ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983 (21^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Vendredi 15 Octobre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. MARTIN MALVY

1. — **Négociation collective et règlement des conflits collectifs du travail.** — Discussion, en troisième et dernière lecture, d'un projet de loi (p. 5841).

M. Oehler, rapporteur de la commission des affaires culturelles.

M. Auroux, ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail.

DERNIER TEXTE VOTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE (p. 5842)

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi, tel qu'il résulte du dernier texte voté par l'Assemblée nationale.

2. — **Redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en Ile-de-France.** — Discussion d'un projet de loi (p. 5849).

M. Lambert, rapporteur de la commission de la production.

M. Rocard, ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

Discussion générale :

M. Bassinet,

Mme Missoffe, M. le ministre,

MM. Asensi,

Gilbert Gantier,

Fourré,

de Caumont.

M. le ministre d'Etat.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Article 1^{er} (p. 5860).

Amendement n° 1 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 5860).

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 2.

Article 3 (p. 5860).

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 3.

Article 4 (p. 5860).

Amendement n° 11 de Mme Missoffe : Mme Missoffe, MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 14 de M. Gilbert Gantier : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre d'Etat, Bassinet. — Rejet.

Adoption de l'article 4.

Après l'article 4 (p. 5862).

Amendement n° 4 de la commission, avec le sous-amendement n° 8 de M. Bassinet : MM. le rapporteur, Bassinet, le ministre d'Etat. — Adoption du sous-amendement n° 8 et de l'amendement n° 4 modifié.

Article 5. — Adoption (p. 5862).

Article 6 (p. 5862).

Amendement n° 5 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 6.

Article 7 (p. 5862).

Amendement n° 12 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Ce texte devient l'article 7.

Après l'article 7 (p. 5862).

Amendement n° 13 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Article 8 (p. 5863).

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 8.

Après l'article 8 (p. 5863).

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Article 9. — Adoption (p. 5863).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

M. le ministre d'Etat.

Suspension et reprises de la séance (p. 5863).

3. — Transports intérieurs. — Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5863).

Article 29 (p. 5863).

MM. Fèvre, de Caumont.

Amendement n° 18 du Gouvernement : MM. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports ; Chénard, rapporteur de la commission de la production ; Lassale. — Adoption.

Amendement n° 239 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 315 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 242 de M. Fèvre : M. Fèvre. — L'amendement n° 242 ainsi que les amendements n° 240 et 241 de M. Fèvre n'ont plus d'objet.

Amendement n° 348 corrigé de M. Zeller : MM. Welsenhorn, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 243 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 244 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 245 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 246 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 316 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 29 modifié.

Article 30 (p. 5866).

MM. Welsenhorn, Fèvre.

Amendement n° 247 de M. Fèvre : M. Fèvre. — Retrait.

Amendement n° 19 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 249 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 70 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 248 de M. Fèvre : M. Fèvre. — L'amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 71 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 30 modifié.

Article 31 (p. 5867).

M. Fèvre.

Amendement de suppression n° 285 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 250 de M. Fèvre : M. Fèvre. — Retrait.

Amendements identiques n° 251 de M. Fèvre et 286 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet, par scrutin, du texte commun.

Amendement n° 312 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

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

Amendements n° 252 de M. Fèvre et 287 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article 31 modifié.

Article 32 (p. 5869).

Amendement n° 73 de la commission : M. le rapporteur. — Retrait.

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

Amendement n° 304 de M. Gaillard : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 253 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 254 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 32 modifié.

Après l'article 32 (p. 5870).

Amendement n° 74 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat, Fèvre. — Rejet.

Amendement n° 255 de M. Fèvre : M. Fèvre. — L'amendement n'a plus d'objet.

Article 33 (p. 5870).

Amendement de suppression n° 256 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

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

Adoption de l'article 32 modifié.

Article 34 (p. 5871).

MM. Bergelin, Fèvre.

Amendements n° 257 de M. Fèvre et 20 du Gouvernement : MM. Fèvre, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 257 ; adoption de l'amendement n° 20.

Amendements identiques n° 76 de la commission et 258 de M. Fèvre : MM. le rapporteur, Fèvre, le ministre d'Etat. — L'amendement n° 76 n'est pas soutenu ; retrait de l'amendement n° 258.

Amendements n° 289 de M. Bergelin et 259 de M. Fèvre : MM. Bergelin, Fèvre. — Retrait des deux amendements.

Amendement n° 290 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Amendements identiques n° 77 de la commission, 280 de M. Fèvre et 291 de M. Bergelin : MM. le rapporteur, Fèvre, Bergelin, le ministre d'Etat. — Adoption du texte commun.

Amendement n° 292 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 34 modifié.

Article 35 (p. 5873).

Amendements n° 261 de M. Fèvre et 293 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Welsenhorn, le ministre d'Etat. — L'amendement n° 261 n'est pas défendu ; rejet de l'amendement n° 293.

Adoption de l'article 35.

Article 36 (p. 5874).

M. Fèvre.

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

Amendement n° 282 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 36 modifié.

Article 37 (p. 5874).

M. Bergelin.

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

Amendements n° 263 de M. Fèvre et 295 de M. Bergelin : MM. Fèvre, Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait de l'amendement n° 263 ; rejet de l'amendement n° 295.

Amendement n° 294 de M. Bergelin : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendements n° 80 de la commission et 374 du Gouvernement : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 80 ; adoption de l'amendement n° 374.

Adoption de l'article 37 modifié.

Article 38 (p. 5876).

M. Bergelin.

Amendements n° 296 de M. Bergelin et 338 de M. Gaillard : MM. Bergelin, le rapporteur, le ministre d'Etat. — L'amendement n° 338 n'est pas défendu ; rejet de l'amendement n° 296.

Adoption de l'article 38.

Article 39 (p. 5876).

L'amendement n° 265 de M. Fèvre n'est pas défendu.

Amendement n° 83 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 39 modifié.

Article 40 (p. 5877).

MM. Weisenhorn, Nungesser, Lassale, Fèvre, Duroméa, Cousté, le ministre d'Etat.

Amendement n° 266 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendements n° 267 de M. Fèvre et 84 de la commission : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article 40.

Article 41 (p. 5880).

Amendement n° 269 de M. Fèvre : M. Fèvre. — Retrait.

Adoption de l'article 41.

Article 42. — Adoption (p. 5881).

Article 43 (p. 5881).

MM. Fèvre, Duroméa.

Amendement n° 297 de M. Bergelin. — Retrait.

Amendement n° 270 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 21 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Amendements n° 271 de M. Fèvre et 310 du Gouvernement : MM. Fèvre, le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet de l'amendement n° 271 ; adoption de l'amendement n° 310.

Amendement n° 272 de M. Fèvre : MM. Fèvre, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 85 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 43 modifié.

Article 44 (p. 5883).

Amendement n° 86 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 44.

Article 45 (p. 5883).

Amendement n° 87 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 88 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 45.

Article 46. — Adoption (p. 5884).

Article 47 (p. 5884).

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

Adoption de l'article 47 modifié.

Après l'article 47 (p. 5884).

Amendement n° 305 de M. de Caumont : MM. de Caumont, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Article 48 (p. 5884).

Amendement n° 22 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 48 modifié.

SECONDE DÉLIBÉRATION DU PROJET DE LOI (p. 5885).

Article 3 (p. 5885).

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur, Weisenhorn. — Adoption.

Amendement n° 2 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 12 (p. 5885).

Amendement n° 3 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 17 (p. 5885).

Amendement n° 4 du Gouvernement : MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 17 modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 5886).

Explications de vote :

MM. de Caumont,

Duroméa,

Fèvre,

Bergelin.

MM. le rapporteur, le ministre d'Etat.

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

4. — Dépôt d'un projet de loi (p. 5889).

5. — Dépôt d'un rapport (p. 5889).

6. — Dépôt d'un projet de loi rejeté par le Sénat (p. 5889).

7. — Ordre du jour (p. 5889).

PRESIDENCE DE M. MARTIN MALVY,

vica-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

NEGOCIATION COLLECTIVE ET REGLEMENT
DES CONFLITS COLLECTIFS DU TRAVAIL

Discussion, en troisième et dernière lecture, d'un projet de loi.

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale à reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Paris, le 15 octobre 1982.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le texte du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail, adopté par l'Assemblée nationale, en nouvelle lecture, dans sa séance du 13 octobre 1982 et rejeté par le Sénat dans sa séance du 15 octobre 1982.

Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, je demande à l'Assemblée nationale de bien vouloir statuer définitivement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion de ce projet de loi en troisième et dernière lecture (n° 1152, 1153). La parole est à M. Oehler, rapporteur de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Jean Oehler, rapporteur. Monsieur le ministre chargé du travail, mes chers collègues, par l'adoption d'une question préalable, le Sénat a rejeté derechef, le vendredi 15 octobre, en nouvelle lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail.

Aucune nouvelle modification n'étant proposée, la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, qui s'est réunie le vendredi 15 octobre, vous propose de confirmer votre décision précédente en adoptant le texte voté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail.

M. Jean Auroux, ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail. Mesdames, messieurs les députés, je n'ai que peu de choses à ajouter aux propos de M. le rapporteur, que je remercie pour la tâche qu'il a accomplie.

L'Assemblée procède aujourd'hui à la lecture définitive d'un texte qui marquera une date dans l'histoire du monde du travail.

Je voudrais rappeler que, par une coïncidence de calendrier, voici très exactement un an et un mois — c'était le 15 septembre 1981 — que je remettais à M. le Président de la République et au Premier ministre un rapport sur les droits des travailleurs.

Un an et un mois plus tard, chacun ne peut donc mesurer le chemin parcouru grâce à la majorité de cette assemblée qui s'est retrouvée constamment unie, et de façon constructive, sur huit textes de caractère législatif que je voudrais rappeler, car je crois qu'il est important qu'ils demeurent dans la mémoire de chacun.

Il s'agit d'abord des ordonnances relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail, aux contrats à durée déterminée, au travail temporaire et au travail à temps partiel. Ensuite, quatre lois ont été adoptées : la loi sur les prud'hommes, qui aboutira au vote du 8 décembre prochain ; la loi du 4 août sur les libertés des travailleurs dans l'entreprise ; la loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, qui a été votée récemment en dernière lecture ; enfin, la loi sur la négociation collective, qui va être adoptée dans un instant.

Huit textes en un peu plus d'un an à partir du dépôt du rapport : chacun peut mesurer le chemin parcouru. Désormais, les travailleurs se sentiront un peu plus citoyens dans leurs entreprises, mais aussi et surtout ils auront le sentiment d'être davantage les acteurs d'un changement qui va dans le sens du progrès social et du meilleur fonctionnement de nos entreprises, et donc de notre économie.

J'ai tenu à faire ce bref rappel pour que chacun soit bien conscient que si, aujourd'hui, le Gouvernement est obligé de mettre en œuvre des mesures conjoncturelles difficiles afin d'assurer la réussite de notre pays dans ces temps de tourmente monétaire et financière internationale, ces réformes structurelles qui doivent assurer un devenir meilleur sont à l'évidence, pour ceux qui veulent les voir objectivement, la preuve que les engagements pris à l'égard du peuple de France sont respectés. Elles sont aussi le meilleur garant d'un avenir à la construction duquel nous appelons sans exclusive toutes les Françaises et tous les Français. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

La commission mixte paritaire n'étant pas parvenue à l'adoption d'un texte commun, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur le dernier texte voté par elle.

Je donne lecture de ce texte.

PREMIERE PARTIE

NEGOCIATION COLLECTIVE

« Art. 1^{er}. — L'intitulé du titre III du livre I^{er} du code du travail est remplacé par l'intitulé suivant :

« TITRE III

« Conventions et accords collectifs de travail. »

« Art. 2. — Les articles L. 131-1 et L. 131-3 du code du travail sont remplacés par les dispositions suivantes qui forment les articles L. 131-1 et L. 131-2 :

« Art. L. 131-1. — Le présent titre est relatif à la détermination des relations collectives entre employeurs et salariés ; il définit les règles suivant lesquelles s'exerce le droit des salariés à la négociation collective de l'ensemble de leurs conditions d'emploi et de travail et de leurs garanties sociales.

« Art. L. 131-2. — Les dispositions du présent titre s'appliquent aux professions industrielles et commerciales, aux professions agricoles qui utilisent les services des salariés définis à l'article 1144 (1^{er} au 7^o, 9^o et 10^o) du code rural, aux professions libérales, aux offices publics et ministériels, aux employés de maison, aux concierges et gardiens d'immeubles à usage ou non d'habitation ou à usage mixte, aux travailleurs à domicile, aux assistantes maternelles, au personnel des sociétés civiles, des syndicats professionnels, des sociétés mutualistes, de organismes de sécurité sociale qui n'ont pas le caractère d'établissements publics et des associations ou de tout organisme de droit privé, quels que soient leur forme et leur objet.

« Elles s'appliquent aux entreprises publiques et aux établissements publics à caractère industriel et commercial dans les conditions définies au chapitre IV du présent titre.

« Elles s'appliquent également aux ateliers protégés et aux centres de distribution du travail à domicile. »

« Art. 3. — L'ancien article L. 131-2 du code du travail devient l'article L. 131-3.

« Art. 4. — Le chapitre II du titre III du livre I^{er} du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

CHAPITRE II

Nature et validité des conventions et accords collectifs de travail.

« Art. L. 132-1. — La convention collective a vocation à traiter de l'ensemble des matières visées à l'article L. 131-1, pour toutes les catégories professionnelles intéressées. L'accord collectif traite un ou des sujets déterminés dans cet ensemble.

Section 1.

Dispositions communes.

« Art. L. 132-2. — La convention ou l'accord collectif de travail est un acte, écrit à peine de nullité, qui est conclu entre :

« — d'une part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés reconnues représentatives au plan national conformément à l'article L. 133-2 du présent code, ou qui sont affiliées auxdites organisations, ou qui ont fait la preuve de leur représentativité dans le champ d'application de la convention ou de l'accord ;

« — d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs ou tout autre groupement d'employeurs, ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

« Les associations d'employeurs constituées conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} juillet 1901, qui ont compétence pour négocier des conventions et accords collectifs, sont assimilées aux organisations syndicales pour les attributions conférées à celles-ci par le présent titre.

« Art. L. 132-3. — Les représentants des organisations mentionnées à l'article précédent peuvent contracter, au nom de l'organisation qu'ils représentent, en vertu :

« 1^o Soit d'une population statutaire de cette organisation ;
« 2^o Soit d'une délibération spéciale de cette organisation ;
« 3^o Soit de mandats spéciaux écrits qui leur sont donnés individuellement par tous les adhérents de cette organisation.

« Les groupements d'employeurs déterminent eux-mêmes leur mode de délibération.

« Art. L. 132-4. — La convention et l'accord collectif de travail peuvent comporter des dispositions plus favorables aux salariés que celles des lois et règlements en vigueur. Ils ne peuvent déroger aux dispositions d'ordre public de ces lois et règlements.

« Art. L. 132-5. — Les conventions et accords collectifs de travail déterminent leur champ d'application territorial et professionnel. Le champ d'application professionnel est défini en termes d'activités économiques.

« Lorsque le champ d'application d'un avenant ou d'une annexe diffère de celui de la convention ou de l'accord qu'il modifie ou complète, il doit être précisé conformément aux dispositions de l'alinéa ci-dessus.

« Art. L. 132-6. — La convention ou l'accord collectif de travail est conclu pour une durée déterminée ou pour une durée indéterminée. A défaut de stipulations contraires, la convention ou l'accord à durée déterminée qui arrive à expiration continue à produire ses effets comme une convention ou un accord à durée indéterminée.

« Quand la convention ou l'accord est conclu pour une durée déterminée, celle-ci ne peut être supérieure à cinq ans.

« Art. L. 132-7. — La convention et l'accord collectif de travail prévoient dans quelle forme et à quelle époque ils pourront être renouvelés ou révisés.

« Art. L. 132-8. — La convention et l'accord collectif de travail à durée indéterminée peuvent être dénoncés par les parties signataires. Ils prévoient les conditions dans lesquelles ils peuvent être dénoncés et notamment la durée du préavis qui doit précéder la dénonciation. En l'absence de stipulation expresse, cette durée est de trois mois.

« La dénonciation est notifiée, par son auteur, aux autres signataires de la convention ou de l'accord, et doit donner lieu à dépôt conformément à l'article L. 132-10.

« Lorsque la dénonciation émane de la totalité des signataires employeurs ou des signataires salariés, la convention ou l'accord continue de produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention ou de l'accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée d'un an à compter du dépôt de la dénonciation, sauf clause prévoyant une durée supérieure.

« Lorsque la dénonciation est le fait d'une partie seulement des signataires employeurs ou salariés, elle ne fait pas obstacle au maintien en vigueur de la convention ou de l'accord entre les autres parties signataires. Dans ce cas, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également à l'égard des auteurs de la dénonciation.

« Lorsqu'une convention ou un accord a été dénoncé par la totalité des signataires employeurs ou des signataires salariés, une nouvelle négociation doit s'engager, à la demande d'une des parties intéressées, dans les trois mois qui suivent la date de la dénonciation. Il en est de même, à la demande d'une des organisations syndicales représentatives de salariés intéressés, en cas de dénonciation de la convention ou de l'accord dans les conditions prévues à l'article L. 132-14, en ce qui concerne le secteur visé par la dénonciation.

« Lorsque la convention ou l'accord qui a été dénoncé n'a pas été remplacé par une nouvelle convention ou un nouvel accord dans les délais précisés au troisième alinéa ci-dessus, les salariés des entreprises concernées conservent les avantages individuels qu'ils ont acquis, en application de la convention ou de l'accord, à l'expiration de ces délais.

« Lorsque l'application d'une convention ou d'un accord est mise en cause dans une entreprise déterminée en raison notamment d'une fusion, d'une cession, d'une scission ou d'un changement d'activité, ladite convention ou ledit accord continue de produire effet conformément aux troisième et sixième alinéas du présent article. En outre, une nouvelle négociation doit s'engager dans l'entreprise en cause, conformément au cinquième alinéa du présent article, soit pour l'adaptation aux dispositions conventionnelles nouvellement applicables, soit pour l'élaboration de nouvelles dispositions, selon le cas.

« Art. L. 132-9. — Peuvent adhérer à une convention ou à un accord collectif de travail toute organisation syndicale représentative de salariés au sens de l'article L. 132-2 du présent titre ainsi que toute organisation syndicale ou association ou groupement d'employeurs ou des employeurs pris individuellement.

« Toutefois, si l'activité qu'ils exercent ou qu'exercent leurs adhérents n'entre pas dans le champ d'application de la convention ou de l'accord, leur adhésion est soumise aux dispositions des articles L. 132-16 ou L. 132-25, selon le cas.

« L'adhésion est notifiée aux signataires de la convention ou de l'accord et, en outre, fait l'objet du dépôt prévu à l'article L. 132-10, à la diligence de son ou de ses auteurs.

« Art. L. 132-10. — Sans préjudice des dispositions de l'article L. 742-2, les conventions et accords collectifs de travail, ainsi que leurs avenants et annexes, sont déposés par la partie la plus diligente, auprès des services du ministre chargé du travail et, pour ce qui concerne les professions agricoles, auprès des services du ministre chargé de l'agriculture.

« La partie la plus diligente remet également un exemplaire de chaque convention ou accord collectif de travail au secrétariat-greffe du conseil de prud'hommes du lieu de conclusion.

« Les textes sont applicables, sauf stipulations contraires, à partir du jour qui suit leur dépôt auprès du service compétent.

« Il peut être donné communication et délivré copie des textes déposés.

Section II.

Conventions collectives de branches et accords professionnels et interprofessionnels.

« Art. L. 132-11. — Le champ d'application territorial des conventions de branches et des accords professionnels et interprofessionnels peut être national, régional ou local.

« Lorsqu'un accord professionnel a le même champ d'application territorial et professionnel qu'une convention de branche, il s'incorpore à ladite convention, dont il constitue un avenant ou une annexe.

« Art. L. 132-12. — Les organisations qui sont liées par une convention de branche ou, à défaut, par des accords professionnels, se réunissent, au moins une fois par an, pour négocier sur les salaires, et, au moins une fois tous les cinq ans, pour examiner la nécessité de réviser les classifications.

