autorité organisatrice des transports publics urbains, en accord avec l'autorité responsable des transports publics non urbains. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tend à obtenir une harmonisation entre transports urbains et non urbains dans la mesure où certaines lignes interurbaines seront modifiées sérieusement par des périmètres de transports urbains créés ou modifiés. Or chacun sait que la partie la plus intéressante des lignes interurbaines, est souvent le parcours urbain. Il convient donc d'éviter que les transports urbains ne viennent « écraser » les lignes interurbaines. Il ne servirait à rien en effet d'affirmer que l'on veut soutenir et aider les lignes interurbaines si on leur enlève par ailleurs la meilleure partie de leurs dessertes.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'idée est intéressante, mais je ne pense pas que la rédaction de cet amendement permette de la réaliser. Elle reviendrait, en effet, à établir une hiérarchie entre les collectivités locales, en soumettant les décisions de ces unes aux décisions des autres.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis tout à fait de l'avis de la commission. Nous ne pouvons pas décider que les dessertes locales non urbaines seront créées ou modifiées par l'autorité qui organise les transports publics urbains.

Le quatrième alinéa de l'article 28, dans sa rédaction actuelle, répond tout à fait aux préoccupations émises par l'auteur de l'amendement parce qu'il prévoit précisément la nécessité d'un accord pour opérer les modifications ou les créations.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 232.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 27, modifié par l'amendement n° 303 rectifié.

(L'article 27, ainsi modifié, est adopté.)

Article 28.

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

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

La parole est à M. Paul Chomat, inscrit sur l'article.

M. Paul Chomat. Après d'autres textes proposés à notre assemblée et approuvés par elle depuis le mois de juin 1981, les dispositions nouvelles qui sont instituées par ces deux articles 27 et 28 nous permettent de mesurer le chemin parcouru depuis seize mois dans ce domaine des transports publics urbains grâce à l'activité et à l'efficacité du ministre et du Gouvernement en cette matière qui revêt un si grand intérêt pour la vie de nos cités et pour nos populations.

Ce bilan positif est d'autant plus méritoire que l'héritage négatif de la gestion de la droite était particulièrement lourd. Celle-ci a, en effet, été incapable de répondre globalement aux besoins, même si, ponctuellement, les efforts des collectivités locales, les luttes des usagers et des personnels, ont permis des réalisations d'avant-garde et d'incontestables succès.

C'est ainsi que la négligence dont ont été trop longtemps l'objet les transports collectifs a porté un grave préjudice aux possibilités de déplacement et de stationnement ainsi qu'à la sécurité de nombre de nos concitoyens, en particulier des personnes communément dites captives — scolaires, ménagères, personnes âgées, handicapés — sur un fond d'inégalités sociales et d'urbanisme ségrégatif.

Nous tenons particulièrement à nous féliciter de l'institution, par l'article 28, des plans de déplacements urbains.

Ces plans de déplacements urbains, élaborés de concert par les autorités compétentes et les conseils municipaux, après qu'aura été recueilli l'avis de la population, permettront d'établir une meilleure prise en compte des divers modes de déplacement, un meilleur partage de la voirie entre ceux-ci, une cohérence plus grande en matière de fonctionnement et des conditions plus sûres de circulation et de déplacement.

La mise en œuvre de ces plans apportera, nous en sommes persuadés, des améliorations sensibles dans les conditions de vie de notre population et elle contribuera à corriger de graves injustices sociales. La prise en considération des besoins de déplacement sous une forme globale et diversifiée, intégrée aux décisions d'urbanisme et d'implantations économiques, constituera un énorme progrès. Que de gâchis financiers et humains auraient été évités, si une telle orientation avait prévalu dans la mise en place des P. O. S., des plans de Z. U. P., des Z. A. C., des zones industrielles ou pour l'implantation des grands pôles d'activités sportives, culturelles ou économiques! Que d'embarras de circulation ou de stationnement auraient pu être éliminés! Que de misères et de fatigues quotidiennes auraient pu être évitées!

Le Gouvernement s'attaque résolument à des difficultés que la droite présentait comme inéluctables. C'est un grand espoir non seulement pour les populations des agglomérations urbaines, mais aussi pour les responsables des collectivités locales qui bénéficieront de compétences et de moyens accrus. Ces mesures sont d'autant plus appréciables qu'elles viennent après la mise en place de nouvelles formules de contrat de développement qui débarrassent les collectivités et après l'élargissement des possibilités d'instituer et d'utiliser les versements transports qui donnent aux collectivités locales des moyens plus efficaces pour mieux répondre aux besoins.

Nous notons également avec satisfaction que le Gouvernement prévoit de modifier la rédaction initiale de l'article 28 pour mieux exprimer que les communes sont associées étroitement à la mise en œuvre des prescriptions des plans de déplacements urbains.

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

M. Charles Fèvre. Comme M. Chomat, j'interviendrai en même temps sur l'article 27 et sur l'article 28, mais je suis heureux de prendre la parole après lui, car cela me permettra de préciser certains points.

Contrairement à ce qu'il a affirmé, ces deux articles n'apportent rien de nouveau.

Ainsi la notion de périmètre urbain existe déjà; elle figure d'ailleurs dans le décret de 1949 et bien que la rédaction de ce dernier ait été récemment modifiée, on peut dire que cette notion est utilisée depuis trente-trois ans en matière de déplacements urbains.

La seule innovation réside peut-être dans le fait d'inclure dans une loi ce qui figurait dans des textes réglementaires. J'en suis d'accord mais je ne crois pas pour autant qu'il s'agisse d'une véritable révolution, alors que les propos de M. Chomat pourraient le laisser croire.

Par ailleurs, tous les maires qui, au cours de ces dernières années, ont fait de l'urbanisme, créé des Z. U. P. ou instauré des P. O. S., savent très bien que le code communal leur permettait déjà d'utiliser ces périmètres urbains et ces plans de déplacements pour réaliser des dessertes convenables des nouvelles zones urbanisées. Ceux qui n'ont pas eu recours à ces possibilités n'ont pas correctement rempli leur mission, à moins qu'ils y aient sciemment renoncé afin de rejeter la faute sur le Gouvernement de l'époque.

En tout cas, la liberté communale a toujours existé en matière de construction et d'organisation des transports dans les zones urbanisées. Vous n'êtes donc pas fondés à prétendre que cette possibilité date d'aujourd'hui.

On ne peut pas laisser affirmer n'importe quoi dans cet hémicycle sans réagir!

Cela dit, le cadre en question est intéressant et peu importe qu'il soit mentionné dans une loi plutôt que dans un décret. Mais il faut bien être conscient que ce n'est pas le cadre qui fait le contenu. Pour réaliser de bonnes dessertes urbaines et assurer le droit au transport, « périmètres de transports urbains » et « plans de déplacements » ne suffisent pas. Il faut surtout que les entreprises privées qui assurent les transports puissent travailler dans de bonnes conditions et en pleine connaissance de cause.

Dans ce domaine, la collectivité, communale ou intercommunale, a un rôle éminent à jouer. S'il s'avère, par exemple, que les entreprises privées sont incapables d'assurer les transports, l'autorité locale doit pouvoir mettre en place des services urbains. Mais, là non plus, il n'y a rien de nouveau. Une jurisprudence, vieille de plusieurs décennies, prévoit en effet que l'autorité, qu'elle soit élue ou qu'elle soit administrative, peut assurer un service public dès lors que l'initiative privée est défaillante.

Ces deux articles, même s'ils paraissent intéressants, n'apportent aucune innovation en la matière. Certes, il est exact que les possibilités offertes n'ont pas toujours été mises en œuvre, mais c'était peut-être à cause d'un manque de moyens. Chacun sait en effet qu'une commune qui projette un investissement doit faire payer ses contribuables, à moins qu'elle ne reçoive une aide du Gouvernement.

Je ne sais pas si ce gouvernement donnera plus de moyens aux communes que l'ancien, mais je dois rappeler que la dotation globale de fonctionnement, qui avait augmenté de 15 à 16 p. 100 au cours des deux dernières années d'exercice de M. Barre, ne progressera cette année que de 8,8 p. 100. J'espère que, le moment venu, on entendra beaucoup de clameurs sur les bancs de la majorité!

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

M. Robert de Caumont. Certes, monsieur Fèvre, ce n'est pas d'aujourd'hui que datent les périmètres urbains, mais ce n'est qu'à partir de la promulgation du texte dont nous débattons qu'ils seront soumis, ainsi que les plans de déplacements, à enquête publique. Cette innovation est essentielle, car elle permettra à la population de s'exprimer sur l'un des éléments primordiaux de sa vie quotidienne.

Bien qu'il s'agisse d'un projet de loi d'orientation, monsieur le ministre d'Etat, je crois qu'il serait utile de définir davantage les arbitrages à opérer à l'intérieur d'un plan de déplacements urbains. Il conviendra, bien entendu, de rester indicatif car, en dernier ressort, ce sont les collectivités concernées qui doivent trancher.

Le problème est de répartir les moyens de déplacements, l'espace et les investissements entre la voiture individuelle, les déplacements à pied, les deux-roues et les transports en commun. Ce partage de la voirie, qui implique d'ailleurs une politique du stationnement, doit permettre d'assurer une bonne coordination entre les transports en commun et les transports individuels. Dans cette optique, nous souscrivons pleinement à un amendement de la commission qui souhaite, dans l'intérêt général — en particulier pour accroître la sécurité, la fluidité de la circulation et les économies d'énergie — que soit marqué la volonté de privilégier les transports en commun, les déplacements à pied et la coordination entre les transports en commun et les transports individuels avec la mise en œuvre d'une véritable politique du stationnement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. S'il est vrai que les plans de circulation existaient, ce sont des plans de déplacements urbains que ce projet de loi propose d'instaurer. C'est la première fois qu'il est prévu de rechercher des solutions cohérentes et communes aux problèmes généraux d'organisation des transports et de fonctionnement et aux problèmes de voirie et de circulation dans l'agglomération.

Nous proposons d'ailleurs que ces plans de déplacements soient mis en œuvre à la fois par les autorités compétentes en matière de transport et — parce qu'il y a des problèmes de circulation — par les autorités chargées de la police. Elles auront à coordonner leurs efforts, afin d'avoir une approche globale de l'ensemble de ces questions et d'obtenir une plus grande efficacité. Dans la mesure où différentes autorités devaient ainsi intervenir, il était normal de recourir à la loi.

Il y a donc dans cet article 28 — contrairement à ce que j'ai entendu — une novation importante.