« La négociation sur les salaires est l'occasion, au moins une fois par an, d'un examen, par les parties, de l'évolution économique et de la situation de l'emploi dans la branche, ainsi que de l'évolution des salaires effectifs moyens par catégories professionnelles et par sexe, au regard, le cas échéant, des salaires minima hiérarchiques. A cet effet, un rapport est remis par la partie patronale aux organisations de salariés au moins quinze jours avant la date d'ouverture de la négociation. Au cours de cet examen, la partie patronale fournira aux organisations syndicales les informations nécessaires pour permettre de négocier en toute connaissance de cause.

« Art. L. 132-13. — Une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel ne peut comporter des dispositions moins favorables aux salariés que celles qui leur sont applicables en vertu d'une convention ou d'un accord couvrant un champ territorial ou professionnel plus large.

« S'il vient à être conclu une convention ou un accord de niveau supérieur à la convention ou à l'accord intervenu, les parties adaptent celles des clauses de leur convention ou accord antérieur qui seraient moins favorables aux salariés.

« Art. L. 132-14. — Lorsque la dénonciation d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel émane d'une organisation seule signataire soit pour la partie employeurs, soit pour la partie salariés, en ce qui concerne un secteur territorial ou professionnel inclus dans le champ d'application du texte dénoncé, ledit champ d'application est modifié en conséquence.

« Art. L. 132-15. — Lorsqu'une organisation syndicale de salariés représentative dans le champ d'application du texte au sens de l'article L. 132-2, ou lorsqu'une organisation d'employeurs représentative dans le champ d'application du texte, adhère à la totalité des clauses d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel dans les conditions prévues à l'article L. 132-9, ladite organisation a les mêmes droits et obligations que les parties signataires. Elle peut notamment siéger dans les organismes paritaires et participer à la gestion des institutions créées par la convention de branche ou l'accord professionnel ou interprofessionnel, ainsi que prendre part aux négociations portant sur la modification ou la révision du texte en cause.

« Art. L. 132-16. — Si l'adhésion a pour objet de rendre la convention de branche ou l'accord professionnel ou interprofessionnel applicable dans un secteur territorial ou professionnel non compris dans son champ d'application, elle doit prendre la forme d'un accord collectif entre, d'une part, les parties intéressées conformément aux dispositions de l'article L. 132-2, d'autre part, les parties signataires de ladite convention ou dudit accord. Le champ d'application en est modifié en conséquence.

« Art. L. 132-17. — Les conventions de branche et les accords professionnels ou interprofessionnels doivent comporter des dispositions relatives aux modalités d'exercice du droit de s'absenter, à la compensation des pertes de salaires ou au maintien de ceux-ci, ainsi qu'à l'indemnisation des frais de déplacement de salariés d'entreprises appelés à participer aux négociations, de même qu'aux réunions des instances paritaires qu'ils instituent.

« Ils doivent instituer des commissions paritaires d'interprétation.

Section III.

Conventions et accords collectifs d'entreprise.

« Art. L. 132-18. — La présente section détermine les conditions dans lesquelles s'exerce le droit des salariés à la négociation dans l'entreprise.

Sous-section 1.

Dispositions générales.

« Art. L. 132-19. — La convention ou, à défaut, les accords d'entreprise sont négociés entre l'employeur et les organisations syndicales de salariés représentatives dans l'entreprise au sens de l'article L. 132-2.

« Une convention ou des accords peuvent être conclus au niveau d'un établissement ou d'un groupe d'établissements dans les mêmes conditions.

« Art. L. 132-20. — La délégation de chacune des organisations représentatives parties à des négociations dans l'entreprise comprend obligatoirement le délégué syndical de l'organisation dans l'entreprise ou, en cas de pluralité de délégués, au moins deux délégués syndicaux.

« Chaque organisation peut compléter sa délégation par des salariés de l'entreprise, dont le nombre est fixé par accord. À défaut d'accord, ce nombre est au plus égal, par délégation, à celui des délégués syndicaux de la délégation. Toutefois, dans les entreprises n'ayant qu'un seul délégué syndical, ce nombre peut être porté à deux.

« Le temps passé à la négociation est payé comme temps de travail à échéance normale.

« Art. L. 132-21. — Lorsqu'une entreprise emploie soit dans ses locaux, soit dans un chantier dont elle assume la direction, en tant qu'entreprise générale des travailleurs appartenant à une ou plusieurs entreprises extérieures, les délégués syndicaux des organisations représentatives dans ces entreprises sont, à leur demande, entendus lors des négociations.

« Art. L. 132-22. — Sans préjudice des dispositions prévues aux articles L. 132-27 et L. 132-28 ci-après, l'objet et la périodicité des négociations sont fixés par accord entre les parties visées à l'article L. 132-19, ainsi que les informations nécessaires à remettre préalablement aux délégués syndicaux de l'entreprise ou, le cas échéant, de l'établissement.

« Art. L. 132-23. — La convention ou les accords d'entreprise ou d'établissement peuvent adapter les dispositions des conventions de branche ou des accords professionnels ou interprofessionnels applicables dans l'entreprise aux conditions particulières de celle-ci ou des établissements considérés. La convention ou les accords peuvent comporter des dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux salariés.

« Dans le cas où des conventions de branche ou des accords professionnels ou interprofessionnels viennent à s'appliquer dans l'entreprise postérieurement à la conclusion de conventions ou accords négociés conformément à la présente section, les dispositions de ces conventions ou accords sont adaptées en conséquence.

« Art. L. 132-24. — Les clauses salariales des conventions ou accords d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir des modalités particulières d'application des majorations de salaires décidées par les conventions de branche ou les accords professionnels ou interprofessionnels applicables dans l'entreprise, à condition que l'augmentation de la masse salariale totale soit au moins égale à l'augmentation qui résulterait de l'application des majorations accordées par les conventions ou accords précités pour les salariés concernés et que les salaires minima hiérarchiques soient respectés.

« Art. L. 132-25. — Lorsque l'entreprise n'entre pas dans le champ d'application territorial ou professionnel soit d'une convention de branche, soit d'un accord professionnel ou interprofessionnel, l'adhésion de l'employeur à une telle convention ou un tel accord est subordonnée à un agrément des organisations visées à l'article L. 132-19, après négociation à ce sujet.

« Art. L. 132-26. — Dans un délai de huit jours à compter de la signature d'une convention ou d'un accord d'entreprise ou d'établissement, ou d'un avenant ou d'une annexe, comportant des clauses qui dérogent soit à des dispositions législatives ou réglementaires, lorsque lesdites dispositions l'autorisent, soit, conformément à l'article L. 132-24, à des dispositions salariales conclues au niveau professionnel ou interprofessionnel, la ou les organisations syndicales qui n'ont pas signé l'un des textes en question peuvent s'opposer à son entrée en vigueur, à condition d'avoir recueilli les voix de plus de la moitié des électeurs inscrits lors des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel. Lorsque le texte en cause ne concerne qu'une catégorie professionnelle déterminée, relevant d'un collège électoral défini à l'article L. 433-2, les organisations susceptibles de s'opposer à son entrée en vigueur sont celles qui ont obtenu les voix de plus de la moitié des électeurs inscrits dans ledit collège.

« L'opposition est exprimée par écrit et motivée. Elle est notifiée aux signataires. Les textes frappés d'opposition sont réputés non écrits.

Sous-section II.

Négociation annuelle obligatoire.

« Art. L. 132-27. — Dans les entreprises où sont constituées une ou plusieurs sections syndicales d'organisations représentatives au sens de l'article L. 132-2, l'employeur est tenu d'engager chaque année une négociation sur les salaires effectifs, la durée effective et l'organisation du temps de travail. À défaut d'une initiative de ce dernier depuis plus de douze mois suivant la précédente négociation, la négociation s'engage obligatoirement à la demande d'une organisation syndicale représentative dans le délai fixé à l'article L. 132-28 ci-après ; la demande de négocia-

tion formulée par l'organisation syndicale est transmise dans les huit jours par l'employeur aux autres organisations représentatives.

« Dans les entreprises visées à l'alinéa précédent, comportant des établissements ou groupes d'établissements distincts, cette négociation peut avoir lieu au niveau de ces établissements ou groupe d'établissements.

« Art. L. 132-28. — Dans les quinze jours qui suivent la demande formulée par une organisation syndicale, l'employeur doit convoquer les parties à la négociation annuelle.

« Lors de la première réunion sont précisés :

« — les informations que l'employeur remettra aux délégués syndicaux et aux salariés composant la délégation sur les matières visées à l'article L. 132-27 et la date de cette remise ; ces informations doivent permettre une analyse comparée de la situation des hommes et des femmes en ce qui concerne les emplois et les qualifications, les salaires payés, les horaires effectués et l'organisation du temps de travail. Ces informations doivent faire apparaître les raisons de ces situations ;

« — le lieu et le calendrier des réunions.

« Art. L. 132-29. — Tant que la négociation est en cours conformément aux dispositions de l'article précédent, l'employeur ne peut dans les matières traitées arrêter de décisions unilatérales concernant la collectivité des salariés, à moins que l'urgence ne le justifie.

« Si, au terme de la négociation, aucun accord n'a été conclu, il est établi un procès-verbal de désaccord dans lequel sont consignées, en leur dernier état, les propositions respectives des parties et les mesures que l'employeur entend appliquer unilatéralement.

Section IV.

Dispositions particulières aux entreprises de moins de onze salariés.

« Art. L. 132-30. — Des accords conclus dans les conditions prévues par l'article L. 132-2 peuvent regrouper localement, au plan professionnel ou interprofessionnel, les entreprises occupant moins de onze salariés.

« Ces accords instituent des commissions paritaires professionnelles ou interprofessionnelles, qui concourent à l'élaboration et à l'application de conventions ou accords collectifs de travail, ainsi que, le cas échéant, à l'examen des réclamations individuelles et collectives des salariés intéressés.

« Ces accords peuvent prévoir des modalités particulières de représentation du personnel des entreprises visées au cinquième alinéa de l'article L. 421-1.

« Le bilan annuel prévu à l'article L. 136-2 rend compte de la mise en œuvre des dispositions du présent article. »

« Art. 5. — L'intitulé du chapitre III du titre III du livre du code du travail est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE III

« Conventions et accords susceptibles d'être étendus et procédures d'extension et d'élargissement. »

« Art. 6. — Le sous-titre suivant est inséré à la suite de l'intitulé du chapitre visé à l'article précédent :

« Section I.

« Conventions et accords susceptibles d'être étendus. »

« Art. 7. — L'article L. 133-1 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 133-1. — La convention de branche ou l'accord professionnel ou interprofessionnel, leurs avenants ou annexes doivent, pour pouvoir être étendus, avoir été négociés et conclus en commission composée des représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés représentatives dans le champ d'application considéré.

« A la demande de l'une des organisations susvisées, ou de sa propre initiative, le ministre chargé du travail peut provoquer la réunion d'une commission mixte, composée comme il est dit à l'alinéa précédent, et présidée par son représentant. Il doit convoquer cette commission lorsque deux des organisations susmentionnées en font la demande. »

« Art. 8. — Les articles L. 133-3 à L. 133-18 du code du travail sont remplacés par les dispositions suivantes, qui forment les articles L. 133-3 à L. 133-17 :

« Art. L. 133-3. — S'il y a lieu de déterminer la représentativité d'une organisation autre que celles affiliées à l'une des organisations représentatives au plan national, le ministre chargé du travail diligente une enquête. L'organisation en cause est tenue de fournir les éléments d'appréciation dont elle dispose.

« Art. L. 133-4. — En cas de litige portant sur l'importance des délégations composant la commission mixte, le ministre chargé du travail peut fixer, dans les convocations, le nombre maximum de représentants par organisation.

« Art. L. 133-5. — La convention de branche conclue au niveau national contient obligatoirement, pour pouvoir être étendue, outre les clauses prévues aux articles L. 132-5, L. 132-7 et L. 132-17, des dispositions concernant :

« 1° L'exercice du droit syndical et la liberté d'opinion des salariés ;

« 2° Les délégués du personnel, les comités d'entreprise et le financement des activités sociales et culturelles gérées par lesdits comités ;

« 3° Les éléments essentiels servant à la détermination des classifications professionnelles et des niveaux de qualification, notamment les mentions relatives aux diplômes professionnels ou à leurs équivalences, à condition que ces diplômes aient été créés depuis plus d'un an ;

« 4° Les éléments énumérés ci-dessous du salaire applicable par catégories professionnelles, ainsi que les procédures et la périodicité prévues pour sa révision :

« a) Le salaire minimum national professionnel du salarié sans qualification ;

« b) Les coefficients hiérarchiques afférents aux diverses qualifications professionnelles ;

« c) Les majorations pour travaux pénibles, physiquement ou nerveusement, dangereux, insalubres ;

« d) Les modalités d'application du principe « à travail égal, salaire égal » et les procédures de règlement des difficultés pouvant naître à ce sujet, compte tenu notamment des situations révélées par l'application de l'article L. 132-12, deuxième alinéa ;

« 5° Les congés payés ;

« 6° Les conditions d'embauchage des salariés, sans que les dispositions prévues puissent porter atteinte au libre choix du syndicat par ceux-ci ;

« 7° Les conditions de la rupture des contrats de travail, notamment quant au délai-congé et à l'indemnité de licenciement ;

« 8° Les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'apprentissage, de la formation professionnelle et de la formation permanente dans le cadre de la branche considérée, y compris des modalités particulières aux personnes handicapées ;

« 9° L'égalité de traitement entre les salariés des deux sexes et les mesures de rattrapage tendant à remédier aux inégalités constatées. L'égalité de traitement s'applique notamment à l'accès à l'emploi, à la formation et à la promotion professionnelle et aux conditions de travail et d'emploi ;

« 9° bis L'égalité de traitement entre les salariés français et étrangers, notamment en matière d'emploi ;

« 10° Les conditions propres à concrétiser le droit au travail de toutes personnes handicapées en état d'exercer une profession, notamment par application de l'obligation d'emploi prévue à l'article L. 323-9 ;

« 11° En tant que de besoin dans la branche :

« a) Les conditions particulières de travail des femmes et des jeunes,

« b) Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel à temps partiel,

« c) Les conditions d'emploi et de rémunération des travailleurs à domicile,

« d) Les garanties des salariés appelés à exercer leur activité à l'étranger,

« e) Les conditions d'emploi des personnels, salariés d'entreprises extérieures, notamment les travailleurs temporaires ;

« 12° Les procédures conventionnelles de conciliation suivant lesquelles seront réglés les conflits collectifs de travail susceptibles de survenir entre les employeurs et les salariés liés par la convention.

« Art. L. 133-6. — A défaut de convention au plan national, les dispositions de l'article précédent sont applicables aux conventions de branche, conclues à d'autres niveaux territoriaux, pour qu'elles puissent être étendues, sous réserve, le cas échéant, des adaptations nécessitées par les conditions propres aux secteurs territoriaux considérés.

« Art. L. 133-7. — La convention de branche susceptible d'extension peut également contenir, sans que cette énumération soit limitative, des dispositions concernant :

« 1° Les conditions particulières de travail :

« a) Heures supplémentaires,

« b) Travaux par roulement,

« c) Travaux de nuit,

« d) Travaux du dimanche,

« e) Travaux des jours fériés ;

« 2° Les conditions générales de la rémunération du travail au rendement pour les catégories intéressées, sauf s'il s'agit de travaux dangereux, pénibles ou insalubres ;

« 3° Les primes d'ancienneté et d'assiduité ;

« 4° Les indemnités pour frais professionnels ou assimilés, notamment les indemnités de déplacement ;

« 5° Un régime complémentaire de retraite personnel ;

« 6° Les procédures conventionnelles d'arbitrage suivant lesquelles seront ou pourront être réglés les conflits collectifs de travail susceptibles de survenir entre les employeurs et les salariés liés par la convention.

Section II

Procédures d'extension et d'élargissement.

« Art. L. 133-8. — A la demande d'une des organisations visées à l'article L. 133-1 ou à l'initiative du ministre chargé du travail, les dispositions d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel, répondant aux conditions particulières déterminées par la section précédente, peuvent être rendues obligatoires pour tous les salariés et employeurs compris dans le champ d'application de ladite convention ou dudit accord, par arrêté du ministre chargé du travail, après avis motivé de la commission nationale de la négociation collective prévue à l'article L. 136-1.

« Saisi de la demande mentionnée à l'alinéa précédent, le ministre chargé du travail doit, obligatoirement et sans délai, engager la procédure d'extension.

« L'extension des effets et des sanctions de la convention ou de l'accord se fait pour la durée et aux conditions prévues par ladite convention ou ledit accord.

« Toutefois, le ministre chargé du travail peut exclure de l'extension, après avis motivé de la commission nationale de la négociation collective, les clauses qui seraient en contradiction avec les textes législatifs et réglementaires en vigueur et celles qui, pouvant être distraites de la convention ou de l'accord sans en modifier l'économie, ne répondraient pas à la situation de la branche ou des branches dans le champ d'application considéré. Il peut, dans les mêmes conditions, étendre, sous réserve de l'application des textes législatifs et réglementaires en vigueur, les clauses qui sont incomplètes au regard desdits textes.

« Art. L. 133-9. — Le ministre chargé du travail peut, de même, conformément aux règles fixées à l'article précédent, rendre obligatoires par arrêté les avenants ou annexes à une convention ou à un accord étendu.

« L'extension des avenants ou annexes à une convention ou à un accord étendu porte effet dans le champ d'application de la convention ou de l'accord de référence, sauf dispositions expresses déterminant un champ d'application différent.

« Art. L. 133-10. — Lorsque les avenants à une convention étendue ne portent que sur les salaires, ils sont soumis à une procédure d'examen accéléré dont les modalités sont définies par voie réglementaire après consultation de la commission nationale de la négociation collective. Cette procédure doit être de nature à préserver les droits des tiers.

« Dans les professions agricoles, les avenants salariaux à des conventions collectives départementales étendues peuvent être étendus par arrêtés des commissaires de la République.

« Art. L. 133-11. — Quand l'avis motivé favorable de la commission nationale de la négociation collective a été émis sans l'opposition écrite et motivée soit de deux organisations d'employeurs, soit de deux organisations de salariés représentées à cette commission, le ministre chargé du travail peut, conformément aux règles fixées aux articles ci-dessus, étendre par arrêté une convention ou un accord ou leurs avenants ou annexes :

« 1° Lorsque le texte n'a pas été signé par la totalité des organisations les plus représentatives intéressées ;

« 2° Lorsque la convention ne comporte pas toutes les clauses obligatoires énumérées à l'article L. 133-5 ;

« 3° Lorsque la convention ne couvre pas l'ensemble des catégories professionnelles de la branche, mais seulement une ou plusieurs d'entre elles.

« En cas d'opposition dans les conditions prévues au premier alinéa, le ministre chargé du travail peut consulter à nouveau la commission sur la base d'un rapport qui précise la portée des dispositions en cause ainsi que les conséquences d'une éventuelle extension.

« Le ministre chargé du travail peut décider l'extension, au vu du nouvel avis émis par la commission ; cette décision doit être motivée.

« Art. L. 133-12. — En cas d'absence ou de carence des organisations de salariés ou d'employeurs se traduisant par une impossibilité persistante de conclure une convention ou un accord dans une branche d'activité ou un secteur territorial déterminé, le ministre chargé du travail peut, à la demande d'une des organisations représentatives intéressées ou de sa propre initiative, sauf opposition écrite et motivée de la majorité des membres de la commission nationale de la négociation collective ;

« 1^o Rendre obligatoire dans le secteur territorial considéré une convention ou un accord de branche déjà étendu à un secteur territorial différent. Le secteur territorial faisant l'objet de l'arrêté d'élargissement doit présenter des conditions économiques analogues à celles du secteur dans lequel l'extension est déjà intervenue ;

« 2^o Rendre obligatoire dans le secteur professionnel considéré une convention ou un accord professionnel déjà étendu à un autre secteur professionnel. Le secteur professionnel faisant l'objet de l'arrêté d'élargissement doit présenter des conditions analogues à celles du secteur dans lequel l'extension est déjà intervenue, quant aux emplois exercés ;

« 3^o Rendre obligatoire dans une ou plusieurs branches d'activité non comprises dans son champ d'application un accord interprofessionnel étendu ;

« 4^o Lorsque l'élargissement d'une convention ou d'un accord a été édicté conformément aux alinéas précédents, rendre obligatoires leurs avenants ou annexes ultérieurs eux-mêmes étendus dans le ou les secteurs visés par ledit élargissement.