M. Christian Bergelin. Historique!

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Non, je n'irai pas jusque-là; je crois qu'il faut être plus modeste.

M. Robert de Caumont. Il y a surtout l'obligation de l'enquête publique.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est exact!

M. Charles Fèvre. On pouvait déjà utiliser cette procédure.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il pourra désormais y avoir une meilleure cohérence dans les actions auxquelles sera associée la population. Cette innovation permettra de mieux appréhender et de mieux résoudre les problèmes de transport et de déplacement dans les agglomérations urbaines.

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 67 rectifié, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 28, substituer aux mots : « peut être élaboré sur tout ou partie du territoire des communes comprises à l'intérieur d'un », les mots : « est élaboré pour le territoire des communes comprises à l'intérieur du ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission tient à souligner l'importance des plans de déplacements urbains en rendant leur établissement systématique. Il lui est apparu qu'il en allait d'une meilleure qualité de la vie en ville.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis tout à fait d'accord avec la préoccupation exprimée par M. le rapporteur, mais je crois que la rédaction proposée engendre une difficulté. En effet, si l'on précisait que ce plan doit être élaboré pour le territoire des communes comprises à l'intérieur du périmètre de transports urbains, il suffirait, compte tenu de l'autonomie de décision des communes, qu'une seule d'entre elles refuse pour que l'on ne puisse pas mettre ce plan en œuvre. Il y aurait alors une situation de blocage.

L'utilisation de l'expression « peut être » dans le texte initial ne tend nullement à rendre la démarche plus hésitante. Il permet seulement d'éviter de telles situations. Le Gouvernement est bien d'accord pour prendre en compte la préoccupation manifestée par la commission, car elle correspond aux orientations du projet, mais il craint que la rédaction de cet amendement n'entraîne certaines difficultés.

M. le président. La parole est à M. Maujoui du Gasset.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. A la suite des propos qu'a tenus tout à l'heure M. le ministre d'Etat, je tiens à lui rappeler — puisqu'il a été question de la publicité donnée aux plans de déplacements — que les formalités d'élaboration d'un plan d'occupation des sols comprenaient déjà l'obligation de la publicité.

De même, dans les cas de création de routes, les expropriations étaient soumises à enquête publique.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67 rectifié. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 233 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 28, substituer aux mots : « l'autorité compétente, pour l'organisation », les mots : « l'autorité organisatrice ».

Maintenez-vous cet amendement, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président ; pourquoi le retirerais-je ?

M. le président. S'agissant d'un amendement de cohérence avec d'autres amendements qui ont été repoussés, je pensais que vous pouviez le retirer.

M. Charles Fèvre. Il constitue au contraire une bonne occasion d'expliquer pourquoi l'expression « autorité organisatrice » est préférable à « autorité compétente ». En effet, si chacun sait ce que signifie la première expression je ne vois pas ce qu'apporte l'adjectif « compétente ». Si on me démontrait que ce terme est plus compréhensible que le mot « organisatrice », je retirerais mon amendement.

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

M. Christian Bergelin. Pas d'avis !

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a déjà donné son sentiment sur des amendements semblables. Elle est contre.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Contre également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 233. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques : n° 17, 69, 234, 283 et 347 rectifiés.

L'amendement n° 17 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 69 est présenté par M. Chénard, rapporteur, MM. Fèvre et Duroméa ; l'amendement n° 234 est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ; l'amendement n° 283 est présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés ; l'amendement n° 347 rectifié est présenté par M. Zellier.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 28, substituer aux mots : « et de la circulation », les mots : « de la circulation et du stationnement ».

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 17.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'amendement a simplement pour objet de mentionner explicitement le stationnement dans les objectifs du plan de déplacements urbains.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 69.

M. Alain Chénard, rapporteur. A n'en pas douter, l'Assemblée est unanime. Un tel « paquet » d'amendements identiques montre bien que le stationnement est un élément clé de la politique de déplacements urbains.

M. le président. Compte tenu de cette unanimité, je mets immédiatement aux voix le texte commun des amendements n° 17, 69, 234, 283 et 347 rectifiés.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 68 ainsi rédigé :

« Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article 28, insérer les deux nouvelles phrases suivantes :

« 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 définit des modalités de financement et la couverture des coûts d'exploitation. »

Sur cet amendement, je suis saisi de trois sous-amendements, n° 384, 381 et 337.

Le sous-amendement n° 384, présenté par M. Zellier, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase de l'amendement n° 68 :

« Il réalise le partage de la voirie en vue de faciliter l'usage des transports collectifs, des deux-roues et d'assurer la sécurité des piétons. »

Les deux sous-amendements suivants peuvent être soumis à une discussion commune.

Le sous-amendement n° 381, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Supprimer la seconde phrase de l'amendement n° 68. »

Le sous-amendement n° 337, présenté par MM. Gaillard, Billardon, Michel Bérégovoy, Jean Bernard, Tinsseau, Delieo et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la seconde phrase de l'amendement n° 68 :

« Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. »

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de mieux préciser le contenu des plans de déplacements urbains. La référence à l'utilisation rationnelle de la voiture en ville est pour nous essentielle.

M. le président. Le sous-amendement n° 384 n'est pas défendu.

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre le sous-amendement n° 381.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement partage les préoccupations de la commission et est favorable à la première phrase de l'amendement.