« Art. L. 133-13. — Lorsqu'une convention de branche n'a pas fait l'objet d'avenant ou annexe pendant cinq ans au moins, ou qu'à défaut de convention des accords n'ont pu y être conclus depuis cinq ans au moins, cette situation peut être assimilée au cas d'absence ou de carence des organisations au sens de l'article précédent et donner lieu à l'application de la procédure prévue audit article.

« Art. L. 133-14. — L'arrêté d'extension ou d'élargissement est précédé de la publication au *Journal officiel* d'un avis relatif à l'extension ou à l'élargissement envisagé, invitant les organisations et personnes intéressées à faire connaître leurs observations.

« L'arrêté est publié au *Journal officiel*. Les dispositions étendues font elles-mêmes l'objet d'une publication dans des conditions fixées par voie réglementaire.

« Sont également fixées par voie réglementaire les modalités de la publicité à laquelle est soumise la procédure d'extension et d'élargissement applicable aux avenants salariaux aux conventions collectives départementales intéressant les professions agricoles.

« Art. L. 133-15. — L'arrêté d'extension d'une convention ou d'un accord devient caduc à compter du jour où la convention ou l'accord susvisé cesse d'avoir effet.

« L'arrêté d'élargissement devient caduc à compter du jour où l'arrêté d'extension du texte intéressé cesse de produire effet.

« Si une convention ou un accord est ultérieurement conclu dans un secteur territorial ou professionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'élargissement, celui-ci devient caduc à l'égard des employeurs liés par ladite convention ou ledit accord ; l'arrêté d'extension de la convention ou de l'accord susmentionné emporte abrogation de l'arrêté d'élargissement dans le champ d'application pour lequel l'extension est prononcée.

« Art. L. 133-16. — Dans les formes prévues par la présente section, le ministre chargé du travail peut, à la demande d'une des organisations représentatives intéressées ou de sa propre initiative :

« — abroger l'arrêté en vue de mettre fin à l'extension de la convention, ou d'un accord ou de certaines de leurs dispositions lorsqu'il apparaît que les textes en cause ne répondent plus à la situation de la branche ou des branches dans le champ d'application considéré ;

« — abroger l'arrêté d'élargissement d'une convention ou d'un accord, pour tout ou partie du champ professionnel ou territorial visé par cet arrêté.

« Art. L. 133-17. — Les dispositions de la présente section ne sont pas applicables :

« — aux accords prévus à l'article L. 352-1 du présent code ;

« — aux accords prévus à l'article 1^{er} de l'ordonnance n^o 59-238 du 4 février 1959 relative aux régimes complémentaires de retraites ;

« — aux accords conclus dans le cadre d'une convention ou accord collectif et qui tendent, en application de l'article L. 442-5 du présent code, à fixer la nature et les modalités de gestion des droits reconnus aux salariés bénéficiaires des dispositions de cet article. »

« Art. 9. — Les chapitres IV, V et VI du titre III du livre I^{er} du code du travail sont remplacés par les dispositions suivantes :

CHAPITRE IV

Conventions et accords collectifs de travail dans les entreprises publiques et établissements publics à caractère industriel et commercial.

« Art. L. 134-1. — Dans les entreprises publiques et les établissements publics à caractère industriel ou commercial, les conditions d'emploi et de travail ainsi que les garanties sociales peuvent être déterminées, en ce qui concerne les catégories de personnel qui ne sont pas soumises à un statut législatif ou réglementaire particulier, par des conventions et accords collectifs de travail conclus conformément aux dispositions du présent titre.

« Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aux entreprises privées, lorsque certaines catégories de personnel sont régies par le même statut législatif ou réglementaire que celles d'entreprises ou d'établissements publics.

« Dans les entreprises privées, les entreprises publiques et les établissements publics à caractère industriel et commercial, des conventions ou accords d'entreprises peuvent compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application dans les limites fixées par le statut.

« Art. L. 134-2. — Lorsqu'une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement pris en application du chapitre précédent, leurs dispositions sont applicables à ceux des entreprises et établissements mentionnés à l'article précédent qui, en raison de l'activité exercée, se trouvent dans le champ d'application visé par l'arrêté, en ce qui concerne les catégories de personnel ne relevant pas d'un statut législatif ou réglementaire particulier.

CHAPITRE V

Application des conventions et accords collectifs de travail.

« Art. L. 135-1. — Sans préjudice des effets attachés à l'extension ou à l'élargissement conformément aux dispositions du chapitre III du présent titre, les conventions et accords collectifs de travail obligent tous ceux qui les ont signés, ou qui sont membres des organisations ou groupements signataires.

« L'adhésion à une organisation ou à un groupement signataire emporte les conséquences de l'adhésion à la convention ou à l'accord collectif de travail lui-même, sous réserve que les conditions prévues à l'article L. 132-9 soient réunies.

« L'employeur qui démissionne de l'organisation ou du groupement signataire postérieurement à la signature de la convention ou de l'accord collectif demeure lié par ces textes.

« Art. L. 135-2. — Lorsqu'un employeur est lié par les clauses d'une convention ou d'un accord collectif de travail, ces clauses s'appliquent aux contrats de travail conclus avec lui, sauf dispositions plus favorables.

« Art. L. 135-3. — Les organisations de salariés et les organisations ou groupements d'employeurs, ou les employeurs pris individuellement, liés par une convention ou un accord collectif de travail, sont tenus de ne rien faire qui soit de nature à en compromettre l'exécution loyale. Ils ne sont garants de cette exécution que dans la mesure déterminée par la convention ou l'accord.

« Art. L. 135-4. — Les organisations ou groupements ayant la capacité d'ester en justice, dont les membres sont liés par une convention ou un accord collectif de travail, peuvent exercer toutes les actions de justice qui naissent de ce chef en faveur de leurs membres, sans avoir à justifier d'un mandat de l'intéressé, pourvu que celui-ci ait été averti et n'ait pas déclaré s'y opposer. L'intéressé peut toujours intervenir à l'instance engagée par l'organisation ou le groupement.

« Lorsqu'une action née de la convention ou de l'accord collectif de travail est intentée soit par une personne, soit par une organisation ou groupement, toute organisation ou groupement ayant la capacité d'ester en justice, dont les membres sont liés par la convention ou l'accord, peut toujours intervenir à l'instance engagée, à raison de l'intérêt collectif que la solution du litige peut présenter pour ses membres.

« Art. L. 135-5. — Les organisations ou groupements ayant la capacité d'ester en justice, liés par une convention ou un accord collectif de travail, peuvent en leur nom propre intenter contre les autres organisations ou groupements, leurs propres membres ou toute personne liée par la convention ou l'accord, toute action visant à obtenir l'exécution des engagements contractés et, le cas échéant, des dommages-intérêts.

« Art. L. 135-6. — Les personnes liées par une convention ou un accord collectif peuvent intenter toute action visant à obtenir l'exécution des engagements contractés et, le cas échéant, des dommages-intérêts contre les autres personnes ou les organisations ou groupements, liés par la convention ou l'accord, qui violeraient à leur égard ces engagements.

« Art. L. 135-7. — L'employeur lié par une convention ou un accord collectif de travail doit procurer un exemplaire au comité d'entreprise et, le cas échéant, aux comités d'établissements, ainsi qu'aux délégués du personnel et aux délégués syndicaux.

« En outre, ledit employeur tient un exemplaire à la disposition du personnel, dans chaque établissement. Un avis est affiché à ce sujet.

« Art. L. 135-8. — L'employeur fournit chaque année au comité d'entreprise, aux délégués syndicaux ou, à défaut, aux délégués du personnel, la liste des modifications apportées aux conventions ou accords collectifs de travail applicables dans l'entreprise; à défaut de délégués du personnel, cette information est communiquée aux salariés.

« En outre, lorsqu'il démissionne d'une organisation signataire, d'une convention ou d'un accord collectif de travail, l'employeur en informe sans délai le personnel dans les conditions définies à l'alinéa ci-dessus.

CHAPITRE VI

Commission nationale de la négociation collective.

« Art. L. 136-1. — La commission nationale de la négociation collective comprend :

« — le ministre chargé du travail ou son représentant, président ;

« — le ministre chargé de l'agriculture ou son représentant ;

« — le ministre chargé de l'économie ou son représentant ;

« — le président de la section sociale du Conseil d'Etat ;

« — en nombre égal, des représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives au plan national, d'une part, et des représentants des organisations d'employeurs les plus représentatives au plan national, dont les représentants des agriculteurs et des artisans, et des entreprises publiques, d'autre part.

« Art. L. 136-2. — La commission nationale de la négociation collective est chargée :

« 1° De faire, au ministre chargé du travail, toutes propositions de nature à faciliter le développement de la négociation collective, en particulier en vue d'harmoniser les définitions conventionnelles des branches ;

« 2° D'émettre un avis sur les projets de lois et décrets relatifs à la négociation collective ;

« 3° De donner un avis motivé au ministre chargé du travail sur l'extension et l'élargissement des conventions et accords collectifs ainsi que sur l'abrogation des arrêtés d'extension ou d'élargissement ;

« 4° De donner, à la demande d'au moins la moitié des membres de la commission d'interprétation compétente préalablement saisie, un avis sur l'interprétation de clauses d'une convention ou d'un accord collectif ;

« 5° De donner un avis motivé au ministre chargé du travail sur la fixation du salaire minimum de croissance dans les conditions prévues par les articles L. 141-4 et L. 141-7 ;

« 6° De suivre l'évolution des salaires effectifs et des rémunérations minimales déterminées par les conventions et accords collectifs ainsi que l'évolution des rémunérations dans les entreprises publiques ;

« 7° D'examiner le bilan annuel de la négociation collective ;

« 8° De suivre annuellement l'application dans les conventions collectives du principe « à travail égal, salaire égal » et du principe de l'égalité de traitement, de constater les inégalités éventuellement persistantes et d'en analyser les causes. La commission nationale a qualité pour faire au ministre chargé du travail toute proposition utile pour promouvoir dans les faits et dans les textes cette égalité.

« Art. L. 136-3. — Les missions dévolues à la commission nationale de la négociation collective peuvent être exercées par deux sous-commissions constituées en son sein :

« — la sous-commission des conventions et accords, en ce qui concerne les 1°, 2°, 3° et 4° de l'article précédent. Lorsque les questions traitées concernent uniquement les professions agricoles, la sous-commission est réunie en formation spécifique ;

« — la sous-commission des salaires en ce qui concerne, d'une part, le 6° de l'article précédent et le 3° du même article pour la partie salariale, d'autre part, l'avis prévu à l'article L. 141-7.

« Un représentant des intérêts familiaux assiste aux travaux de la sous-commission des salaires en qualité d'expert.

« La commission nationale de la négociation collective est assistée d'un secrétariat général.

« Art. L. 136-4. — La commission nationale de la négociation collective et ses sous-commissions peuvent créer, en leur sein, des groupes de travail pour l'étude de questions particulières et faire éventuellement appel à des experts qualifiés.

CHAPITRE VII

Dispositions finales.

« Art. L. 137-1. — Des décrets en Conseil d'Etat déterminent, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent titre, notamment en ce qui concerne les articles L. 132-10, L. 132-21, L. 133-10, L. 133-14, L. 135-7, L. 136-1 et L. 136-3. »

« Art. 10. — Le chapitre III ci-après est introduit au titre V du livre I^{er} du code du travail.

CHAPITRE III

Conventions et accords collectifs de travail.

« Art. L. 153-1. — Lorsqu'en vertu d'une disposition législative expresse dans une matière déterminée, une convention ou un accord collectif étendu déroge à des dispositions législatives ou réglementaires, les infractions aux stipulations dérogatoires sont passibles des sanctions qu'entraînerait la violation des dispositions législatives ou réglementaires en cause.

« Art. L. 153-2. — L'employeur qui se soustrait à l'obligation prévue à l'article L. 132-27, alinéa premier, ou à celle prévue par l'article L. 132-28, alinéa premier, est passible des peines fixées par l'article L. 471-2 du présent code. »

« Art. 11. — I. — Le premier alinéa de l'article L. 611-1 du code du travail est ainsi rédigé :

« Les inspecteurs du travail sont chargés de veiller à l'application des dispositions du code du travail et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime du travail, ainsi qu'à celles des conventions et accords collectifs de travail répondant aux conditions fixées au titre III du livre I^{er} dudit code. Ils sont également chargés, concurremment avec les agents et officiers de police judiciaire, de constater, s'il y échet, les infractions à ces dispositions. »

« II. — Le deuxième alinéa de l'article L. 611-6 du code du travail est ainsi rédigé :

« Ils sont également chargés de veiller à l'application des dispositions des conventions et accords collectifs de travail répondant aux conditions fixées au titre III du livre I^{er} dudit code, qui concernent les professions agricoles. »

DEUXIEME PARTIE

PROCEDURES DE REGLEMENT DES CONFLITS COLLECTIFS DU TRAVAIL

« Art. 12. — Le chapitre II du titre II du livre V du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

CHAPITRE II

Dispositions générales concernant les procédures de règlement des conflits collectifs du travail.

« Art. L. 522-1. — Les dispositions des chapitres III, IV et V du présent titre s'appliquent au règlement de tous les conflits collectifs de travail dans les professions visées à l'article L. 131-2 du présent code.

« Art. L. 522-2. — Les litiges collectifs intervenant entre les salariés et les employeurs des professions visées à l'article précédent font l'objet de négociations soit lorsque les conventions ou accord collectifs de travail applicables comportent des dispositions à cet effet, soit lorsque les parties intéressées en prennent l'initiative.

« Art. L. 522-3. — Les accords ou sentences arbitrales qui interviennent en application des chapitres III, IV et V ci-après produisent les effets des conventions et accords collectifs de travail.

« Ils sont applicables, sauf stipulations contraires, à compter du jour qui suit leur dépôt auprès du service compétent dans les conditions déterminées à l'article L. 132-10 du présent code.

« Art. L. 522-4. — En ce qui concerne les professions agricoles, les attributions conférées par les chapitres III, IV et V du présent titre au ministre chargé du travail sont exercées, en accord avec celui-ci, par le ministre chargé de l'agriculture. »

« Art. 13. — Les articles L. 523-1 à L. 523-4 du code du travail sont remplacés par les dispositions suivantes qui forment les articles L. 523-1 à L. 523-3 :

« Art. L. 523-1. — Tous les conflits collectifs du travail peuvent être soumis aux procédures de conciliation dans les conditions déterminées ci-après.

« Ceux qui, pour quelque raison que ce soit, n'ont pas été soumis à une procédure conventionnelle de conciliation établie soit par la convention ou l'accord collectif de travail, soit par un accord particulier, peuvent être portés devant une commission nationale ou régionale de conciliation.

« Lorsque le conflit survient à l'occasion de l'établissement, de la révision ou du renouvellement d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel, le ministre chargé du travail ou son représentant peut, à la demande écrite et motivée de l'une des parties ou de sa propre initiative, engager directement la procédure de médiation dans les conditions prévues au chapitre IV ci-après.

« Art. L. 523-2. — Les commissions nationales ou régionales de conciliation comprennent des représentants des organisations les plus représentatives des employeurs et des salariés en nombre égal ainsi que des représentants des pouvoirs publics dont le nombre ne peut excéder le tiers des membres de la commission.

« Des sections compétentes pour les circonscriptions départementales peuvent être organisées au sein des commissions régionales. Leur composition correspond à celle des commissions régionales.

« Les conflits collectifs de travail en agriculture sont portés dans les mêmes conditions devant une commission nationale ou régionale agricole de conciliation, dont la composition est fixée conformément aux règles prévues aux deux alinéas précédents.

« Art. L. 523-3. — Les parties sont tenues de donner toute facilité aux membres des commissions pour leur permettre de remplir la fonction qui leur est dévolue. »

« Art. 14. — Les articles L. 523-5, L. 523-6 et L. 523-7 du code du travail deviennent respectivement les articles L. 523-4, L. 523-5 et L. 523-6.

« Art. 15. — Le dernier alinéa de l'article L. 523-5 du code du travail est ainsi rédigé :

« L'accord de conciliation est applicable dans les conditions prévues par l'article L. 522-3. »

« Art. 16. — L'article L. 523-8 du code du travail est abrogé. »

« Art. 17. — L'article L. 523-9 du code du travail, qui devient l'article L. 523-7, est ainsi rédigé :

« Art. L. 523-7. — Dans les entreprises publiques et les établissements publics industriels et commerciaux à statut, les différends collectifs de travail peuvent être soumis à des procédures de conciliation dans les conditions définies ci-après. »

« Art. 18. — Les articles L. 523-10, L. 523-11 et L. 523-12 du code du travail deviennent respectivement les articles L. 523-8, L. 523-9 et L. 523-10.

« L'article L. 523-13 dudit code est abrogé. »

« Art. 19. — Il est inséré, après l'article L. 523-10 du code du travail, un article L. 523-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 523-11. — A défaut de procédures particulières instituées conformément à l'article L. 523-8, les différends collectifs de travail dans les entreprises publiques et les établissements publics industriels et commerciaux à statut peuvent être soumis à la procédure de conciliation de droit commun. »

« Art. 20. — I. — A l'article L. 524-3 du code du travail la référence L. 523-4 est substituée à la référence L. 523-5.

« II. — Les articles L. 524-4 et L. 524-5 du code du travail sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 524-4. — Après avoir, s'il y a lieu, essayé de concilier les parties, le médiateur leur soumet, sous forme de recommandation motivée, des propositions en vue du règlement des points en litige, dans un délai d'un mois à compter de la désignation, susceptible d'être prorogé avec leur accord.

« Toutefois, lorsque le médiateur constate que le conflit porte sur l'interprétation ou la violation des dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles, il doit recommander aux parties de soumettre le conflit soit à la juridiction de droit commun compétente pour en connaître, soit à la procédure prévue aux articles L. 525-1 et L. 525-2.

« A dater de la réception de la proposition de règlement du conflit soumise par le médiateur aux parties, celles-ci ont la faculté, pendant un délai de huit jours, de notifier au médiateur, par lettre recommandée avec accusé de réception, qu'elles rejettent sa proposition. Ces rejets doivent être motivés. Le

médiateur informe aussitôt, par lettre recommandée, la ou les autres organisations parties au conflit de ces rejets et de leurs motivations.

« Au terme du délai de huit jours prévu ci-dessus, le médiateur constate l'accord ou le désaccord des parties. L'accord sur la recommandation du médiateur lie les parties qui ne l'ont pas rejetée, dans les conditions déterminées par le titre III du livre I^{er} en matière de conventions et d'accords collectifs de travail. Il est applicable dans les conditions prévues par l'article L. 522-3.

« Art. L. 524-5. — En cas d'échec de la tentative de médiation et après l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de la constatation du désaccord, le médiateur communique au ministre chargé du travail le texte de la recommandation motivée et signée, accompagné d'un rapport sur le différend, ainsi que les rejets motivés adressés par les parties au médiateur.

« Les conclusions de la recommandation du médiateur et les rejets des parties ainsi que leurs motivations sont rendus publics, dans un délai de trois mois, par le ministre chargé du travail.

« Le rapport du médiateur peut être rendu public sur décision du ministre chargé du travail. »

« Art. 21. — Les articles L. 524-6 et L. 524-7 du code du travail sont abrogés.

« Art. 22. — Les mots : « ou de médiation » sont ajoutés à la fin du premier alinéa de l'article L. 525-2 du code du travail. »

« Art. 23. — L'article L. 525-3 du code du travail est ainsi rédigé :

« Art. L. 525-3. — Dans le cas où le conflit est porté à l'arbitrage, les pièces établies dans le cadre des procédures de conciliation ou de médiation sont remises à l'arbitre. »

« Art. 24. — Dans le premier alinéa de l'article L. 525-4 du code du travail, les mots : « ou par la proposition du médiateur » sont insérés après les mots : « par le procès-verbal de non-conciliation ». »

« Art. 25. — L'article L. 525-9 du code du travail est abrogé. »

« Art. 26. — Le chapitre VI du titre II du livre V du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

CHAPITRE VI

Dispositions finales.