En revanche, les modalités de financement et la couverture des coûts d'exploitation ne peuvent pas figurer dans les plans de déplacements. Ces questions doivent être traitées dans les budgets des communes. Nous avons donc déposé un sous-amendement tendant à supprimer la deuxième phrase de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Lassale pour soutenir le sous-amendement n° 337.

M. Roger Lassale. Le groupe socialiste propose une autre rédaction de la deuxième phrase de l'amendement, dont le Gouvernement demande la suppression.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Dans la mesure où la commission avait adopté l'amendement n° 68 et s'était opposée au sous-amendement n° 381, le sous-amendement n° 337 pourrait être reçu. (Sourires.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 337 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne sais pas si la proposition du groupe socialiste est d'une grande orthodoxie et s'il entre bien dans la vocation des plans de déplacements de procéder à une étude des modalités de financement. Mais enfin, comme la rédaction est prudente, je n'y ferai pas personnellement objection. Je fais confiance à la vie pour que les collectivités locales, dans la mesure où elles sont regroupées, trouvent le moyen de définir leur plan.

M. le président. Dans ces conditions, monsieur le ministre d'Etat, iriez-vous jusqu'à retirer votre sous-amendement n° 381 ? (Nouveaux sourires.)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Puisqu'une phrase remplace l'autre, cela va de soi !

M. le président. Le sous-amendement n° 381 est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 337.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68, modifié par le sous-amendement n° 337.

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

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 235 ainsi rédigé :

« A la fin du troisième alinéa de l'article 28, après les mots : « établissement public », insérer les mots : « ou du groupement de communes ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. C'est un amendement de cohérence avec l'article 27, relatif au périmètre de transports urbains, dont le premier alinéa distingue le territoire d'une commune et le ressort territorial d'un établissement public et dont le troisième alinéa fait référence au territoire de plusieurs communes adjacentes.

Si celles-ci font l'objet d'un alinéa distinct, c'est qu'elles constituent un groupement de communes sui generis qui n'est pas un établissement public.

Au troisième alinéa de l'article 28, il est précisé que, si le plan de déplacements urbains « 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 ».

Or, si les communes en question se sont uniquement associées pour le transport, si elles ne sont pas regroupées en un district ou en un syndicat, elles ne constituent pas un établissement public, mais un simple groupement de communes au sens du troisième alinéa de l'article 27. Il est donc nécessaire de viser également le groupement de communes pour combler une lacune du dispositif.

C'est ce que propose mon amendement qui, je le répète, reprend purement et simplement la distinction opérée au premier et troisième alinéa de l'article 27.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. En effet, aux termes de l'article L. 163-1 du code des communes, le syndicat de communes est un établissement public.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Les éminents spécialistes que j'ai consultés m'ont tous affirmé que le groupement de communes est un établissement public.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 235.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 236 ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 28, substituer aux mots : « par l'autorité compétente pour l'organisation », les mots : « par l'autorité organisatrice ».

Maintenez-vous cet amendement, monsieur Fèvre ?

M. Charles Fèvre. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 236 est retiré.

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 383 ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa de l'article 28, après les mots : « les autorités chargées », insérer les mots : « de la voirie et ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement tend à préciser que les responsables des travaux de voirie sont, eux aussi, chargés de la mise en œuvre des prescriptions du plan de déplacements urbains.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais, selon toute vraisemblance, elle y aurait été favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 383.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 237 ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 28. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. La planification des déplacements urbains présente des avantages certains. Mais pourquoi prévoir une réglementation aussi précise et aussi exhaustive, fixée en outre par décret en Conseil d'Etat, alors qu'il s'agit pour les communes d'une simple faculté ? L'enquête publique prévue au deuxième alinéa de l'article, et qui se pratiquait déjà auparavant, me semble apporter des garanties suffisantes.

Cet excès procédurier est d'autant moins justifié qu'il serait plutôt de nature à dissuader les municipalités. Les maires des petites communes urbaines risquent de se décourager si on leur impose tant de contraintes et tant d'études qui, finalement, n'offrent pas grand intérêt.

En demandant la suppression de cette réglementation, nous voulons limiter la bureaucratisation de nos communes, dont on cherche actuellement à libérer les initiatives.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant qu'une coordination est nécessaire.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le plan de déplacements urbains entraîne certaines procédures — dont l'enquête publique — qui restent à définir. Un décret est donc nécessaire et je suis hostile à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 237.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 238 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 28 par les mots : « pris après avis des associations représentatives des maires et des organisations professionnelles du transport de personnes ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Comme vous avez pu le constater, je suis toujours partisan des consultations. Je n'étais pas favorable au décret, mais puisque l'Assemblée en a adopté le principe, je suggère que les associations représentatives des maires soient entendues lors de son élaboration.

Dans une certaine mesure, cette proposition rejoint mon amendement précédent.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il nous a plutôt semblé que cette proposition était en contradiction avec la précédente. La commission a repoussé l'amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Défavorable ! C'est inutile !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 238.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 28, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 28, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Poperen un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi 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° 1128).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1150 et distribué. J'ai reçu de M. Evin un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale (n° 1123).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1151 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Questions orales sans débat.

Question n° 259. — M. Philippe Bassinet rappelle à M. le ministre délégué, chargé des affaires européennes, que la deuxième partie de la 34^e session de l'assemblée consultative du Conseil de l'Europe, qui s'est achevée à Strasbourg le 7 octobre, a vu la venue du Président de la République ; son discours, consacré à l'affirmation de la primauté du droit des gens et à l'extension de ce dernier au domaine social, a amplifié l'écho donné ensuite aux débats sur la crise libanaise, la situation en Turquie, l'état des libertés fondamentales dans les pays d'Europe de l'Est.

En conséquence, il lui demande de bien vouloir dresser le bilan que le Gouvernement tire de cette session.

Question n° 261. — M. Jean-Marie Daillet rappelle à M. le ministre de la mer que, au mois d'avril 1975, un navire battant pavillon panaméen quittait le port de Granville pour l'Ecosse et la mer du Nord, pour y effectuer des recherches intéressantes une société pétrolière française. Mal équilibré à la suite de transformations importantes, ce bateau, le *Compass Rose III*, accusait une gîte déjà importante par mer calme. En mer du Nord, il chavira, entraînant la disparition de sept hommes d'équipage et de onze techniciens, dont quatre originaires de la Manche. Cette triste affaire a naturellement fait l'objet d'une procédure qui a donné lieu à un premier jugement, rendu au mois d'octobre 1981. L'arrêt condamnant à des peines de prison avec sursis l'armateur et l'affréteur, et relaxait le représentant du bureau Veritas, qui avait accordé le permis de navigation au *Compass Rose III* modifié. L'affaire viendra en appel à Caen les 20, 21 et 22 octobre pro-

chans. Il n'entend certes aucunement préjuger de la nouvelle décision que le tribunal est appelé à prendre en toute indépendance, mais, s'il s'adresse à lui, c'est que cette douloureuse tragédie l'a amené, à la fois comme élu de la Manche et comme président, sous la précédente législature, du groupe d'amitié parlementaire France-Panama, à s'intéresser au scandale international que représente l'attribution de pavillons de complaisance non seulement panaméens, mais aussi libériens, et même, paraît-il, grecs, à des navires dont les propriétaires, comme les affrèteurs, même lorsqu'ils sont ressortissants français, cherchent à échapper aux contraintes fiscales et réglementaires de nos lois. En particulier, l'histoire du *Compass Rose III* montre que ce comportement va jusqu'à la négligence grave en matière de sécurité. Il sait que son cabinet a reçu le 30 décembre dernier le Comité de défense des familles des victimes du naufrage du *Compass Rose III* ainsi que les représentants de deux syndicats des gens de mer. Sans doute cette délégation lui a-t-elle fait part de ses propres démarches et, en particulier, du dialogue direct qu'il avait pu organiser entre une délégation de parlementaires panaméens et le comité « Vérité et justice », ainsi qu'une réunion de travail avec les autorités panaméennes à Panama même, à la faveur d'une mission officielle du groupe d'amitié. Le gouvernement panaméen nous avait donné toutes les marques de son regret des fâcheuses conséquences qu'avait comportées, en l'occurrence, l'abus, traditionnel sous des administrations précédentes, de la délivrance par le Panama de tels pavillons à des conditions trop aisément accessibles à peu près à n'importe qui. Il serait important qu'il nous fasse connaître l'état de sa réflexion et de son action pour aboutir aux accords internationaux qui mettraient fin à une pratique préjudiciable aux gens de mer, comme d'ailleurs aux armateurs des pays qui, comme le nôtre, ont une législation très rigoureuse en la matière.

Question n° 260. — M. Jean-Claude Bateux appelle l'attention de M. le ministre délégué, chargé de l'emploi, sur l'inquiétude que crée la stratégie industrielle de l'entreprise Tempo-Sans de Canteleu-Bieassard (76).

Cette entreprise appartient au groupe allemand Schickedanz-Quelle et possède trois établissements, l'un à Canteleu et les deux autres à Brionne et Bayeux.

Des décisions récentes permettent de douter de la volonté de la direction pour assurer la pérennité de l'usine de Canteleu.

Il souhaite que les pouvoirs publics veillent sur cette situation et obtiennent des garanties en tenant compte du chômage particulièrement aigu de cette région, afin d'éviter que des décisions contribuent à créer un climat d'inquiétude nuisible à un fonctionnement normal de l'établissement de Canteleu ce qui, à terme, pourrait servir à justifier une restructuration dont cette usine serait la victime.

Question n° 258. — M. René Sorchon attire l'attention de M. le ministre délégué, chargé de l'énergie, sur la situation de vastes zones du territoire français, le plus souvent situées en montagne, qui sont très pénalisées dans leur consommation d'énergie.

En effet, les prix des carburants sont d'autant plus élevés qu'on s'éloigne des raffineries. C'est ainsi que, dans le département du Cantal classé dans la zone « J » où la tarification est la plus élevée, le litre de fuel domestique coûte neuf centimes de plus que dans la zone « A » où est classée la région parisienne. Cette différenciation tarifaire pèse lourdement sur l'ensemble des zones défavorisées et notamment les zones de montagne, alors même que ces zones sont souvent productrices et exportatrices d'électricité vendue au même tarif sur tout le territoire.

Quelles sont les mesures envisagées pour remédier à ce problème ? En particulier, le Gouvernement dans la loi d'orientation sur la montagne en cours de préparation compte-t-il retenir la proposition n° 80 de la commission d'enquête sur l'agriculture et l'économie rurale en zones de montagne et défavorisées visant à égaliser le prix de vente des carburants sur tout le territoire ?