« Art. L. 526-1. — Des décrets en Conseil d'Etat déterminent, en tant que de besoin, les modalités d'application des chapitres III, IV et V du présent titre, notamment en ce qui concerne les articles L. 523-2, L. 524-1, L. 524-5 et L. 525-5 et suivants. »

« Art. 27. — L'article L. 532-1 du code du travail est ainsi rédigé :

« Art. L. 532-1. — Lorsqu'une partie régulièrement convoquée dans des conditions prévues au troisième alinéa de l'article L. 523-4 ou à l'article L. 524-3 ne comparait pas, sans motif légitime, devant la commission de conciliation ou le médiateur, ou ne se fait pas représenter, rapport en est établi par le président de la commission ou le médiateur. Ce rapport est remis à l'autorité administrative compétente qui le transmet au parquet. L'infraction est punie d'une amende de 2.000 à 20.000 F.

« Lorsque la communication des documents visés à l'article L. 524-2 est sciemment refusée au médiateur, le médiateur remet un rapport à l'autorité administrative compétente qui le transmet au parquet. L'infraction est punie d'une amende de 2.000 à 20.000 F. »

TROISIEME PARTIE

DISPOSITIONS DIVERSES

« Art. 28. — I. — Les mots : « convention (s) ou accord (s) collectif (s) de travail » sont substitués aux mots : « convention (s) collective (s) » dans les articles ci-après du code du travail :

« — L. 117-2, L. 117-10, L. 123-5, L. 122-6, L. 122-10, L. 124-4, L. 125-1, L. 140-4, L. 143-4 ;

« — L. 212-2-1, L. 212-3, L. 212-4, L. 223-6, L. 223-7, L. 231-2-1, L. 232-3 ;

« — L. 321-2, L. 321-12, L. 323-21, L. 323-24, L. 323-25, L. 323-26 ;

« — L. 451-4 ;

« — L. 525-1, L. 525-2, L. 525-4 ;

« — L. 712-2, L. 721-10, L. 721-11, L. 721-12, L. 721-16, L. 742-2, L. 751-5, L. 751-9, L. 782-3.

« II. — Les mots : « convention (s) ou accord (s) collectifs (s) de travail » sont substitués :

« — aux mots : « conventions collectives de travail et accords collectifs d'établissement » à l'article L. 141-0 ;

* — aux mots : « accord d'entreprise, convention collective ou accord professionnel ou interprofessionnel » à l'article L. 143-11-1 ;

* — aux mots : « convention collective ou accord d'entreprise » à l'article L. 223-3 ;

* — aux mots : « convention collective ou d'un accord national, professionnel ou interprofessionnel » aux articles L. 441-1 et L. 442-11.

* III. — Les mots : « ou accord (s) » sont ajoutés au mot : « convention (s) » à l'article L. 438-10, ainsi qu'au dernier alinéa de l'article L. 751-9.

* IV. — Les mots : « commission nationale de la négociation collective » sont substitués aux mots : « commission supérieure des conventions collectives » aux articles L. 141-3, L. 141-4, L. 141-5, L. 141-7, L. 212-7 et L. 524-1. »

* Art. 29. — L'article L. 411-17 du code du travail est ainsi rédigé :

* Art. L. 411-17. — Ils peuvent passer des contrats ou conventions avec tous autres syndicats, sociétés ou entreprises. Sont seules admises à négocier les conventions et accords collectifs de travail les organisations de salariés constituées en syndicats conformément au présent titre, à l'exclusion des associations quel qu'en soit l'objet. Tout accord ou convention visant les conditions collectives du travail est passé dans les conditions déterminées par le titre III du livre I^{er} du présent code. »

* Art. 30. — Le deuxième alinéa de l'article L. 721-6 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

* Ils bénéficient des dispositions conventionnelles liant le donneur d'ouvrage, sauf stipulations contraires, dans les conventions ou accords collectifs de travail en cause. »

* Art. 31. — La section IV du chapitre III du titre IV du livre I^{er} du code du travail est abrogée. »

* Art. 32. — Dans les dispositions législatives ou réglementaires qui font référence à des articles, des titres et chapitres modifiés par la présente loi, cette référence est remplacée par celles des articles nouveaux correspondants. »

* Art. 33. — Le dernier alinéa de l'article L. 442-15 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

* Par dérogation aux dispositions de l'article L. 442-11, dans les entreprises employant moins de cinquante salariés, un accord peut être proposé, après avis des délégués du personnel, s'il en existe, par le chef d'entreprise au personnel et ratifié à la majorité des deux tiers de celui-ci. »

* Art. 34. — La commission supérieure des conventions collectives et ses formations spécialisées peuvent être réunies jusqu'à l'installation respectivement de la commission nationale de la négociation collective et des sous-commissions, instituées par l'article 4 de la présente loi (art. L. 136-1 et L. 136-3 du code du travail). »

* Art. 35. — Le dernier alinéa de l'article L. 434-10 du code du travail est supprimé. »

* Art. 36. — Les deux dernières phrases du troisième alinéa de l'article L. 439-3 du code du travail constituent l'avant-dernier alinéa du même article.

Personne ne demande la parole?...

M. le ministre chargé du travail. Monsieur le président, le Gouvernement demande un scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix, conformément au troisième alinéa de l'article 114 du règlement, l'ensemble du projet de loi, tel qu'il résulte du dernier texte voté par l'Assemblée nationale.

Je suis saisi par le Gouvernement et par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	329
Nombre de suffrages exprimés	328
Majorité absolue	165
Pour l'adoption	328
Contre	0

(Applaudissements et rires sur les bancs des socialistes et des communistes.)

L'Assemblée nationale a adopté.

— 2 —

REDEVANCE POUR CREATION DE LOCAUX A USAGE DE BUREAUX ET A USAGE INDUSTRIEL EN ILE-DE-FRANCE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région d'Ile-de-France (n^o 916, 1102).

La parole est à M. Lambert, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Michel Lambert, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire, mes chers collègues, en novembre 1981 et en mai 1982 lors de séances du comité interministériel d'aménagement du territoire, le Gouvernement a affirmé sa volonté de renforcer la politique de décentralisation des entreprises du secteur tertiaire, sa volonté de supprimer la redevance industrielle, pour alléger les charges des entreprises nouvelles, des petites et moyennes industries et des petites et moyennes entreprises construisant dans la région Ile-de-France, sa volonté de rééquilibrer les activités vers l'est de la région — desserrement des activités de bureaux, réindustrialisation, réhabilitation des friches industrielles.

Notre assemblée examine aujourd'hui un projet de loi qui traduit concrètement cette volonté. Ce projet de loi porte réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région Ile-de-France. Ce texte doit être l'un des instruments d'une meilleure restructuration, d'un rééquilibrage de la région parisienne et d'une reprise de la décentralisation tertiaire. Il s'agit de réformer un texte de 1971 qui, lui-même, avait remplacé en partie un texte de 1960. Trois textes en vingt-deux ans : cela montre à l'évidence que l'aménagement du territoire n'est pas une science ; c'est une pratique qui doit tenir compte d'une réalité sociale, économique et politique en mouvement. Il s'agit donc d'adapter cette législation à la réalité.

Votre rapporteur se propose d'abord d'étudier la situation réelle de la région Ile-de-France, d'examiner ensuite le régime actuel du contrôle et de l'orientation des implantations — procédures d'agrément et redevances — enfin, de vous présenter les modifications apportées par le Gouvernement à ce régime, et cela en fonction, naturellement, des objectifs poursuivis.

Examinons d'abord la situation réelle de la région d'Ile-de-France, avec ses contrastes, ses déséquilibres. Cette situation peut être caractérisée par un ralentissement de la progression de la population active s'expliquant surtout par la réduction du solde migratoire d'actifs.

L'emploi avait connu en Ile-de-France une croissance très rapide : plus 54 000 emplois par an entre 1968 et 1975. Or, depuis 1974, la progression reste à un taux très faible : plus 3 000 postes par an.

La comparaison de l'évolution du nombre d'actifs — plus 35 000 — et de celle des emplois nouveaux — plus 3 000 — révèle un déficit d'environ 32 000 emplois nouveaux par an.

Examinons quelques données chiffrées des Assedic ou de l'aurif pour dégager le phénomène de réduction de la population active salariée du secteur privé, réduction liée pour l'essentiel à la baisse des effectifs industriels.

La réduction globale — secteur public exclu — a été de 1,1 p. 100 de 1974 à 1980, alors que la France a enregistré une augmentation de 2 p. 100.

La réduction s'est faite surtout au détriment de Paris — moins 5,8 p. 100 — alors que l'Essonne marque une augmentation de 14,9 p. 100 et le Val-d'Oise de 14,2 p. 100. Cela n'empêche guère la forte concentration des emplois à Paris et dans la proche banlieue ouest. Certes, le nombre d'emplois créés en grande couronne entre 1968 et 1980 a beaucoup plus progressé que dans l'agglomération centrale, mais — il faut le souligner — pas en proportion de l'augmentation de la population active. Le poids relatif de Paris au sein de l'Ile-de-France a cependant décliné de 41 p. 100 à 35,5 p. 100 depuis 1975 ; il était de 49,4 p. 100 en 1962.

On estime à 28 000 emplois industriels la baisse annuelle des effectifs du 1^{er} janvier 1975 au 1^{er} janvier 1979, c'est-à-dire moins 2,2 p. 100 par an. Il faut rappeler que l'écart moyen annuel antérieur n'était que de moins 0,4 p. 100 entre 1968 et 1975. Certains secteurs, tels les biens intermédiaires, avec moins 3,6 p. 100 d'écart annuel, sont particulièrement touchés. En cinq ans, la proportion des emplois industriels en Ile-de-France est passée de 35,9 p. 100 à 32,8 p. 100.

Cette diminution rapide de l'emploi industriel est la conséquence des difficultés de certaines branches : métaux et automobile. Elle s'accompagne d'une dégradation continue des offres

d'emplois — 107 500 demandes en septembre 1980 contre 11 000 offres — donc d'une inadéquation croissante entre offre et demande. Notons qu'en septembre 1974, 49 100 demandes portaient sur des emplois industriels, alors qu'il y avait 27 800 offres.

L'évolution de l'Île-de-France se caractérise donc bien par un repli de l'industrie, mais compensé par l'essor des services.

Au 1^{er} janvier 1979, le tertiaire représente 66,7 p. 100 des emplois de l'Île-de-France contre 62,8 p. 100 quatre ans plus tôt, et 54,2 p. 100 en 1962. C'est le tertiaire qui, depuis plus de vingt ans, a assuré la croissance de l'emploi en région parisienne. Rappelons que la France entière dénombre 55 p. 100 d'emplois tertiaires.

L'écart moyen annuel des effectifs est de plus de 1,6 p. 100 de 1974 à 1979 en Île-de-France.

Les services marchands ont assuré 28 p. 100 de la croissance du tertiaire dans la région. Les services non marchands ont créé en moyenne 17 000 emplois par an depuis 1975 contre 28 000 entre 1968 et 1975.

D'un point de vue quantitatif et sous l'aspect qualitatif, ces activités tertiaires sont inégalement réparties sur l'ensemble du territoire.

Plus de la moitié des fonctionnaires supérieurs hors échelle est localisée en Île-de-France. La proportion des emplois qualifiés y est nettement supérieure à celle des autres régions : 14 p. 100 de cadres supérieurs et techniques contre 8,30 p. 100 en moyenne. Cette région concentre le pouvoir de décision économique ; on y trouve les quatre cinquièmes des sièges sociaux et 86 p. 100 des sièges d'entreprises multinationales. Elle rassemble 60 p. 100 des effectifs de la recherche, 80 p. 100 de ceux de l'ingénierie.

Il convient aussi de souligner les déséquilibres qui existent au sein même de la région. Près de la moitié des employés du secteur tertiaire travaillent à Paris : 30 p. 100 dans la petite couronne, dont la moitié dans les Hauts-de-Seine. Quelque 60 p. 100 des sièges sociaux de l'Île-de-France sont situés à Paris, 11 p. 100 dans les Hauts-de-Seine, 7 p. 100 en Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.

La progression spectaculaire de la population en grande couronne s'est faite sans qu'il ait été organisée l'implantation des emplois et des équipements correspondants, la moitié des emplois tertiaires étant implantée à Paris. Il en résulte un déséquilibre entre habitat et emploi, qui entraîne une multiplication des migrations banlieue-Paris, Paris-banlieue et qui provoque un allongement sans cesse grandissant des trajets domicile-travail.

Résumons maintenant à grands traits la situation de la région :

Premièrement, réduction de la population active du secteur privé due pour l'essentiel à la diminution rapide de l'emploi industriel, surtout à Paris et dans la petite couronne ;

Deuxièmement, atteinte globalement moins marquée du chômage grâce à l'accroissement du secteur tertiaire ;

Troisièmement, déséquilibre entre les régions du fait de la concentration des fonctions nobles du tertiaire dans la région d'Île-de-France ;

Quatrièmement, déséquilibre intra-régional de l'habitat et de l'emploi — forte concentration des emplois à Paris et dans la banlieue Ouest, dépopulation et embourgeoisement de Paris — d'où les migrations alternantes, si coûteuses socialement et économiquement ;

Cinquièmement, déséquilibre intra-régional dans la localisation des activités tertiaires ou industrielles.

Un tel tableau fait apparaître la nécessité d'adapter la législation aux réalités. Mais, avant de présenter ces adaptations, je ferai brièvement le point sur le régime actuel du contrôle des implantations en rappelant que, malgré tout, la politique d'aménagement a deux volets : inciter et dissuader.

Jusqu'à ce jour, il existe pour la région d'Île-de-France deux procédures essentielles, l'agrément et la redevance ; elles sont complémentaires et visent le contrôle et l'orientation des activités dans la région. Dans leur principe, l'agrément comme la redevance ont pour objet de dissuader les entreprises de s'installer ou de s'agrandir dans les zones où les pouvoirs publics souhaitent contenir le développement des activités secondaires et tertiaires. Outre l'autorisation nécessaire, s'implanter dans les secteurs assujettis à redevance conduit à supporter une charge financière supplémentaire plus ou moins élevée selon les zones géographiques. De la même manière, la différenciation de ces zones et de leur taxation doit inciter les entreprises à s'installer ou à s'agrandir là où la taxation est la plus faible, là où les contraintes financières sont les moins pesantes.

L'agrément préalable est la clef de voûte du système. Cette procédure, instituée par le décret du 5 janvier 1955, a été modifiée ensuite à plusieurs reprises. L'ensemble des règles applicables est codifié aux articles L. 510-1 à L. 510-4 et R. 510-1 à R. 510-14 du code de l'urbanisme.

Vous trouverez l'analyse de cette procédure dans mon rapport écrit : je me bornerai ici à en indiquer le sens. Elle doit permettre aux pouvoirs publics de conduire une politique de desserrement des activités, de décentralisation. Elle oblige en effet les groupes industriels ou tertiaires à engager un dialogue avec la D.A.T.A.R. ou la préfecture de région. Ce dialogue a pour objet l'implantation géographique des établissements. Est-il nécessaire, absolument nécessaire que les entreprises concernées s'implantent ou s'agrandissent en région d'Île-de-France ? Si cela est nécessaire, l'implantation peut-elle se faire dans une ville nouvelle, ou ailleurs, en fonction des impératifs d'aménagement ?

Ce dialogue préalable explique le nombre peu élevé des refus d'agrément. De 1975 à 1979, on note 4,8 p. 100 de refus pour les opérations de bureaux, 5,6 p. 100 pour les ateliers et 9,1 p. 100 pour les entrepôts. Soit, en mètres carrés : 11,2 p. 100 pour les bureaux, 11,4 p. 100 pour les ateliers et 25,3 p. 100 pour le stockage.

La procédure d'agrément n'est pas contestable dans son principe. L'autorisation administrative est un outil de planification et d'orientation, un instrument du dialogue entre les pouvoirs publics et le secteur privé. Elle doit malgré tout être appliquée avec souplesse. Il est en particulier nécessaire que les réalités économiques locales et les impératifs des entreprises soient systématiquement pris en considération par le comité de décentralisation.

Force est de constater que, pour nombre de chefs d'entreprise, notamment ceux des P.M.E. et P.M.I., l'agrément reste une menace et constitue un obstacle psychologique important.

Certes, dans ses instructions au comité de décentralisation, M. le Premier ministre a rappelé qu'il voulait simplifier et faciliter la procédure d'agrément pour certains projets industriels, par exemple, les dossiers émanant d'entreprises industrielles de moins de cent personnes, ou ceux proposant la création de moins de trente emplois émanant d'entreprises indépendantes dont le chiffre d'affaires n'excède pas 500 millions de francs.

Certes, le comité de décentralisation applique ces mesures qui permettent d'accorder à ces entreprises un agrément quasi automatique et d'instruire leur dossier en un mois. Pourtant, il paraît encore nécessaire, d'abord, d'assouplir la procédure de l'agrément pour les petites et moyennes entreprises afin de concentrer l'attention du comité sur les dossiers essentiels ; ensuite, d'envisager une modification de la composition du comité de décentralisation et de ses méthodes de travail. Ces mesures relèvent du domaine réglementaire, mais votre rapporteur souhaite que le Gouvernement précise ses intentions.

J'en viens à la redevance.

Celle-ci a été créée par la loi du 2 août 1960 : elle a été modifiée par un décret du 11 avril 1972 ; elle est codifiée aux articles L. 520-1 à L. 520-13 et R. 520-1 à R. 520-15 du code de l'urbanisme.

La redevance est due à l'occasion de la construction ou de la transformation de locaux à usage industriel et de locaux à usage de bureaux. Son principe est de limiter l'extension de ces locaux en région d'Île-de-France. Il s'agit donc d'utiliser la redevance comme mesure, comme moyen d'aménagement spécifique à la région.

D'où la modulation de la redevance selon des zones.

Pour les locaux à usage industriel, trois zones ont été établies avec un plafond légal de 200 francs au mètre carré. La zone 1 a un taux de 150 francs au mètre carré ; la zone 2 de 72 francs au mètre carré ; enfin en zone 3, aucune redevance n'est perçue. Il existe également une zone intermédiaire correspondant au périmètre des villes nouvelles, où le taux est réduit à 25 francs au mètre carré.

Pour les locaux à usage de bureaux, la loi fixe un taux maximal de 500 francs au mètre carré, mais le taux réel est, dans la zone 1, qui comprend les arrondissements de l'ouest de Paris et la quasi-totalité des Hauts-de-Seine, de 400 francs au mètre carré. Dans la zone tampon, qui est formée par quelques communes des Yvelines et par La Défense, la redevance est fixée à 360 francs par mètre carré. La zone 3 a un taux de 200 francs au mètre carré et la zone 4 un taux de 100 francs au mètre carré. Lors de ces zones, aucune redevance n'est perçue. Signalons que les villes nouvelles se situent hors de ces zones.

Or 50 p. 100 de la redevance sont versés au fonds d'aide à la décentralisation, le F. A. D., c'est-à-dire au budget du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire ; les 50 p. 100 restants sont versés à la région d'Île-de-France en recettes à la section d'investissement.

En 1972, la redevance représentait 17 p. 100 des recettes de la région ; en 1976, elle n'en représentait plus que 3 p. 100. Son rendement tend donc à s'effondrer. Ainsi, la redevance

prélevée sur les bureaux, qui s'élevait à 201,6 millions de francs en 1971, n'atteignait plus que 78,5 millions de francs en 1980. Celle perçue sur les ateliers est passée de 55,7 millions en 1971 à 26,6 millions en 1980.

S'agissant des bureaux, l'idée originelle de pénaliser les implantations à l'Ouest grâce à un taux de 400 francs au mètre carré n'a plus guère d'efficacité, compte tenu de la dévalorisation de la monnaie. En revanche, pour l'industrie, la redevance constitue un handicap certain. Coup d'épée pour les grandes entreprises, c'est souvent un coup d'épée pour les petites et moyennes entreprises. La dissuasion est alors trop forte. Aussi, tout comme il a été nécessaire, en 1971, de modifier le système pour tenir compte de l'évolution, il est non moins indispensable, en 1982, de le revoir à nouveau.

Quelles modifications le Gouvernement entend-il apporter au régime actuel ?

Répétons d'abord, car cela est nécessaire, que toute politique d'aménagement du territoire a deux aspects : l'incitation et la dissuasion. A trop parler cet après-midi de la dissuasion, nous risquons d'oublier l'incitation.

Le Gouvernement a pourtant mis en place un nouveau dispositif d'aide au développement régional — les aides à la localisation des activités industrielles et des activités tertiaires ou de recherche — afin de corriger les déséquilibres régionaux.

Par ailleurs, le Gouvernement cherche à susciter une planification régionalisée qui doit permettre aux instances locales, aux collectivités territoriales, d'intervenir en fonction d'objectifs propres clairement définis.

En ce qui concerne l'aménagement de la région d'Ile-de-France, le Gouvernement a donné des instructions au comité de décentralisation. Je les rappelle : assouplissement de la procédure pour certains projets industriels ; rééquilibrage des activités vers l'est de la région et priorité aux villes nouvelles comme Marne-la-Vallée et Melun-Sénart ; réhabilitation des friches industrielles et desserrement des activités de bureaux.

Il a également rappelé la règle de stabilisation des surfaces occupées par les administrations centrales et les établissements publics nationaux, ainsi que l'obligation qui leur est faite de déposer un plan de localisation avant tout examen de demande d'agrément.

Aujourd'hui, il propose en outre deux mesures de fond : la suppression de la redevance due pour la création de locaux à usage industriel et le relèvement du montant de la redevance due pour la création de locaux à usage de bureaux et la construction de locaux de recherche en dehors des établissements industriels.

Chacun ici se réjouira de la suppression de la redevance due pour les locaux industriels, puisqu'il s'agit de supprimer ce qui s'est avéré un obstacle à la création d'emplois, à la modernisation des entreprises et, souvent, à l'amélioration des conditions de travail. Votre rapporteur tient cependant à souligner que cette mesure ne saurait signifier un abandon de la politique de décentralisation industrielle. Rappelons en effet qu'au cours des dernières années, 200 000 emplois transférés ont généré environ 300 000 emplois supplémentaires. Il s'agit au contraire de permettre aux P.M.I. et P.M.E., qui ne peuvent, pour une raison ou une autre, être décentralisées, de se développer au mieux de leurs intérêts dans cette région d'Ile-de-France.

Relever le montant de la redevance due pour la création de locaux à usage de bureaux ou pour la construction de locaux de recherche en dehors des établissements industriels, voilà une mesure qui est nettement moins populaire. Il faut bien reconnaître pourtant que ce relèvement n'est que l'actualisation du montant de la redevance pour tenir compte, et encore, de la dérive monétaire constatée depuis sa fixation en 1971.

Le taux plafond serait de 1300 francs le mètre carré, au lieu de 500 francs. Mais, selon les indications reçues, l'accroissement de la redevance serait échelonné sur deux ou trois ans. Par ailleurs, le dispositif actuel serait simplifié, le nombre de zones étant ramené à trois.

Il s'agit, d'une part, de favoriser la décentralisation tertiaire afin de donner aux régions les moyens de leur développement autonome, c'est-à-dire les instruments d'une vraie décentralisation. Je rappelle, pour mémoire, que 103 000 emplois tertiaires ont été créés en décentralisation, pour 57 000 emplois actuellement supprimés.

Il s'agit, d'autre part, de privilégier l'implantation d'activités tertiaires à l'est de la région, afin d'inverser les tendances actuelles, c'est-à-dire la ruée vers l'ouest.

Un dernier mot avant de conclure : le projet de loi, en supprimant la redevance pour locaux industriels, garde néanmoins et même relève largement la redevance qui, antérieurement, était due pour les locaux de recherche, qui étaient alors assis-

milés à des locaux industriels. La décentralisation des activités de recherche est particulièrement prioritaire ; elle est souvent décisive pour le développement du tissu industriel des régions.

La France, en effet, ne doit pas être, dans certaines de ses parties, un désert technologique. Il faut ajouter que, pour les locaux de la catégorie constituant un site physiquement indépendants de la catégorie, constituant un site physiquement indépendant d'un ensemble de production industrielle.

Enfin, des exonérations à cette redevance nous sont proposées. En particulier, il est proposé d'exonérer totalement la construction de bureaux dépendant fonctionnellement des locaux de production et la construction de bureaux indépendants de ces locaux dans la mesure où leur surface ne dépasse pas 1 000 mètres carrés. Ce seuil paraît ne pas porter atteinte à l'efficacité de la politique de décentralisation tertiaire — efficacité voulue.

La commission de la production et des échanges a adopté le projet de loi en le modifiant simplement de manière à en améliorer la rédaction.

En conclusion, le rapporteur tient à souligner que ce projet de loi ne doit pas être compris comme l'expression d'un abandon de la politique de décentralisation. Au contraire, le texte doit renforcer une décentralisation des activités tertiaires et de recherche, qui avait tendance à se ralentir. Cela doit être favorable aux régions françaises, qui, ainsi, verront une décentralisation réelle — tout au moins, je le souhaite — du pouvoir économique et financier.

Mais, en même temps, ce projet, en supprimant la redevance due pour les locaux industriels, montre bien son adaptation à une réalité qui a nom dévitalisation, désindustrialisation progressive de l'Ile-de-France.

La volonté de rééquilibrer les activités en région Ile-de-France ne peut encore qu'être approuvée. Renverser l'émigration journalière, transformer des villes-dortoirs en villes où l'on peut vivre le jour, permettre de vivre mieux et de vivre autrement, voilà qui reçoit notre accord.

Nous pouvons souhaiter malgré tout que cette volonté de restructuration de la région Ile-de-France s'appuie sur une politique d'équipement indispensable.

Aux yeux du rapporteur, ce texte apparaît équilibré. C'est un texte de compromis, tenant compte des problèmes réels de la région d'Ile-de-France et de l'aspiration au développement autonome des régions.

Aussi vous invite-t-il, mes chers collègues, à suivre la commission de la production et des échanges, qui a approuvé ce projet.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. Michel Rocard, ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi portant réforme de la redevance pour création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région Ile-de-France, que mon collègue M. Roger Quilliot et moi-même présentons devant le Parlement, ne comprend que neuf articles.

Mais, avant d'en venir au texte lui-même, je tiens à vous présenter les excuses de M. Quilliot, qui, retenu par des engagements préalables, n'a pu être présent cet après-midi.

Ce texte, disais-je, ne comprend que neuf articles. Pourtant, je ne doute pas que, dans les débats auxquels il va donner lieu, nous ayons l'occasion d'évoquer l'ensemble des outils de la politique d'aménagement du territoire, ceux qui font l'objet de ce projet comme ceux qu'il ne modifie pas et qui restent en place.

Les orientations de ce projet de loi ont été arrêtées par les comités interministériels d'aménagement du territoire du 19 novembre 1981 et du 6 mai 1982, qui ont fourni au Gouvernement l'occasion d'affirmer sa volonté de mener une politique vigoureuse de décentralisation tertiaire et de rééquilibrage des activités sur le territoire national. Cette volonté nécessite une actualisation des outils de la politiques d'aménagement. C'est notamment l'objet du présent projet de loi, qui réforme la redevance pour création de locaux à usage d'activités en Ile-de-France.

La réforme qui vous est proposée doit, comme l'a fort bien dit M. le rapporteur, permettre une meilleure répartition des activités non seulement entre la région parisienne et la province, mais également à l'intérieur même de l'Ile-de-France.

Première orientation : il faut renforcer la décentralisation tertiaire vers la province.

Cette décentralisation du secteur tertiaire doit contribuer à donner aux régions davantage de moyens de développement autonome ; elle doit leur donner la possibilité d'accroître l'importance et le nombre des décisions qui y sont prises et qui les concernent.

En ce sens, elle constitue l'accompagnement indispensable de la décentralisation politique que le Parlement a récemment décidée. Cette décentralisation politique serait affaiblie si le pouvoir économique, lui, restait concentré en un seul lieu.

Or, à l'heure actuelle, sur les 500 plus grandes entreprises françaises, 388 — soit près de quatre sur cinq — gardent leurs sièges sociaux en Ile-de-France. Alors que cette région compte 19 p. 100 de la population française, elle concentre 38 p. 100 des professions libérales et des cadres supérieurs, 45 p. 100 des diplômés de l'enseignement supérieur, 55 p. 100 des chercheurs, 70 p. 100 des sièges sociaux des assurances, 96 p. 100 des sièges sociaux des banques. Ces chiffres sont parlants.

Pour l'équilibre même de notre société, nous ne pouvons nous satisfaire du maintien de telles ségrégations.

De plus, la province a besoin de ces emplois nouveaux. En effet, la situation de l'emploi, particulièrement difficile dans certaines régions dont les activités sont touchées par des restructurations impératives mais combien douloureuses, et la dévitalisation d'autres zones dont la population vieillit appellent un renforcement de nos outils d'intervention.

Il n'y a pas là de risque de casser les ressorts de l'économie de l'Ile-de-France. L'élu de l'Ile-de-France que j'ai été n'a pas oublié d'y veiller — d'une manière, me semble-t-il, responsable. Il faut, et nous pouvons accélérer et accentuer la politique de décentralisation tertiaire.

Car il est un autre regard sur les mouvements qui s'effectuent dans notre pays : sur les vingt dernières années, 120 000 emplois tertiaires ont été localisés en province ; simultanément, c'est près de 1 040 000 emplois tertiaires qui ont été créés en Ile-de-France, soit près de neuf fois plus. Il est donc clair qu'il faut maintenir, renforcer la politique de décentralisation tertiaire. M. le rapporteur a, au nom de la commission, exprimé une approbation à cette orientation. Je tiens à l'en remercier.

Deuxième orientation : il ne faut plus entraver le développement industriel de l'Ile-de-France. Nous devons notamment favoriser le développement des petites et moyennes industries, de manière générale faciliter la création d'entreprises industrielles, et ce partout sur le territoire, y compris en Ile-de-France.

Je veux ici remercier particulièrement M. le rapporteur, député de province, d'avoir procédé dans son rapport à une analyse approfondie, quantitative et attentive de la désindustrialisation progressive de l'Ile-de-France. En effet, quiconque ne connaît pas et ne mesure pas l'ampleur de ce phénomène peut difficilement comprendre l'équilibre du projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de vous présenter aujourd'hui.

Je ne reprendrai donc pas cette analyse. Le rapport est éclairant. J'y ai même trouvé deux chiffres que je ne connaissais pas, mais qui n'enlèvent rien à l'image accablante d'une crise économique qui s'abat sur toute la France. Il n'y a pas de région protégée, pas plus la région capitale qu'une autre.

Il nous faut donc faciliter partout la création d'entreprises industrielles et le développement, notamment, des petites et moyennes qui existent. Nous ne devons pas entraver ce mouvement si nécessaire à notre économie.

Car les petites et moyennes entreprises sont peu mobiles. C'est pourquoi il a paru possible de proposer la suppression de la redevance sur les établissements industriels et d'adopter pour ces petites entreprises une procédure d'agrément simplifiée et accélérée, qui répond aux préoccupations maintes fois exprimées par de nombreux responsables parisiens.

Ces dispositions ne signifient pas, loin de là, que le Gouvernement abandonne toute volonté de localiser les nouveaux établissements industriels dans les zones prioritaires au regard de l'aménagement du territoire. M. le rapporteur me le demandait de manière insistante. Je puis le rassurer. Nous maintenons l'agrément. Or l'agrément est la condition d'ouverture de discussions — rudes — avec l'ensemble des grandes entreprises nationales, qui ont, elles, des raisons de suivre une politique globale d'équilibre dans leur localisation en fonction des besoins de l'intérêt général.

Il n'est donc pas question d'abandonner cette politique pour les grandes entreprises, mais il a fallu ajuster mieux nos instruments afin de faciliter le développement des petites et des moyennes.

Pour les projets plus importants, c'est-à-dire à partir de 100 emplois, la procédure de l'agrément est maintenue, car, comme le souligne le rapport du Conseil économique et social de décembre dernier, « son maintien s'impose : cette procédure de l'agrément ouvre la porte à la négociation et assure le contrôle indispensable à toute politique d'aménagement.

Ce contrôle n'est pas tatillon. Je tiens à souligner que seuls 4 p. 100 des dossiers soumis au comité de décentralisation n'obtiennent pas son accord. Mais dans bien des cas cet accord

a été précédé par une négociation qui a permis une meilleure localisation des activités. Et c'est tout l'objet de cette procédure d'agrément.

Troisième orientation : il faut rééquilibrer l'Ile-de-France elle-même.

En effet, la localisation spontanée des activités en Ile-de-France, et en particulier des bureaux, diffère de plus en plus des lieux d'habitat, obligeant un nombre croissant de travailleurs à de longs déplacements quotidiens. Le rapporteur évoquait aussi ce sujet à l'instant.

Le nombre d'emplois dans Paris dépasse celui des actifs résidents de façon croissante. Ainsi, le nombre d'emplois dans Paris était supérieur à celui des actifs résidents de 500 000 en 1962, de 680 000 en 1968, de 775 000 en 1975. Il est vraisemblable que le dépouillement du recensement fera apparaître une différence de l'ordre de 850 000 à 900 000 actuellement.

De plus, la pression des bureaux sur le marché foncier parisien repousse en banlieue un nombre d'habitants de plus en plus élevé. Ce mouvement se double d'un déséquilibre entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France. Lors du recensement de 1975 — le dernier dont le dépouillement soit achevé — 60 p. 100 des actifs habitaient la partie est de l'agglomération centrale, alors que cette partie ne compte que 46 p. 100 des emplois.

Il est fortement à craindre que le recensement en cours de dépouillement ne révèle une détérioration de cette situation déjà mauvaise. En effet, selon les estimations de l'institut national de la statistique et des études économiques, alors que globalement les effectifs salariés ne se sont que maintenus, de 1975 à 1981 dans les trois départements de la moitié est de la région, c'est-à-dire la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne, et la Seine-Saint-Denis, ils ont progressé de près de 5 p. 100 dans les départements de l'ouest — Hauts-de-Seine, Essonne, Yvelines et Val-d'Oise.

Il faut donc « privilégier les implantations tertiaires en fonction de l'objectif de rééquilibrage à l'est », comme la souhaité, à de nombreuses reprises, le conseil régional d'Ile-de-France. Les taux de la redevance seront fixés de façon à rendre plus attractive cette partie de l'agglomération.

Après avoir rappelé le contexte et les orientations générales de ce projet de loi, j'en viens à sa présentation, plus détaillée.

Le projet de loi qui vous est soumis comprend deux dispositions de fond et divers aménagements techniques.

Les deux dispositions de fond concernent : l'une la suppression pure et simple de la redevance exigible lors de la construction de locaux à usage industriel ; l'autre la revalorisation du plafond de perception de la redevance à l'occasion de la construction de bureaux et de locaux de recherche — ce qui constitue l'une des bases de la politique de décentralisation tertiaire que j'évoquais à l'instant. Ce plafond, fixé à 500 francs par mètre carré de plancher en 1971, n'avait pas été réévalué depuis. Or la simple réévaluation de ce plafond en fonction de la variation du coût de la construction amenait, en 1981, à un coefficient multiplicateur de 2,6, soit 1 300 francs par mètre carré. Cette revalorisation s'indexait sur la hausse des prix, et encore ! disait à l'instant, en souriant, le rapporteur il avait raison puisque le calcul portait sur l'année 1981.

C'est ce chiffre maximum que le Gouvernement vous propose de retenir pour tenir compte de l'inflation passée.

Outre ces deux dispositions de fond, le projet de loi comporte des aménagements techniques.

Tout d'abord, la loi du 31 décembre 1976 ayant supprimé la procédure de déclaration préalable tenant lieu dans certains cas de permis de construire, quelques difficultés sont apparues ici ou là pour déterminer le point de départ du délai de deux ans au cours duquel doit être émis le titre de perception de la redevance, d'où contentieux, problèmes juridico-administratifs, qu'il faut régler. Et la matière se trouve être législative, bien qu'elle soit mince. Il vous est proposé de faire courir ce délai à compter soit de la délivrance du permis de construire, soit du dépôt des déclarations prévues par les articles L. 520-9 et R. 422-3 du code de l'urbanisme relatives à des débuts de travaux ou au changement d'usage des locaux existants, soit, à défaut, de la date du début des travaux.

Le deuxième aménagement technique concerne les délais d'engagement des poursuites par défaut de paiement, qui sont réduits à un an après la constatation de l'achèvement des travaux, au lieu de continuer à courir lorsqu'il n'y a pas eu de déclaration d'achèvement des travaux.

Troisième modification technique, la suppression de la redevance pour locaux industriels conduit à exonérer également pour ces établissements industriels les locaux de bureaux dépendant directement des locaux de production — on ne produit pas sans administrer quelque peu cette production — ou ceux d'une surface inférieure à 1 000 mètres carrés. Ne descendons pas dans trop de pointillisme !

Ce « toilettage » des textes, qui les simplifie, devrait, à mon sens, réduire les litiges résultant de l'application de la redevance.

Dernier point : quelle application sera faite de ces textes ? D'abord, une application modulée dans le temps.

Le présent projet de loi rehausse le plafond de la redevance, mais non le montant de celle-ci, qui relève du domaine réglementaire. Je répons ainsi à une question explicite de M. le rapporteur.

Le Gouvernement envisage bien entendu d'accompagner la hausse du plafond d'un relèvement de la redevance elle-même, mais en procédant de façon échelonnée sur trois ans. Je rappelle que le produit de la redevance est réparti pour moitié au profit du budget de l'établissement public régional de l'Ile-de-France et pour moitié au fonds d'aide à la décentralisation, qui contribue à créer des zones d'activités en province.

Mais cette application sera également modulée dans l'espace. Jusqu'à présent, la redevance tertiaire s'appliquait avec quatre taux que votre rapporteur a rappelés. Les deux plus forts s'appliquent à la partie ouest de Paris et de la petite couronne, ainsi qu'à certains cantons des Yvelines. Le troisième taux s'applique au reste de la zone soumise à redevance, sauf aux pôles restructurateurs de banlieue qui bénéficient d'un quatrième taux encore plus atténué.

Sous réserve de l'approbation du présent projet de loi, le Gouvernement entend simplifier le dispositif et marquer davantage la nécessité du rééquilibrage vers l'est de l'agglomération parisienne.

Simplification : le nombre de zones passera de quatre à trois. Rééquilibrage : la banlieue seule bénéficiera du taux le plus faible.

Compte tenu de la contribution de cet instrument à l'aménagement interne de l'Ile-de-France, je compte recueillir l'avis des assemblées de la région sur ses modalités d'application, de nature réglementaire. Nous commencerons nos consultations dès que ce projet de loi aura été approuvé par le Parlement à l'issue des diverses navettes.

Je crois en effet que le développement régional ne peut tout attendre de greffes extérieures, de « bouturages » d'entreprises. Je crois que c'est tout autant une affaire de mise en valeur des ressources locales, de découverte des filières assises sur les richesses du sol et du sous-sol et sur l'expérience des hommes. Cela est aussi vrai en Ile-de-France que sur le reste du territoire national.

Pour assurer la solidarité nationale entre les régions, la puissance publique — c'est-à-dire l'Etat et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles sont les régions — conserve à l'égard des grandes entreprises des moyens d'incitation, avec la carte des aides, la prime d'aménagement du territoire et la prime régionale. La puissance publique conserve également des moyens de négociation, voire d'interdiction par le biais de l'agrément.

Certains groupes industriels ou tertiaires ont en effet des activités localisées en région parisienne, alors que cela ne leur est pas tout à fait indispensable, soit parce que leurs productions ne dépendent pas d'un approvisionnement ou d'un débouché en Ile-de-France, soit parce que leur taille est telle qu'ils peuvent supporter une décentralisation et engendrer en province des créations d'emplois autour de leur activité.

C'est pourquoi la politique d'aménagement du territoire reste nécessaire. Mais il convient de mettre ses outils à l'heure de notre économie et des résultats déjà obtenus.

C'est l'objet de ce projet de loi, qu'il convient, je le répète, de ne pas isoler des autres outils d'aménagement. Il doit faciliter la création d'emplois industriels nouveaux dans la région Ile-de-France, contribuer à son rééquilibrage interne et renforcer la décentralisation tertiaire.

Je soumetts à votre examen et à votre vote ce texte qui permettra de mieux concrétiser une solidarité active entre les régions et avec les zones défavorisées de notre pays. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Bassinet.

M. Philippe Bassinet. Nous examinons donc un projet de loi portant réforme de la redevance pour la création de locaux à usage de bureaux et à usage industriel en région Ile-de-France.