Question n° 256. — M. Joseph Menga appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que, dans un courrier du 8 février 1982, M. le Premier ministre indiquait au président du conseil régional que « le ministère de l'éducation nationale s'oriente vers la création d'une université au Havre. Il s'agirait non pas d'une université technologique à statut dérogatoire — comme l'avait envisagé le Gouvernement précédent — mais d'une université de plein exercice. A cet égard, il me paraît nécessaire d'ouvrir d'abord une phase de concertation avec les divers partenaires intéressés ».

Le 16 avril 1982, les élus locaux de l'agglomération havraise se prononçaient pour le développement des activités universitaires existantes et notamment du département des affaires internationales.

Tout développement de l'université au Havre passe non seulement par le développement de ce département mais également par sa transformation en U.E.R. de plein exercice et nécessite un transfert de locaux.

En conséquence, il lui demande quels engagements précis il compte prendre concernant l'aboutissement de cette opération.

Question n° 253. — Mme Hélène Missoffe expose à M. le ministre des relations extérieures qu'une fois encore, le problème de la représentation du Cambodge va faire l'objet d'un vote à l'O.N.U. La France a jusqu'à présent adopté une attitude d'abstention motivée sans doute par la personnalité de Pol Pot. Aujourd'hui, grâce aux efforts déployés par la Chine et les cinq pays de l'A. S. E. A. N. (Assemblée des nations du Sud-Est asiatique), ce ne sont plus les seuls Khmers rouges, mais une coalition nationale tripartite, présidée par le prince Sihanouk, qui défend la cause d'un Cambodge neutre et indépendant. En conséquence, il semble souhaitable que la France prenne cette fois-ci une position claire et sorte de l'abstentionnisme. Si, comme le croit Mme Hélène Missoffe, le Gouvernement français souhaite que le conflit en cours puisse trouver une solution politique, il est indispensable d'affermir la crédibilité du prince Sihanouk. Refuser de nous prononcer nous écarterait à l'évidence de la possibilité de jouer un rôle positif dans une négociation qui interviendra tôt ou tard. De plus, si nous sommes, comme nous l'affirmons, attachés aux principes de la non-ingérence et de la liberté des peuples à disposer d'eux-mêmes, il apparaît difficile de continuer à admettre le fait accompli de l'occupation militaire vietnamienne au Cambodge.

Les liens qui nous unissent aux pays de l'ancienne Indochine française doivent nous inciter à exprimer clairement notre position et notre abstention serait mal comprise par la Chine, l'A. S. E. A. N., le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande pour ne parler que des principaux pays. Seuls, l'U.R.S.S. et ses satellites se réjouiraient de ce qu'il faudrait bien appeler notre manque de courage.

Enfin, refuser en fait de donner toutes ses chances à la recherche d'une solution politique, reviendrait à accepter l'idée de la poursuite d'une guérilla dans laquelle s'enlourdit le Viet-Nam depuis près de trois ans.

Il semble évident qu'au nom même de l'amitié que nous lui portons, nous devrions tout mettre en œuvre pour persuader le Viet-Nam que son intérêt est de consacrer toutes ses forces à la reconstruction de son économie et que nous serions prêts à l'y aider sans réticence.

Pour cet ensemble de raisons, il serait souhaitable qu'il donne au représentant de la France à l'O.N.U. des instructions permettant de sortir de notre attitude d'abstention.

Elle lui demande de bien vouloir l'éclairer à ce sujet.

Question n° 244. — M. Edouard Frédéric-Dupont demande à M. le ministre délégué, chargé du budget, si le nombre de taxis doit être augmenté à Paris et lui signale que le nombre de taxis parisiens est le plus élevé du monde par rapport à l'effectif de la population.

Question n° 254. — M. Maurice Nilès appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture sur les obstacles qui s'opposent à l'utilisation des pommes retirées du marché.

En effet, malgré les dispositions arrêtées par le Gouvernement pour distribuer les excédents aux personnes susceptibles d'en bénéficier ou pour utiliser les quantités restantes dans l'alimentation animale, des fruits sont détruits.

Il lui demande quelles dispositions elle compte prendre pour faire appliquer les dispositions retenues par le Gouvernement.

Question n° 257. — M. Jean Valroff appelle l'attention de Mme le ministre de l'agriculture sur des conventions établies entre des organismes commerciaux ou industriels agro-alimentaires et des organisations syndicales agricoles, tendant à instaurer un système de prélèvement de cotisations au profit de ces dernières.

Il insiste sur le fait que ces prélèvements sont généralement effectués sans l'accord préalable des producteurs concernés, et généralement au profit d'un seul syndicat ou groupement, et non à l'ensemble des organisations reconnues.

Il lui demande si de telles pratiques sont légales, et dans le cas contraire, quelles sont les mesures qu'elle envisage de prendre pour y mettre un terme ou les réglementer.

Question n° 256. — M. Jean-Michel Belorgey attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale sur les problèmes soulevés par la mise à la charge de travailleurs à bas salaires ayant accepté les tâches à raison desquelles ils sont rémunérés à l'issue d'une succession d'épisodes de maladie, faillite, ou liquidation judiciaire, hébergement en institution psychiatrique, ruptures de liens conjugaux, de remboursements de dettes à divers créanciers publics ou privés

pour un montant réduisant leur revenu disponible à un niveau particulièrement faible et ceci pendant une période pouvant, compte tenu du montant des créances à recouvrer, s'étaler sur une ou plusieurs décennies.