Son objet et ses objectifs peuvent, à première vue, sembler limités. Et pourtant, ce texte répond pleinement à l'attente des élus locaux de la région en reprenant les solutions préconisées de longue date par les élus de la majorité présidentielle. Il prend en compte à la fois la réalité de la région Ile-de-France et notre volonté de mener une politique ambitieuse d'aménagement du territoire.

Il n'est pas question pour nous d'opposer artificiellement une région centrale, l'Ile-de-France, qui serait outrageusement privilégiée, à d'autres régions provinciales plus lointaines qui seraient défavorisées du fait de la prééminence de la première. L'exacerbation des différences et des antagonismes existants ne peut en aucun cas constituer une politique d'aménagement du territoire. Prendre en compte les réalités, oui ! Les travestir, non !

En effet, quelle est la réalité présente ? L'encouragement, les incitations au départ hors de la région d'entreprises industrielles implantées en Ile-de-France, joints aux entraves mises à l'implantation d'industries nouvelles en région parisienne, ont modifié profondément la structure et la nature des activités. Le départ progressif d'industries parmi les plus lourdes, les plus primaires au sens étymologique du terme, a moins touché, en revanche, la forte position acquise sur des créneaux porteurs d'avenir par l'électronique, l'aéronautique, les industries mécanique et électrique. Dans le même temps, nous avons assisté à l'explosion d'une vocation tertiaire nettement plus marquée que pour les autres régions.

A cette modification du tissu de l'emploi sont venues s'ajouter des modifications d'implantation des pôles d'emploi à l'intérieur de la région. Le déséquilibre est-ouest est maintenant reconnu par tous, y compris par ceux qui ont mené la politique aboutissant à ce résultat.

M. le rapporteur a rappelé tout à l'heure fort clairement et fort précisément la réalité du tissu de l'emploi en région Ile-de-France. Je ne crois pas qu'il soit utile d'y revenir très longuement. Problèmes d'emploi, de reconversions éventuellement liées à la décentralisation d'activités industrielles, augmentation des distances du trajet travail-logement, déséquilibre habitat-travail, mais aussi spéculation immobilière et hausse du prix des terrains en centre ville : tels sont aussi les résultats de la politique menée antérieurement. Il faut bien appeler cela « les séquelles de l'héritage ». Remédier à cette situation dans les faits et non seulement dans les mots est l'un des objectifs des dispositions proposées.

Le texte dont nous débattons a, de fait, des implications touchant à la politique d'aménagement du territoire national. Mais il faut bien voir qu'en tout état de cause, il n'y a pratiquement plus d'emplois industriels transférables hors de la région Ile-de-France, à moins de porter atteinte à la réalité industrielle du pays et aux intérêts essentiels de la région.

Il est vrai que la situation du secteur tertiaire est différente. Mais, nous ne pouvons pas nous en tenir à ce seul aspect de la réalité comme certains voudraient le faire. C'est pourquoi, en supprimant la redevance pour les locaux industriels, ce projet de loi contribue à prendre effectivement en compte deux objectifs tant régionaux que nationaux de notre politique d'aménagement du territoire.

Premier objectif : éviter la spécialisation économique excessive de nos régions, donc de la région Ile-de-France. Celle-ci a en effet induit des effets pervers sur l'emploi en cas de difficultés sectorielles. Elle a fragilisé les capacités de développement des P. M. I. et des P. M. E. et n'a pas permis d'assurer l'essor économique et social harmonieux de nos régions ; cela vaut pour l'Ile-de-France comme pour toutes les autres régions.

Le deuxième objectif s'inspire de l'idée que l'Ile-de-France est bien une région et pas seulement une annexe ou un appendice de Paris, et qu'il faut donc rechercher un meilleur équilibre interne à cette région.

Nous mettons un terme à un processus encouragé de départ d'emplois industriels de la région Ile-de-France. Il est curieux à cet égard d'observer les variations d'attitude de la majorité de droite du conseil régional d'Ile-de-France. Les mêmes qui défendaient il y a trois ans seulement l'idée de la suppression de la seule redevance pour création de locaux à usage industriel réclament aujourd'hui la suppression de la redevance pour toute création nouvelle d'activité, quelle que soit sa nature.

Ainsi, dans une proposition de loi enregistrée sous le numéro 1760 et déposée il y a trois ans par des députés siégeant maintenant sur les bancs de l'opposition, on pouvait lire : « Il faut souligner que nous ne vous proposons pas de supprimer la redevance frappant la création de bureaux : au cours de la période récente, le nombre d'emplois du secteur tertiaire s'est accru en Ile-de-France et les prévisions de l'I.N.S.E.E. pour les prochaines années montrent que cet accroissement va se poursuivre, quoiqu'à un rythme plus lent ; la suppression de cette redevance favoriserait en outre l'accroissement de la surface des bureaux en des zones où ceux-ci n'ont que trop tendance à proliférer sans toujours répondre à un véritable besoin : cette prolifération est un phénomène malsain et le remède serait sans doute ici pire que le mal. »

Peut-être leur incapacité à faire entrer dans les faits les idées justes qu'ils défendaient hier conduit-elle aujourd'hui nos collègues à des positions irréalistes et extrémistes ? Il a fallu

attendre les comités interministériels du 19 novembre 1981 et du 6 mai 1982 ainsi que le dépôt du projet de loi n° 916 dont nous discutons pour que le problème soit enfin pris en compte au niveau gouvernemental.

Mais, la majorité du conseil régional d'Ile-de-France, l'opposition dans notre assemblée, réclame désormais, faisant preuve de démagogie, la suppression des deux instruments de la politique d'aménagement du territoire en région Ile-de-France. Elle entend supprimer tout à la fois la redevance et l'agrément.

Son attitude appelle au moins deux remarques. Il y a là une variation de position. C'est le droit de nos collègues, mais une politique d'aménagement du territoire repose d'abord sur la constance. Or il nous faut bien constater que, dans le domaine qui nous intéresse aujourd'hui, la constance de la position n'est pas la motivation essentielle de l'opposition.

Ces députés réclament la suppression de la redevance et de l'agrément. Ils oublient du coup l'objet même de ces dispositions : un aménagement équilibré de notre territoire par voie de concertation et d'aides. Mais il est vrai qu'ils ont, depuis longtemps, oublié ce qu'est une politique réelle d'aménagement du territoire. Nous pourrions à l'envi multiplier les exemples, qu'il s'agisse de la fermeture de lignes secondaires de la S.N.C.F. ou de la spécialisation outrancière, mono-industrielle, de certaines régions.

En revanche, je voudrais souligner combien est intéressante la position du comité économique et social de la région Ile-de-France, rappelée en novembre 1981, et combien elle est différente de celle de la majorité du conseil régional d'Ile-de-France et proche de celle que nous défendons.

Le comité économique et social rappelle : « Eu égard au prix des surfaces de bureaux, le montant de la redevance étant faible, celui-ci pourrait augmenter pour les locaux à usage de bureaux afin de compenser le manque à gagner dû à sa suppression pour les locaux industriels. » On le voit, cette position est très proche de celle qui est défendue dans le projet qui nous est soumis. De même, pour l'agrément, la position du comité économique et social de la région Ile-de-France est également très différente de celle de la majorité du conseil régional : « Il convient d'affirmer clairement avant toute proposition de modification de cette procédure qu'il ne s'agit pas de supprimer purement et simplement cette mesure. En effet, le comité économique et social a montré dans de nombreux avis, et encore récemment lors du réexamen du S.D.A.U. de la région, sa volonté de faire en sorte que le développement de la région soit harmonieux, donc coordonné, ce qui signifie en d'autres termes une procédure qui permette d'atteindre cet objectif. » La nécessité de maintenir cet instrument qu'est l'agrément pour mener une politique d'aménagement est donc réaffirmée par les représentants des forces socio-professionnelles.

De même, en novembre 1981, le comité économique et social précisait que les taux de refus des agréments étaient faibles, de l'ordre de 8 p. 100 pour les bureaux et entrepôts et de 2 à 3 p. 100 pour les locaux industriels, mais il ajoutait que ce faible niveau était dû à une nette autolimitation lors du dépôt des dossiers.

Il précisait enfin : « Il faut dire que cette procédure n'est pas — ou très peu — dissuasive pour les grands groupes industriels qui possèdent les structures internes nécessaires à la préparation des dossiers et à leur présentation en la forme convenable. Elle est, en revanche, particulièrement dissuasive pour les P.M.E. et P.M.I. De plus, un certain nombre d'images collent à cette procédure, telle celle d'un « parcours du combattant ».

Il y avait donc là un véritable problème justifiant la réforme de la procédure d'agrément. Vous y avez répondu, monsieur le ministre d'Etat. Depuis le 13 mai 1982, la demande d'agrément est rapidement et quasi-automatiquement accordée pour les petites et moyennes industries. L'agrément a été maintenu pour les plus grandes entreprises en raison de la nécessité de discuter avec elles de leur implantation. C'est là une nécessité reconnue par tous.

Vous avez également montré, monsieur le ministre d'Etat, en ne répondant pas aux sirènes de la démagogie, que vous entendiez concilier la planification du développement économique du territoire et notre volonté décentralisatrice depuis longtemps affirmée.

Je souhaiterais néanmoins, en conclusion, appeler votre attention sur plusieurs points et livrer quelques observations à votre réflexion.

J'ai rappelé combien les élus souhaitent que le comité de décentralisation leur soit plus ouvert, qu'ils soient conseillers régionaux, conseillers généraux ou parlementaires d'Ile-de-France. La démocratisation de ce comité est pour nous essentielle. C'est un aménagement du territoire élaboré, démocratiquement suivi, que nous voulons.

Je rappellerai par ailleurs que le manque à gagner dû à la suppression de la redevance pour les locaux industriels sera compensé par la hausse de la redevance pour les locaux à usage de bureaux. Par ailleurs, le taux effectif de cette rede-

vance est fonction de zones délimitées par voie réglementaire. Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre d'Etat, qu'il existe un déséquilibre très sensible, dans le degré d'implantation des locaux de bureaux, entre l'est et l'ouest de notre région. Il semble donc nécessaire que les zones reflètent le mieux possible les différences de localisation des bureaux et que les taux appliqués soient sensiblement différenciés afin que l'effet incitatif de la redevance puisse jouer à plein.

J'appellerai enfin votre attention sur le règlement de la redevance, même si ce problème relève moins de votre compétence que de celle de votre collègue du budget.

Aux termes des dispositions en vigueur, l'administration fiscale dispose d'un délai de deux ans pour émettre le titre de perception et l'avis de mise en recouvrement. Mais, en pratique, l'émission du titre de perception par l'administration fiscale se fait le plus souvent au plus tard le mois suivant la délivrance du permis de construire, l'assujéti ayant trois mois pour s'acquitter. Ce système pénalise trop souvent des entreprises en cours de développement ou des entreprises nouvelles dont l'outil de production n'est pas encore en état de fonctionner et qui ne disposent donc pas des revenus nécessaires. Il serait bon que l'administration, sur instruction gouvernementale, adopte une attitude plus souple allant, suivant les cas, de l'étalement du versement de la redevance à l'exigibilité immédiate pour les grosses entreprises qui sont à même de la régler immédiatement.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les remarques que m'inspire ce projet. Il va de soi que, vu son intérêt, le groupe socialiste le soutiendra, le défendra et l'approuvera. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

Mme Hélène Missoffe. Le projet de loi qui nous est proposé s'attache à réformer la loi du 2 août 1960, modifiée par la loi du 7 juillet 1971. La loi de 1960 se justifiait à une époque où il était nécessaire d'amorcer la décentralisation des activités industrielles et tertiaires. Il s'agissait aussi d'endiguer le surpeuplement de la région Ile-de-France — à l'époque la région parisienne — pour laquelle on prévoyait 15 millions d'habitants en 1980. Vous pouvez le constater, la décentralisation n'a pas attendu votre arrivée au pouvoir pour être mise en œuvre puisque la région compte maintenant 10 millions d'habitants, c'est-à-dire un tiers de moins que ce qui était prévu il y a vingt ans. La loi que vous nous proposez n'a donc aucune raison d'être dans les circonstances actuelles.

Le langage courant traduit d'ailleurs une évolution des mentalités à cet égard. Au temps de ma jeunesse, « monter à Paris » — même si on venait de Metz ou de Brest — représentait une promotion, quelque chose de positif. Maintenant, les jeunes sont aussi heureux de vivre en province qu'à Paris et le fait d'habiter la capitale ne représente plus une promotion.

Vous prénez une politique de décentralisation. Comment se traduit-elle dans ce projet de loi ? Par une discrimination à l'égard de la région Ile-de-France.

Je m'explique.

La discrimination est dans la forme. Le conseil régional d'Ile-de-France n'a pas été consulté, que je sache, sur un projet qui concerne directement l'économie régionale. Deuxièmement, c'est toujours le préfet — ou le commissaire de la République — qui représente la région au comité de décentralisation.

Ce projet est un pari. Or nous savons depuis Pascal que, pour qu'un pari puisse être tenu, encore faut-il qu'il soit raisonnable ! Celui-ci l'est-il ? Il n'a de sens que si la pénalisation de l'Ile-de-France entraîne un gain au moins égal pour les autres régions. Sinon, c'est le pays tout entier qui sera perdant.

Or rien ne prouve qu'il en sera ainsi.

Ce projet fait courir un risque considérable alors que le rapporteur lui-même explique dans son rapport, fort intéressant, que la croissance des activités tertiaires a subi un sérieux ralentissement ces dernières années en Ile-de-France et que les perspectives de croissance sont médiocres.

Il est évident que pour l'industrie, les résultats de ce texte seront incertains car il y a une évolution que l'on ne saurait endiguer même par des projets de loi. Vous le savez : de mai 1981 à mai 1982, le pourcentage de chômage est passé en Ile-de-France de 6,1 à 6,9 p. 100, soit une augmentation de 12,7 p. 100. Les chiffres sont peut-être moins décevables que dans certaines régions mais avec 330 000 chômeurs, peut-on vraiment parler de région privilégiée ? Le rythme de chômage en Ile-de-France se rapproche de plus en plus du rythme national. L'écart, qui était de plus de 5 p. 100 entre 1980 et 1981, est passé à moins de 2 p. 100 entre 1981 et 1982.

Vous pénalisez arbitrairement une région qui se bat avec les difficultés que vous connaissez, sans pour autant être sûrs du résultat. Or pénaliser le tertiaire est d'autant plus dangereux que c'est de ce secteur qu'en mai 1982, en Ile-de-France, venaient 56,4 p. 100 des offres d'emploi.

Vous pénalisez les petites et moyennes entreprises car ce ne sont pas les sièges sociaux des grosses entreprises, pour qui résider à Paris est une nécessité, qui choisiront de partir en province. Pour les grandes entreprises, en effet, la proximité des centres de décision bancaires et financiers est essentielle et pour elles, d'ailleurs, le choix n'est pas entre Paris, Lyon, Lille ou Bordeaux, mais entre Paris, Londres, Francfort ou Genève. C'est bien là que se trouvent les multiplicateurs d'emploi les plus importants.

De surcroît, pour parler maintenant des autres régions, la création de bureaux s'y fait déjà bien. En 1973, ce sont 144 000 mètres carrés de bureaux qui ont été créés; en 1975, ce total s'est élevé à 275 000 mètres carrés; en 1978, à 348 000 mètres carrés et 554 000 mètres carrés sont en projet.

L'évolution de la création de bureaux est tout de même positive sur la France entière.

Au moment même, monsieur le ministre, où un de vos collègues parle d'une grande politique de la recherche, où l'on veut créer « une cité scientifique dans la zone d'Orsay », selon le vœu et le projet du Président de la République, ne croyez-vous pas que c'est une incohérence, voire une absurdité, de pénaliser l'Ile-de-France et Paris ?

Ne pensez-vous pas que Paris doit jouer un rôle de plateforme internationale économique, culturelle, financière ? Or Paris connaît déjà les redevances les plus lourdes, les contraintes administratives les plus fortes. Donc Paris sera plus particulièrement visé par cette loi. Ne pensez-vous pas que quand Paris est pénalisé c'est la France entière qui est pénalisée ? Ne croyez-vous pas que l'image de marque de Paris concerne tous les Français — décentralisation ou pas — d'où qu'ils viennent ?

L'exposé des motifs de votre projet de loi ne pose même pas la question de Paris. Il apparaît même d'ailleurs qu'aucune prévision sérieuse n'a été effectuée quant aux effets attendus de cette loi pour Paris.

Vous le savez aussi, la région d'Ile-de-France amplifie souvent les mouvements de la France entière. Dans la construction de bureaux, par exemple, les variations sont de plus forte amplitude en Ile-de-France. Cette construction, très soutenue, comme je le disais, de 1970 à 1975 et encore en 1981 — je n'aurai pas la lourdeur d'insister — a chuté en 1982. La progression de 1981 qui fut importante en France, le fut encore plus en Ile-de-France qu'ailleurs. Et la chute de 1982 y fut encore plus marquée qu'en province.

Au cours des quinze dernières années, et contrairement aux idées reçues, la croissance de ce secteur de construction de bureaux a été plus rapide en province que dans la région Ile-de-France. Or, vous le savez bien, seul le secteur tertiaire permet à l'Ile-de-France de compenser la régression rapide du secteur industriel, régression qui s'explique aussi, disons-le, parce qu'il se modernise, s'affine et s'automatise.

Ce projet de loi nous semble donc entraîner un risque considérable à une époque où la croissance des activités tertiaires a subi un sérieux ralentissement en Ile-de-France comme ailleurs.

Quoi qu'en ait dit notre collègue, M. Bassinet, qui a rappelé les propositions des députés de la majorité régionale, il convient de noter qu'en 1980, c'est-à-dire sous l'ancien régime et en 1981, c'est-à-dire sous le nouveau régime, mon collègue M. Gorse et le sénateur Michel Giraud ont déposé des propositions de loi pour supprimer la redevance en Ile-de-France. Il ne s'agit donc pas d'une loi philosophique ou morale mais d'une loi conjoncturelle. Et dans la conjoncture actuelle, il semble raisonnable précisément de supprimer la redevance en Ile-de-France. C'est aussi simple que cela.

Ce projet de loi va donc accroître les difficultés en Ile-de-France sans favoriser pour autant la province. C'est ce qu'on pourrait appeler « une politique de nivellement par le bas ».

Si nous voulions dépasser le cadre limité de ce projet de loi, nous pourrions dire que cette politique de nivellement par le bas se raccroche, monsieur le ministre d'Etat, à une conception beaucoup plus profonde et beaucoup plus générale de la politique socialiste. Lorsque quelques têtes dépassent, il faut les couper. On ne cherche pas à aider ceux qui sont en bas de la pente à la remonter. Cela se vérifie sur le plan économique, sur celui de l'éducation, et c'est hélas ! vrai aussi pour la redevance. Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre d'Etat, que dans ces conditions le groupe R. P. R. ne votera pas ce texte.

M. Georges Gorse. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Vous ne voterez pas le projet, madame, c'est dire que vous souhaitez que la redevance soit maintenue pour l'industrie.

Tout votre discours est construit autour de l'idée que nous voudrions pénaliser l'Ile-de-France. Vous feignez de ne pas voir qu'on la dépenalise. On ne peut pas taper plus mal et davantage montrer qu'on n'a rien compris !

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

Mme Hélène Missoffe. Monsieur le ministre d'Etat, nous nous réjouissons naturellement qu'on ne pénalise plus l'industrie. Mais malheureusement, et vous le savez très bien, l'évolution industrielle en Ile-de-France est inéluctable. Ce n'est pas en supprimant la redevance qu'on favorisera l'industrie dans cette région.

Et quand on fait passer la redevance sur les constructions de bureaux de 500 francs à 1 300 francs, c'est ce que j'appelle pénaliser le tertiaire ! Il s'agit de tenir compte de l'érosion monétaire, dites-vous. Mais si l'on n'a pas réévalué cette redevance depuis 1971, c'est peut-être parce que l'on n'a pas voulu que l'Ile-de-France suive la courbe descendante des autres régions de France.

Avec ce projet de loi, l'Ile-de-France, qui connaît les difficultés que j'ai évoquées tout à l'heure, dévalera la même pente que les autres régions. Ce n'est pas très heureux, ni pour l'Ile-de-France ni pour la France entière.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Comme si, madame, nous avions inventé l'inflation en France ! Pendant les quatre dernières années, sous le gouvernement précédent, elle fut de 13 à 14 p. 100. Nous ajustons.

Mme Hélène Missoffe. Je ne vous répondrai pas sur l'héritage.

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

M. François Asensi. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, chers collègues, c'est une ancienne revendication des travailleurs et des élus de la région Ile-de-France qui va être enfin satisfaite.

La redevance pour la création de locaux à usage industriel a vécu. La suppression de cette mesure injuste et discriminatoire instituée par la droite pour pénaliser Paris et sa région sera ressentie d'autant plus positivement que les suppressions d'emplois industriels y ont atteint, ces dernières années, le niveau le plus élevé de toutes les régions françaises.

Le dernier septennat a placé l'Ile-de-France parmi les toutes dernières régions françaises pour la part des emplois industriels, par rapport au nombre total des emplois.

Cependant, si le maintien et le renforcement des principes de la redevance pour les bureaux peuvent être un moyen intéressant pour combattre la spéculation qui sévit dans ce domaine, il est moins normal que les activités de recherche soient aussi lourdement pénalisées. D'autant qu'elles sont un facteur de dynamisme pour l'ensemble de l'activité industrielle régionale et nationale.

Les députés communistes considèrent que l'application de la redevance pour le secteur tertiaire, plutôt qu'une taxe instituée de façon étatique et centralisée, pourrait être un outil intéressant d'aménagement régional, tenant compte des très fortes disparités à l'intérieur de l'Ile-de-France.

L'application de la redevance pourrait mieux tenir compte de ces inégalités et des objectifs d'aménagement de la région, remettre en cause par exemple le sous-développement tertiaire de l'Est parisien, et l'hypertrophie de l'Ouest. L'exonération des villes nouvelles montre qu'il est possible de généraliser cette démarche qui devrait être placée sous la responsabilité des instances régionales.

Enfin, le maintien de la procédure d'agrément, contrôlée de façon discrétionnaire par la D. A. T. A. R., pose le problème du niveau de décision compétent à propos de l'implantation des activités. Nous estimons que le niveau adéquat en la matière, n'est pas celui de l'Etat, mais plutôt celui des régions dont l'intervention et la responsabilité en matière économique devraient revêtir un caractère nouveau pour une véritable décentralisation et une véritable régionalisation.

Exception faite de ces réserves, certes importantes, les députés communistes approuvent le projet de loi présenté par le Gouvernement et le voteront. Car il s'agit d'une avancée importante pour la région Ile-de-France allant dans le sens d'un allègement des mesures d'exception qui la pénalisaient.

Mais, si positive que soit la suppression de la redevance, il est bien évident que ce ne sont pas les mesures d'ordre réglementaire qui déterminent fondamentalement la situation économique des régions.

Stopper l'hémorragie qu'a subi le tissu industriel de l'Ile-de-France, impulser le redressement de sa situation économique, passe par une ferme volonté de promouvoir une croissance viable, cohérente et efficace de ses industries.

Il faut rompre avec cette politique encouragée par le grand capital et mise en œuvre par les gouvernements de l'ancienne majorité et qui vise au redéploiement de l'industrie au détriment des bases productives de l'Ile-de-France, à la déstabilisation du tissu économique et social, à la suppression des investissements et des emplois productifs.

Cette rupture exige de la part du Gouvernement un vaste effort pour s'opposer à certains objectifs du grand patronat, lequel continue à agir contre l'intérêt économique de la nation et de la région. Il convient d'agir concrètement, pour mettre un terme aux pratiques de certains chefs d'entreprise qui visent à financer leurs exportations de capitaux, leurs achats de sociétés étrangères, leurs départs de production par des désinvestissements massifs, des arrêts de production, des fermetures d'entreprises dans la région Ile de France.

Cela est d'autant plus vrai que le patronat poursuit, voire accentue, le démantèlement de ses unités de production dans la région, qu'il s'agisse de Kléber à Colombes, de Kodak à Vincennes, d'Unic-Fiat à Trappes, de Chausson et de Citroën dans les Hauts-de-Seine, d'Ernauld-Somua à Vélizy, de Motobécane à Pantin, de Bosch à Saint-Ouen ou de Sofralait à Paris, pour ne prendre que ces quelques exemples.

Ce sont plusieurs centaines d'emplois que le patronat a décidé de supprimer dans chacune de ces entreprises.

De même, des groupes nationalisés s'intègrent malheureusement dans ce processus. Ainsi, après avoir signé des contrats de solidarité portant sur plusieurs milliers d'emplois, il semble bien que quelques-uns s'orientent vers la suppression d'effectifs dans leurs établissements de la région parisienne par le biais des pré-retraites, l'embauche s'effectuant principalement, voire uniquement en province. C'est le cas du groupe Alstom-Atlantique et de Râteau, sa filiale, à La Courneuve.

Ces gâchis considérables, qui nourrissent la perte d'efficacité de nombre de nos industries régionales, sont aggravés par l'affectation de l'essentiel des moyens financiers à l'investissement hors de nos frontières et non à l'amélioration et à la modernisation de l'appareil productif de la région.

Développer l'industrie française, reconquérir le marché intérieur, ces deux objectifs de la politique du Gouvernement ne peuvent s'accommoder de ces pratiques patronales.

Nous apprécions positivement les objectifs du Gouvernement qui visent au renforcement et à la reconquête d'un certain nombre d'industries du pays, telles que l'électronique, la machine-outil, la filière bois, le textile, l'habillement, la chimie.

Mais — nous l'affirmons clairement — c'est tout à fait à tort que l'on croit ou que l'on fait croire que ces objectifs peuvent se réaliser sans la région parisienne. Il est illusoire de promouvoir un nouveau développement de ces branches décisives en se passant de ce fantastique moteur de l'innovation, de la croissance, de l'efficacité qu'est l'industrie en Ile-de-France.

Il est faux de dire que la délocalisation d'activités de Paris vers la province est bonne pour cette dernière et pour notre industrie. En effet, dans la plupart des branches, l'affaiblissement de la région parisienne a amplifié l'affaiblissement national. A contrario, la seule branche française qui se soit développée au niveau national de façon significative est l'industrie aéronautique qui s'est le mieux maintenue en région parisienne, et a pu le plus efficacement se diffuser vers la province, le Sud-Ouest en particulier.

Il n'est pas bon que certaines mesures administratives qui handicapent la région soient encore prises aujourd'hui par des organismes officiels comme la D. A. T. A. R. Celle-ci, par exemple, aurait refusé son agrément pour l'extension du centre de recherches de l'entreprise Roussel-Uclaf à Romainville.

Il n'est pas bon, non plus, que soient favorisées les opérations de décentralisation d'administrations vers la province, comme le bassin des Carènes du XV^e arrondissement vers le Vaudreuil ou la caisse des mines de Paris vers Lille.

Ces opérations, tout en créant des problèmes sociaux parfois insurmontables pour les fonctionnaires et leur famille, ne créent quasiment pas d'emplois dans leur lieu de destination.

En conclusion, je voudrais souligner que, tout en nous réjouissant de la suppression de la redevance, nous estimons qu'il convient aujourd'hui de mettre en œuvre une véritable politique de reconquête de l'industrie régionale, ce qui implique à nos yeux que le Gouvernement agisse efficacement dans le sens qui correspond aux objectifs d'une grande industrie régionale en Ile-de-France. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, au nom d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire, au nom d'une solidarité interrégionale, le projet que nous examinons aujourd'hui part assurément d'une excellente intention.

Comment ne pas souscrire au bien-fondé d'une politique de décentralisation dans une période où s'aggravent, dans de nombreuses régions de France, des difficultés économiques, parfois ponctuelles, parfois plus générales, auxquelles il importe de remédier ?

Votre projet, pourtant, risque d'aboutir à l'effet inverse de celui que vous recherchez.

Ainsi, à partir d'une analyse, que nul ne conteste, sur l'évolution économique de la région parisienne, à savoir le déclin des activités industrielles et une augmentation peut-être excessive des activités tertiaires, vous avez rapidement, peut-être trop rapidement conclu qu'il fallait mener une « vigoureuse politique de rééquilibrage des activités tertiaires », le rapporteur ajoutant avec sagesse que l'effort de rééquilibrage des activités industrielles de la région Ile-de-France ne pouvait être conduit « qu'avec prudence ».

Ce sont là deux mots-lès : équilibre et prudence, car la marge disponible pour localiser volontairement, je dirais même autoritairement, des activités économiques, est extrêmement réduite.

Le risque majeur que fait courir ce projet est non seulement de ne pas résoudre les problèmes de décentralisation des activités tertiaires mais aussi de porter un coup, qui peut être terrible, à l'économie de la région Ile-de-France.

J'en viens au dispositif du projet et tout d'abord à la suppression de la redevance exigible lors de la construction de locaux à usage industriel. Je m'interroge sur l'opportunité de supprimer totalement cette redevance, car si la désindustrialisation de la région parisienne est, hélas, une réalité d'évidence, je crains que cette suppression ne profite davantage aux entreprises industrielles importantes qu'aux entreprises moyennes et petites.

Je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, que vous puissiez nous faire part de votre sentiment sur ce point.

Ensuite, ce texte prévoit la réévaluation du taux plafond de la redevance tertiaire, y compris d'ailleurs pour les activités de recherche, ce qui est singulier. Je m'interroge sur l'opportunité d'un projet de taxation spécifique des activités de recherche en région Ile-de-France, quelques mois seulement après la promulgation de la loi d'orientation pour la recherche !

Je m'interroge également sur la portée générale de cette mesure qui dissuadera davantage certaines sociétés étrangères, alors que l'on semble parfois vouloir faciliter les investissements étrangers en France. Est-ce pour reconquérir le marché intérieur ? Cela mérite d'être précisé.

Cette mesure pénalisera davantage aussi certaines activités tertiaires qui, par définition, ne peuvent s'exercer qu'à l'intérieur de la région Ile-de-France. Tel est le cas, en particulier, de toutes les activités liées au transport et à la distribution, ou des activités connexes de transit national ou international qui exigent que les entreprises concernées disposent, pour accomplir leurs tâches, d'un minimum de bureaux. Je pense en particulier aux activités exercées à l'intérieur des plateformes de distribution de marchandises qui, dans la région Ile-de-France, sont souvent intégrées dans un plan d'aménagement concerté de la distribution, conformément aux options et aux orientations de la politique des transports.

Ces activités de transport sont tellement essentielles à la vie et au développement de la région Ile-de-France qu'elles sont quelquefois exercées par les collectivités publiques elles-mêmes ou par des établissements publics dépendants de ces collectivités publiques, voire, dans certains cas, pour des raisons concrètes, par des sociétés d'économie mixte à capitaux publics majoritaires.

Pour éviter ce risque, j'ai déposé un amendement tendant à maintenir les taux actuels de redevance pour les entreprises appartenant à ce domaine d'activité, quand elles appartiennent au secteur public.

Je m'interroge enfin sur l'augmentation de la taxe dont le montant du plafond passe de 500 francs à 1 300 francs en s'appliquant indistinctement à toutes les catégories de bureaux, quels que soient leur standing, leur nature leur finalité et, par conséquent, quel que soit leur prix de revient.

Je note toutefois que, pour un prix de revient moyen de construction de l'ordre de 4 000 francs le mètre carré, le montant du plafond de la redevance, s'il est poussé jusqu'à son maximum — peut-être me donneriez-vous quelque apaisement à ce sujet — représentera une majoration de près d'un tiers, ce qui, dans la situation économique du moment, est particulièrement dissuasif pour la relance de certaines activités industrielles et pour le développement des échanges dans la région Ile-de-France.

C'est pourquoi les membres du groupe Union pour la démocratie française ne voteront pas ce texte s'ils n'obtiennent pas les assurances que j'ai demandées.

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

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le ministre d'Etat, lors de l'examen du projet de loi sur les agglomérations nouvelles, je vous ai fait part de mes préoccupations sur le rééquilibrage à l'Est de la région Ile-de-France. Quelle n'est pas aujourd'hui ma satisfaction de constater combien, par le texte que vous nous soumettez aujourd'hui et, au-delà même, par l'engagement que vous venez de prendre, la prise en compte de nos revendications légitimes est enfin à l'ordre du jour. Elles sont légitimes, en effet, quand on remarque que, alors que le poids de la démographie de la région semble être en nette régression, passant de 19 p. 100 en 1975 à environ 18 p. 100 du total national à ce jour, le département de Seine-et-Marne subit une poussée hors du commun, particulièrement à proximité de la proche couronne, et M. Alain Vivien a souvent signalé ce point.

Elles sont légitimes également lorsque l'on examine le déficit constant d'emploi.

Elles sont légitimes enfin, compte tenu des chiffres relevés en matière d'implantation. Ceux-ci mettent en effet en évidence la faiblesse du nombre des emplois créés face à certaines zones d'activités occupées ou en voie de l'être, et ils nous amènent à constater le peu d'empressement des entreprises à venir s'y implanter définitivement et, surtout, à y établir leurs sièges sociaux.

Nous sommes de ceux qui réclament l'équilibre, parce que nous acceptons l'urbanisation nouvelle souhaitée par les pouvoirs publics afin de résorber les difficultés en matière de logements sociaux de qualité. Nous l'avons d'ailleurs prouvé lors du débat sur le projet de loi relatif aux agglomérations nouvelles. Mais si nous acceptons, entre autres pour Marne-la-Vallée, l'urbanisation d'un secteur Est nécessaire à la politique que vous comptez mener, nous pensons, parce que nous sommes responsables, que le Gouvernement doit prendre aussi ses responsabilités.

Nous avons plaisir à constater aujourd'hui que vous vous engagez dans cette voie. Encore faudrait-il, monsieur le ministre d'Etat, que cette volonté s'exprime concrètement par les décisions du comité de décentralisation à l'égard de sociétés créatrices d'emplois qui attendent de s'établir à l'Est de la région parisienne.

Nous attendons beaucoup de ce projet de loi, dans la mesure où il exprime cette détermination déjà évoquée dans le plan intérimaire et dans les préparations du IX^e Plan.

Enfin, permettez-moi d'espérer que cette réforme se traduira également par des décisions du conseil régional d'Ile-de-France qui soutiennent vos initiatives et ne pénalisent pas un secteur est en état d'abandon.

Il y a sans nul doute, contre la politique des gouvernements précédents, un ensemble de moyens à mettre en œuvre pour offrir aux industriels un véritable choix. Dans ce cadre, la redevance est l'un des éléments d'action, mais il y en a d'autres. Je pense en particulier à une réforme fiscale — notamment en matière de taxe professionnelle — qui devrait compléter cette démarche.

Je terminerai cette brève intervention en rappelant que le département de Seine-et-Marne, habituellement considéré comme le poumon vert de la région, comme une zone rurale privilégiée, commence, enfin, à être pris en compte dans sa diversité. Il y a lieu en effet de bien différencier cette frange rurale, dont je parlais à l'instant, de la frange ouest de notre département. La forte urbanisation de cette frange — plus de 50 p. 100 d'augmentation de la population de 1975 à 1982 — pose bien des problèmes, parmi lesquels le plus préoccupant est évidemment celui de l'emploi.

Nous avons donc besoin de vous, monsieur le ministre d'Etat, du Gouvernement, de la région; nous avons besoin des industriels. Vous nous offrez une chance supplémentaire d'aller dans le bon sens. C'est pourquoi nous soutenons votre projet. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Robert de Caumont. Député d'un département éloigné de la région parisienne et souffrant depuis de nombreuses années d'une dévitalisation accentuée des activités productives, mon objectivité à l'égard du projet que nous allons voter ne peut être suspectée. C'est pourquoi je tiens à exprimer ma conviction que les mesures négatives n'ont jamais constitué, à elles seules, une politique et qu'il faut avoir le courage d'en finir avec celles dont l'évolution de ces dernières années a démontré qu'elles avaient infiniment plus d'effets dissuasifs à l'égard de la création d'emplois en région parisienne que d'effets incitatifs en faveur de la création d'emplois dans les régions les plus défavorisées.

En revanche, le nouveau régime des aides au développement régional, la capacité d'intervention accrue des collectivités territoriales et, notamment, des régions, permettront, je l'espère, de

promouvoir des activités nouvelles, mieux enracinées dans la réalité spécifique de chaque région et correspondant à leur vocation locale. Ces virtualités existent et il faut libérer et soutenir la faculté d'initiative de ceux qui peuvent les mettre en valeur.

Il existe en effet, beaucoup plus qu'on ne croit, des activités qui ne sont nullement tributaires des sources d'approvisionnement, des débouchés ou du niveau de service qu'apporte la capitale et son environnement et qui peuvent avantageusement s'installer ailleurs. Les industries du déneigement, des engins pour l'entretien des stations de sport d'hiver, du matériel adapté à l'agriculture de montagne, la recherche agronomique orientée vers ces spécificités ont mieux leur place dans les Hautes-Alpes que dans les Hauts-de-Seine, nul ne le conteste. Or, ce sont des activités pour lesquelles le sous-développement de notre pays — l'un des principaux marchés mondiaux pour l'un de ces domaines — est particulièrement affligeant. Il existe bien d'autres filières comparables qui permettraient de relancer l'activité de nos régions.

Mais est-ce une raison pour continuer d'enrayer la création ou le développement en région Ile-de-France, durement frappée elle aussi par la crise, d'activités industrielles dont il n'est pas évident, dans beaucoup de cas, qu'elles pourraient envisager une alternative viable ailleurs? Plus encore, est-ce une raison pour se priver des moyens de rééquilibrer les activités à l'intérieur même de la région parisienne alors que les relations domicile-travail y posent de si lourds problèmes, si coûteux pour les intéressés et pour la nation? Tel est notamment le souci de notre collègue Alain Vivien qui m'a demandé de faire part de ses préoccupations à cet égard et, par conséquent, de son adhésion convaincue au projet que nous allons adopter.

Notre collègue estime que les conséquences de la loi du 7 juillet 1971 et du décret du 11 avril 1972 ont été catastrophiques pour l'est de l'Ile-de-France et singulièrement pour la Seine-et-Marne dont la superficie équivaut à celle de l'ensemble des sept autres départements de la région. Il relève que l'implantation préférentielle d'industries et de bureaux à Paris et dans l'ouest de la région a joué avec d'autant plus d'inconvénients pour la Seine-et-Marne que l'ouest de ce département subissait une forte poussée d'urbanisation qui ne s'est pas ralentie, que ce même secteur accueille deux des cinq villes nouvelles implantées en Ile-de-France — Melun-Sénart et Marne-la-Vallée — que les créations d'emplois dans ces deux agglomérations nouvelles ont été très inférieures aux prévisions alors que les rythmes de construction sont restés soutenus.

Le déséquilibre habitat-emploi est devenu, constate M. Vivien, une véritable obsession pour les élus locaux conscients des répercussions considérables des migrations quotidiennes de salariés tant en ce qui concerne les coûts humains que les investissements de circulation.

Sous le précédent gouvernement, en dépit de très nombreuses interventions de la part de nos collègues et notamment de M. Vivien, les seules propositions de modification de la carte des redevances n'obtenaient au mieux que la réponse suivante : une telle démarche nécessiterait de recueillir les avis favorables de trop de départements ministériels pour avoir une chance d'aboutir. Ce type d'arguments, permettez-moi de le souligner, était un véritable aveu de l'incapacité du pouvoir politique d'hier à maîtriser l'appareil administratif. De ce point de vue aussi, les choses ont changé; il a suffi de la venue d'un gouvernement à direction socialiste pour qu'une solution soit étudiée. Elle nous est soumise aujourd'hui, et nous tenons à en féliciter le Gouvernement.

Sur le fond, l'abolition de toute redevance industrielle est une mesure positive. L'engagement que vous avez pris en janvier 1982, monsieur le ministre d'Etat, est tenu. Cette décision incite et incitera d'autant plus les chefs d'entreprise à s'installer dans l'est parisien que, d'ores et déjà, des groupements de communes, ainsi que l'établissement public de Melun-Sénart, ont renoncé à des taxes qu'ils levaient eux-mêmes.

S'agissant de la redevance pour création de bureaux, les termes du projet de loi recueillent notre assentiment sous le bénéfice des observations et amendements déposés par la commission.

M. Alain Vivien estime en outre que la carte des redevances doit tenir le plus grand compte du déficit d'emplois tertiaires, notamment féminins, observé en Seine-et-Marne. Il souhaite donc très instamment que le taux zéro déjà appliqué dans de nombreuses communes soit étendu à l'ensemble du département, y compris aux quatre communes inscrites dans la zone actuelle à 200 francs.