Les tentatives de réinsertion sociale accomplies par des personnes se trouvant dans cette situation sont en général, à brève échéance, compromises par le sentiment d'impasse absolu qui submerge les intéressés en vérité voués à un sort de servage à vie. Il est à l'évidence exclu que la collectivité s'interdise, au motif que l'un de ses membres a pendant plusieurs années totalement perdu pied ou perdu contact avec une vie normale, d'obtenir l'acquiescement des dettes contractées à son égard, une fois le débiteur revenu à meilleure fortune. Cela paraît encore plus exclu s'agissant de créanciers privés. La notion de retour à meilleure fortune ne saurait, cependant, s'appliquer sans nuance à des salariés rémunérés au S.M.I.C.

Il lui demande si des principes ne pourraient, par conséquent, être élaborés, en vue de répondre à ces situations qui tendent à se multiplier, si le Gouvernement a, à ce sujet, eu le souci de dégager une doctrine et, si c'est le cas, comment il entend la mettre en œuvre.

Question n° 262. — M. Germain Gengenwin appelle l'attention de M. le ministre de l'urbanisme et du logement sur les inquiétudes des professionnels du bâtiment confrontés à une évolution de plus en plus préoccupante de ce secteur d'activité, notamment en Alsace. Toutes les statistiques attestent en effet un véritable effondrement de cette industrie. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour freiner cette dégradation et permettre aux nombreuses entreprises du bâtiment de retrouver un taux d'expansion leur permettant de répondre aux besoins et de maintenir l'emploi.

Question n° 262. — M. Robert Galley rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que dans le but de lutter contre l'inflation et la dégradation continue de la valeur de notre monnaie, illustrée par les deux dévaluations successives, le Gouvernement a décidé, en juin, d'adopter une politique de blocage des prix et des revenus.

Il souligne les incohérences du dispositif mis en œuvre en application de la loi du 30 juillet dernier.

Son article premier bloque en effet, jusqu'au 31 décembre 1983, les tarifs d'eau et d'assainissement. On peut déjà s'interroger sur les raisons qui ont conduit à fixer pour ces services un blocage de dix-huit mois alors que, pour les autres prix, le blocage est limité à quatre mois. Cette mesure discriminatoire va causer un préjudice énorme aux collectivités locales qui, souvent, gèrent en régie directe de tels services. C'est singulièrement vrai pour l'assainissement qui exige et exigera encore des investissements importants pour faire face aux programmes de constructions nouvelles et répondre aux besoins des habitants non encore raccordés au réseau. Ces investissements entraînent inévitablement des charges d'exploitation supplémentaires, ne serait-ce qu'au niveau des frais financiers, fort élevés en fonction du taux d'intérêt de l'argent.

Comment les communes pourront-elles, en 1982 et 1983, financer ces charges si les tarifs qu'elles avaient fixés ne peuvent être appliqués avant dix-huit mois. Doit-on en déduire qu'il faut arrêter immédiatement les programmes d'équipement entrepris, ce qui paraîtrait paradoxal à un moment où des efforts sont faits pour lutter contre la baisse du chiffre d'affaires des entreprises et le chômage ?

Il lui demande quelle solution le Gouvernement peut proposer pour remédier à cette situation, dont il est responsable.

Dans le même esprit, il convient de dénoncer un aspect particulièrement choquant en matière de technique fiscale touchant la récupération de la T.V.A. De nombreuses communes ont opté pour l'assujettissement à la T.V.A. de leurs services eau et assainissement. La réglementation est telle que, pour bénéficiaire de la récupération intégrale de la taxe grevant leurs charges, le compte d'exploitation de ces services doit être présenté en équilibre strict. Or, les mesures de blocage intervenues vont, bien évidemment, rendre impossible un tel équilibre pour plusieurs années.

L'option ne pouvant être révisée avant un délai de cinq ans, les communes concernées vont-elles être doublement pénalisées ? Il serait inadmissible qu'une décision prise unilatéralement par l'Etat porte un tel préjudice aux collectivités locales dont les efforts permanents tendent à une gestion rigoureuse de leurs services. Il est donc grand temps, dans un souci évident d'équité, de les autoriser soit à dénoncer l'option qu'elles avaient prise, compte tenu de l'élément nouveau que constitue le blocage du tarif de l'eau et de l'assainissement, soit à prendre des dispositions nouvelles, tendant à éviter une pénalisation injustifiable.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion du projet de loi n° 916 portant réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région d'Ile-de-France (rapport n° 1102 de M. Michel Lambert, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Eventuellement, discussion en troisième et dernière lecture du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail ;

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi d'orientation des transports intérieurs n° 1077 (rapport n° 1133 de M. Alain Chénard, au nom de la commission de la production et des échanges).

Eventuellement, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 15 octobre 1982, à zéro heure quarante.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
LOUIS JEAN.

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Adrien Zeller a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification d'une convention internationale pour la protection des obtentions végétales (n° 976).

M. Georges Bustin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du royaume de Belgique sur l'assistance mutuelle en cas de catastrophes ou d'accidents graves (n° 978).

M. Jean-Pierre Fourré a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de trois accords relatifs à l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol (n° 1134).

M. Georges Bustin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre la République Française et le royaume de Belgique au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deulémont et Menin (n° 1135).

Mme Lydie Dupuy a été nommée rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du royaume d'Arabie Saoudite en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions (ensemble un protocole) (n° 1136).

M. Maurice Adevah-Pouf a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Etat du Koweït en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions (ensemble un protocole) (n° 1137).

M. Philippe Sanmarco a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République de Chypre en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (n° 1138).

M. Adrien Zeller a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation, d'une part, de l'échange de lettres du 2 avril 1979 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à certaines dispositions fiscales et douanières afférentes aux travaux de construction du barrage de Kehl-Strasbourg et, d'autre part, de l'échange de lettres des 13 février et 30 avril 1981 complétant l'échange de lettres du 2 avril 1979 pour les travaux d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du barrage de Kehl-Strasbourg (n° 1139).

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES

M. Gilbert Le Bris a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Alain Mayoud relative à la création d'un conseil national de sécurité (n° 941).

Mme Marie-Thérèse Patrat a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson tendant à compléter l'article 31 du code du service national relatif aux dispenses des obligations du service national actif (n° 1057).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LEGISLATION
ET DE L'ADMINISTRATION GENERALE DE LA REPUBLIQUE

M. Jacques Toubon a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Louis Masson tendant à créer des conseils d'arrondissement (n° 1058).

M. Jean Foyer a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert-André Vivien portant réforme du divorce (n° 1109).

M. Jean Tiberi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert-André Vivien tendant à étendre aux villes de plus de 25 000 habitants les dispositions de la loi n° 57-746 du 4 juillet 1957 rendant obligatoire l'installation d'un dispositif d'ouverture automatique dans les immeubles affectés à l'habitation (n° 1110).

M. Jean Tiberi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert-André Vivien et plusieurs de ses collègues tendant à modifier et à compléter la loi n° 70-612 du 10 juillet 1970 relative à la suppression de l'habitat insalubre (n° 1111).

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mardi 19 octobre 1982, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence.

Commission mixte paritaire.

Commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi modifiant le code électoral et le code des communes et relatif à l'élection des conseillers municipaux et aux conditions d'inscription des Français établis hors de France sur les listes électorales.

À la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale, le jeudi 14 octobre 1982, et par le Sénat dans sa séance du mercredi 13 octobre 1982, cette commission est ainsi composée :

Députés.

Membres titulaires.
MM. Alain Richard
Jean Poperen
Jacques Floch
Michel Sapin
Louis Maisonnat
Philippe Séguin.
Pascal Clément

Membres suppléants.
MM. Alain Brune
Georges Labazée
Jean-Pierre Michel
Jacques Roger-Machart
Edmond Garcin
Jean Tiberi
Charles Millon

Sénateurs.

Membres titulaires.	Membres suppléants.
MM. Léon Jozeau-Marigné Pierre Schièé Charles de Cuttoli Jacques Eberhard Daniel Hoeffel Philippe de Bourgoing Michel Charasse	MM. Jean-Marie Girault Jacques Boileau Pierre Carous Paul Girod Michel Drejus-Schmidt Jean Ooghe Marcel Rudloff

Organismes extraparlimentaires.

La commission des affaires culturelles, familiales et sociales a désigné les candidats suivant dans les sociétés et organismes créés par la loi du 29 juillet 1982 sur la communication audiovisuelle :

Télévision française 1 (un poste à pourvoir) : M. Georges Hage.
Antenne 2 (un poste à pourvoir) : M. Pierre Joxe.
France-Régions 3 (un poste à pourvoir) : M. Bernard Schreiner.
Radio-France (un poste à pourvoir) : M. Robert-André Vivien.
Radio-France internationale (un poste à pourvoir) : M. André Bellon.

Société de radiodiffusion et de télévision pour l'Outre-Mer (un poste à pourvoir) : M. Wilfrid Bertile.

Etablissement public de diffusion (un poste à pourvoir) : M. Guy Ducoloné.

Institut national de la communication audiovisuelle (un poste à pourvoir) : M. Alain Madelin.

Commission consultative des fréquences (deux postes à pourvoir) : MM. Bernard Schreiner et Georges Hage.

Les candidatures à ces organismes ont été affichées et la nomination prend effet dès la publication au *Journal officiel* du 15 octobre 1982.

Elle sera communiquée à l'Assemblée au cours de la première séance qui suivra.

CONSEIL NATIONAL DU BRUIT

En application de l'article 2 du décret n° 82-538 du 7 juin 1982, M. le président de l'Assemblée nationale a désigné M^{me} Paulette Nevoux pour siéger dans cet organisme.

COMITÉ NATIONAL CONSULTATIF POUR LA MAITRISE DE L'ÉNERGIE

En application de l'article 3 du décret n° 82-404 du 13 mai 1982, M. le président de l'Assemblée nationale a désigné MM. Alain Rodet et Albert Chaubard pour siéger dans cet organisme.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 18.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
98	Compte rendu	84	220	Téléphone } Renseignements : 878-43-31 Administration : 878-41-39
99	Questions	84	220	
Documents :				
97	Série ordinaire	450	502	TELEX 201176 P BIRJO-PARIS
27	Série budgétaire	180	204	
Sénat :				
98	Débats	102	240	Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 97 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
99	Documents	450	520	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)