En ce qui concerne enfin l'évolution de la taxe, telle qu'elle a été retenue par le comité interministériel du 6 mai 1982, notre collègue souhaiterait qu'aucune rigidité ne bloque son évolution

mais qu'il soit tenu compte de l'évolution du rapport habitat-emploi pour en déterminer la croissance éventuelle. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Je tiens d'abord à remercier M. Bassinet de l'appréciation d'ensemble qu'il a portée sur le texte au début de son exposé. Je me réjouis de l'avoir vu reconnaître que la région Ile-de-France est bien une région à part entière et pas un appendice de Paris; cette approche est essentielle. Je veux également lui dire — j'aurai l'occasion de le rappeler souvent — que, dans les dispositifs généraux d'aménagement du territoire qui ne sont pas ceux dont nous débattons aujourd'hui, la région Ile-de-France a reçu une attribution nouvelle: celle de la prime régionale à l'emploi; cela est important.

J'ai été heureux aussi que M. Bassinet rappelle à l'Assemblée quelles avaient été les positions prises au cours des années précédentes par l'actuelle majorité et par l'actuelle opposition. Je peux donc parler ici au nom d'une continuité politique claire.

Je tiens par ailleurs à rappeler toute l'importance que nous avons accordée à l'avis du comité économique et social de la région Ile-de-France. Je crois d'ailleurs pouvoir affirmer que le projet gouvernemental est très proche de ses options; je ne pense pas que ces propos compromettent le comité économique et social, vous en jugerez vous-même.

En ce qui concerne enfin les conditions de règlement de la redevance, je dirai simplement à M. Bassinet qu'elles seront bien réexaminées au niveau du règlement. J'ai cependant déjà indiqué tout à l'heure, en évoquant ce problème, que la fixation des délais est une manière de prendre en charge tout le contentieux administratif auquel cela a donné lieu. Mais la loi ne fera pas tout; c'est par le règlement que nous serons amenés à apporter une réponse satisfaisante à ce problème qui se pose à des entreprises placées dans des situations très variées. Il y a donc besoin d'une grande souplesse, car nous devons pouvoir ajuster.

L'intervention de Mme Missoffe m'a posé un problème.

Je suis assez attaché à la qualité de la démocratie pour espérer de tout débat qu'il nous enrichisse et que l'on se comprenne bien. Sa conclusion, au moins, m'a satisfait; vous ne voterez pas ce projet, madame, et cela vaut mieux, compte tenu de ce que vous en avez dit. Mais il faut bien comprendre ce que nous faisons et je ne suis pas sûr que nous nous comprenions bien. Ne pas voter le projet, cela veut dire premièrement refuser la suppression de la redevance industrielle en Ile-de-France, ce qui revient à maintenir à l'encontre de cette région une pénalisation industrielle; cela signifie, deuxièmement, s'agissant du taux d'une redevance pour création de bureaux que nous n'avons pas créée et que nous actualisons pour tenir compte de l'inflation, chercher à maintenir surreptitamment au profit de la région parisienne et aux dépens du reste du pays une rente de situation constituée grâce à l'inflation.

Tels sont les deux axes fondamentaux de ce que nous faisons aujourd'hui. Je préfère, madame, puisque vous avez parlé d'un mystérieux projet, que je ne connais pas et qui aurait pour but, aujourd'hui, de saisir l'Assemblée d'une intention de pénaliser la région parisienne, alors que nous la dépenalisons, que vous ne votiez pas ce texte. Faites attention; nous nous expliquerons sur le terrain. Mais je ne m'attendais pas à autant d'incompréhension stupéfiante.

M. Asensi, que je remercie d'avoir porté sur l'ensemble du projet une appréciation satisfaisante, a argumenté sur plusieurs points. Il a formulé un certain nombre de remarques sur la plupart desquelles je partage son avis. Mais, pour bien nous entendre, il convient d'entrer un peu plus dans le détail.

Vous avez dit, monsieur Asensi que l'agrément restait un handicap. Mesurons-le. Il y a moins de 4 p. 100 des dossiers industriels qui reçoivent une réponse négative; pour tous les autres non seulement elle est positive mais, en plus, vous le savez, nous raccourcissions les délais puisque, désormais, la non-obtention dans le délai d'un mois d'une réponse négative ou positive vaut agrément. Le handicap par retard est donc extrêmement faible.

Par ailleurs, la plupart des cas qui figurent dans ces 4 p. 100 pour lesquels l'agrément n'est pas donné visent de grandes sociétés, parfois des sociétés étrangères, avec lesquelles mes services cherchent à établir un dialogue complet afin d'obtenir une politique de localisation équilibrée sur le territoire. En général, quand l'agrément n'est pas donné, c'est que certains éléments du groupe en question sont déjà installés en Ile-de-France, puisque, par hypothèse, il s'agit de grandes sociétés. Nous pourrions, et je vous en fais volontiers la proposition, discuter d'un certain nombre de points de détail mais vous verrez que, en général, cette disposition joue dans le sens de l'équilibre pour l'ensemble du territoire français mais pas systématiquement aux dépens de la région Ile-de-France, tant s'en faut.

Je crois qu'il est nécessaire de maintenir ce dispositif qui est la condition d'ouverture d'un débat négocié entre la puissance publique et les groupes ayant une politique de localisation en France. Si l'agrément tombait, nous n'aurions même plus cette arme et je ne doute pas un instant que le groupe communiste le regretterait. Elle nous sert ici ou là, y compris d'ailleurs à l'intérieur de la région Ile-de-France, pour pousser à des localisations en villes nouvelles, par exemple. En effet, la réponse positive à l'agrément peut s'accompagner de conseils un peu fermes.

M. Asensi a également émis trois réserves.

Il a d'abord estimé que la recherche était frappée trop fortement. En la matière, il m'appartient de rappeler que nous ne proposons qu'un rattrapage de la seule dérive monétaire; nous demeurerons même en-deça puisque l'actualisation calculée en 1981 ne prendra son plein effet qu'au début de 1983 avec la promulgation de la loi. Par ailleurs ce n'est qu'en trois ans que nous rattraperons le plafond, par décret — je l'ai dit tout à l'heure — afin d'éviter des effets trop dissuasifs. J'espère que ces précisions atténueront votre inquiétude sur ce point.

Vous avez ensuite souhaité que le produit de la redevance soit affecté intégralement au niveau régional. Sur ce point, monsieur Asensi, le Gouvernement n'est pas d'accord avec vous. Il s'agit en effet d'une disposition de solidarité interrégionale et nationale. Le fait que, symboliquement il y ait partage — la moitié sera attribuée à l'établissement public régional de l'Ile-de-France lui permettra de compenser en partie les effets négatifs de cette disposition alors que l'autre favorisera l'animation industrielle et tertiaire dans toute la France et surtout dans les zones défavorisées — traduit précisément, au niveau de l'usage de l'argent, la même politique. Il faut garder une logique.

Enfin, ministre responsable, je ne peux laisser passer, sans la relever, l'expression: « les décisionnaires discrétionnaires de la D.A.T.A.R. » Vieille affaire, vieux sujet de conversation! D'abord, puis-je rappeler que ce n'est pas la D.A.T.A.R. qui prend les décisions? Elle les propose, les instruit, mais c'est le comité de décentralisation qui les prend, c'est-à-dire les ministres, soyons clairs à ce sujet. Pour avoir des services de qualité, je prétends assumer la responsabilité des décisions qu'ils prennent! Ensuite, le comité agit dans le cadre d'une instruction générale donnée par le Premier ministre lui-même à la suite de la réunion au mois de juin 1981 du comité interministériel d'aménagement du territoire. Pour ces raisons, ne nous permettons pas d'user de formules aussi brutales que « décisions discrétionnaires »!

Du reste, on ne conduit pas une politique de décentralisation du tertiaire sans faire quelque mal ici ou là. Telle décision a peut-être été mal prise par telle commune de la région Ile-de-France, ou par tel établissement: mais ce n'est pas, je préfère vous le dire d'emblée, le cas d'espèce ou l'application qu'il faut juger; c'est l'ensemble, la politique générale. Je ne partage pas l'avis de ceux qui pensent qu'il serait acceptable d'abandonner la politique de décentralisation du tertiaire. D'un commun accord, tout en dialoguant, nous devons avoir le courage de nous saisir du problème « par le gros bout ». Certes j'ose dire qu'il s'agit d'une politique difficile, toujours douloureuse, mais je la crois tout de même nécessaire.

Petit détail: pour Roussel-Uclaf, à Romainville, aucune décision n'est encore prise: les discussions continuent.

S'agissant du secteur public, aucune de ces politiques de décentralisation ne peut être mise en œuvre par la contrainte. Aussi est-ce sur la base du volontariat des personnels concernés que les décisions de décentralisation sont appliquées dans les groupes publics. On l'a surabondamment montré, inutile de nous y étendre maintenant.

Je vous remercie, monsieur Gantier, d'avoir commencé votre intervention en déclarant qu'au moins le projet partait d'une intention excellente. Apparemment, si je suis votre jugement, nous nous serions un peu perdus en route, et le projet risquerait d'avoir un effet inverse de celui qui est recherché. Oh, monsieur Gantier, tant que ça! La marge est réduite, j'en conviens. Qu'il nous faille conduire notre politique avec prudence, soit: mais nous n'avons peut-être pas la même conception de cette prudence dans la pratique? Nous le verrons lors de l'examen des articles et des amendements. La prudence: tel est l'esprit avec lequel nous avons bâti le projet. Selon vous, deux risques se présentent. Ce texte risque de ne pas résoudre le problème de la décentralisation du tertiaire tout en portant un coup terrible à l'économie de la région Ile-de-France.

Nous ne parviendrons pas à résoudre le problème de la décentralisation du tertiaire? Avec ce projet tout seul et en quelques années? Alors là, vous avez raison, monsieur Gantier; autant l'annoncer d'emblée, car cela est certain. Mais le problème est tellement immense, et il nous suivra pendant tant d'années, que la prudence exige d'agir avec le sens du temps.

Précisément, c'est au nom de votre seconde remarque que nous devons accepter d'encourir la première. Vous nous recommandez la prudence ? Vous avez raison ! Et nous ne prétendons pas, en effet, résoudre tous les problèmes en quelques années.

Sans compter qu'il existe d'autres armes, et une pente générale. Je veux vous rappeler tout de même que nous devons rester fermes. Car, et c'est l'un des faits sur lesquels je donne raison à Mme Missoffe, si le développement économique s'est ralenti en Ile-de-France, y compris dans le secteur tertiaire, il n'en demeure pas moins que cette région conserve entre la moitié et les deux tiers des effectifs des professions du tertiaire en France ! Voilà qui est malgré tout incompatible avec l'idée que le développement économique de la province française pourra avoir lieu même si la province est « amputée » des centres de décisions. C'est le tertiaire qui permet, en effet, l'activité industrielle.

Du reste, je ne crois pas que le coup porté par notre orientation pour la région Ile-de-France sera si terrible que vous le craignez. Il ne s'agit même pas de retrouver intégralement les chiffres de la prime telle qu'elle a été créée en 1960 et 1971 ! Nous « rappelons » simplement un peu au-dessous du niveau de l'inflation — compte tenu que nous atteindrons le plafond dans trois ans, tout au moins pour les parties de l'Ile-de-France qui toucheront ce plafond !

Nous pourrions comparer les prix de la location des bureaux. Voici quel est le loyer moyen annuel du mètre carré de bureau « grand standing » au 1^{er} janvier 1982 — ces chiffres ont paru récemment : 1 450 francs à Paris, 1 100 francs à la Défense, 2 990 francs à Londres, 3 530 francs à New York, 3 300 francs à Hong Kong et 2 810 francs à Tokyo.

Par conséquent, la redevance est modeste. La majoration ne sera pas du tiers, mais d'à peine le quart, compte tenu des délais que nous prendrons.

M. Gilbert Gantier. Vous avez considéré les bureaux de grand standing.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. En effet. Avec d'autres, les comparaisons seraient peut-être légèrement différentes ; mais le décalage est net et il joue, je le crois, partout.

D'ailleurs, nous nous en assurons. Nous avons rassemblée pour vous répondre tous les chiffres que nous pouvions avoir rapidement sous la main le temps d'une séance. Un examen approfondi sera nécessaire. Ma conviction reste que nous sommes un peu au-dessous de la moyenne par rapport aux grands centres internationaux.

De toute façon, nous avons à satisfaire les exigences de l'amélioration de l'équilibre interterritorial de notre société, quel que soit le rapport avec les autres. Nous avons la chance que ce rapport nous laisse une marge peut-être un peu plus large que celle que vous avez mentionnée. Je me souviens de votre expression : « la marge est étroite ». Là, elle l'est un peu moins que l'on ne pouvait le penser.

Puis-je entreprendre d'essayer de vous convaincre à mon tour que vous avez commis une erreur ? « La suppression de la redevance sur les locaux industriels ? Je ne puis qu'applaudir », avez-vous dit, monsieur Gantier, ajoutant : « mais après tout, je me demande s'il faut la supprimer totalement : la suppression ne favorise-t-elle pas surtout les grandes entreprises plutôt que les petites et les moyennes ? »

Personnellement, je ne le crois pas. Ce sont surtout les petites et les moyennes entreprises qui seront soulagées. Elles constituent l'enjeu. La suppression totale de la redevance sur les locaux industriels s'impose donc. Elle est la seule possibilité. Dans la mesure où la redevance est proportionnelle aux effectifs, c'est-à-dire à l'importance des opérations — elle ne l'est pas au chiffre d'affaires — je gage que, dans le passé, elle a toujours été beaucoup plus pesante. Si nous calculons quel pourcentage elle représente du chiffre d'affaires et *a fortiori* des bénéfices pour les petites entreprises et pour les moyennes ou les grandes, nous tomberons aisément d'accord. Mais je ne vous donne même pas mon accord sur l'analyse ou le diagnostic : pour soulager les petites et les moyennes entreprises il fallait y aller carrément, si j'ose dire, et « dépenaliser » totalement la région parisienne, quitte à ne pas même me révéler capable de me faire comprendre de tout le monde au sein de cette honorable assemblée.

Je ne vous suivrai pas, monsieur Gantier, en ce qui concerne les activités de transport, de transit ou de recherche.

S'agissant de la recherche, mon collègue Jean-Pierre Chevènement passe pour très attaché au développement de la recherche scientifique en France. Je le suis d'ailleurs tout autant que lui, car cette orientation est absolument nécessaire pour notre pays. Son ministère a témoigné de son attachement très vif à l'idée du maintien d'« une pousaée » — donc de la prime, ici

la redevance — très forte sur la décentralisation des activités de recherche. En effet, il y a une « sous-vitalisation » de l'ensemble de la province française dans ce domaine.

D'ailleurs, monsieur Gantier, c'est une des conclusions majeures du colloque sur la recherche. Je n'ai donc pas le sentiment, tout en demeurant dans la ligne du ministère compétent, de brimer qui que ce soit.

Enfin, je ne vous suivrai pas non plus en ce qui concerne le tertiaire spécifique et le tertiaire « marchandise », entre autres essentiellement parce que l'on ne distingue pas des sous-catégories dans les services nécessaires à l'activité productive. Comment un libéral comme vous, peut-il entrer dans la voie d'une « sous-réglementation » compliquée, avec des définitions de professions en fonction des rubriques catégorielles de l'I.N.S.E.E. ? Il n'est pas possible de s'en sortir ! Allons ! désadministrons, laissons un peu le libre jeu dans les catégories simples, ne bureaucratisons pas ! Au contraire, passons un pacte : « débureaucratisons » !

Que M. Fourré se rassure : la Seine-et-Marne est présente dans nos préoccupations. Oui, monsieur Fourré, dans le détail d'application des règlements, nous garderons présent à l'esprit le fait que la Seine-et-Marne est à la fois une frange ouest, sérieusement industrielle, proche de l'urbanisation parisienne, et un grand département rural !

Vous m'avez posé aussi le difficile problème du comité de décentralisation. Maire moi-même, je sais fort bien que le système de la représentation par délégation fonctionne parfaitement. La délégation est même au cœur de la démocratie, quand il s'agit des problèmes généraux — le caractère de généralité va d'ailleurs croissant. Mais aucun homme ne peut en représenter un autre dans un comité où l'on va voter cas par cas sur des choix d'implantation : pourquoi telle commune ? Pourquoi pas la commune voisine ?

La représentation des élus au sein du comité de décentralisation poserait à chacun de ces élus des problèmes de déontologie insolubles, terrifiants. Je ne vois même pas le président de la région d'Ile-de-France — je cite une fonction : il y a un individu derrière, mais peu importe — s'engager aisément dans une procédure d'arbitrage, pour l'application d'une politique nationale, entre d'autres élus qui sont membres du conseil régional de l'Ile-de-France ou maires dans la région qu'il administre.

Pour sortir de cette difficulté, qui constitue un point d'application très réel de la démocratie, je vous dirai que je n'aime pas non plus l'administration « secrète », ne rendant pas compte, et décidant toute seule, dans son coin !

Ce n'est pas notre tempérament. C'est pourquoi mes services, mon cabinet et moi-même nous sommes attachés à la recherche d'une solution à ce problème. Que les principes généraux de l'orientation, que les conclusions annuelles — sans aucun doute nécessaires à tirer de l'information nouvelle sur les mouvements migratoires, le niveau de la population et de l'activité économique — que les résultats des sociétés, qu'ils fassent difficulté ou non, que les perspectives de l'emploi liées à l'activité, en un mot que les orientations non pas seulement générales, mais très ponctuelles qui en découlent soient étudiés par une instance élargie, d'accord !

A la condition toutefois que l'on puisse séparer les décisions, les dossiers, cas par cas !

C'est ainsi, je crois, que nous nous entendrons bien, quitte à admettre que l'administration rende compte à un organisme plus spécialisé de ses décisions. Cela, je l'admets tout à fait. Mais il ne faut pas mélanger les genres et il convient de respecter les contraintes particulières qui sont celles de la décision.

Cette réponse vaut aussi pour M. Bassinet et pour M. de Caumont — que je remercie, parce qu'il a souligné la concertation. Il a détecté qu'avant l'élaboration de tout cela, qu'il s'agisse de la carte des aides ou du projet, nous nous étions livrés à une très large consultation. J'ai pris le même engagement quant à l'application à l'intérieur de la région parisienne du dessin de la carte qui va traduire toutes les dispositions que nous prenons.

Mais de toute façon des mesures négatives n'ont jamais suffi à définir une politique : cela vaut pour la politique d'aménagement du territoire. La solidarité nationale et interrégionale ne se limite pas au texte dont nous discutons, qui n'est qu'un projet modeste, un pan dans une politique d'ensemble que j'ai eu — et que j'aurai de nouveau — l'occasion d'exposer devant le Parlement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle que peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — L'article L. 520-1 du code de l'urbanisme est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 520-1. — Dans les zones comprises dans les limites de la région d'Ile-de-France instituée par la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, qui seront fixées par décret en Conseil d'Etat, il est perçu une redevance à l'occasion de la construction de bureaux et locaux de recherche, ainsi que leurs annexes dont la nature est fixée par le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 520-11. »

M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 1 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L. 520-1 du code de l'urbanisme :

« Art. L. 520-1. — Dans les zones comprises dans les limites de la région d'Ile-de-France telles qu'elles ont été fixées par l'article 1^{er} de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976 et qui seront déterminées par décret en Conseil d'Etat, il est perçu une redevance à l'occasion de la construction de locaux à usage de bureaux et de locaux de recherche, ainsi que de leurs annexes. »

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission de la production et des échanges a adopté cet amendement, que je lui ai proposé.

Il a pour objet de fixer les limites de la région d'Ile-de-France par référence à l'article 1^{er} de la loi du 6 mai 1976, de réintroduire la notion de « locaux à usage de bureaux », afin de maintenir une certaine cohérence dans le code de l'urbanisme, et de supprimer le renvoi à un décret en Conseil d'Etat de la définition de la nature des annexes, la rédaction de l'article L. 520-11 étant suffisamment explicite.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Favorable à cette simplification rédactionnelle ; je n'y vois que des avantages.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par l'amendement n° 1. (L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Au premier alinéa de l'article L. 520-2, les termes :

« Le titre de perception doit être émis dans les deux ans qui suivent soit la délivrance du permis de construire, soit le dépôt de la déclaration visée à l'article L. 430-3 », sont remplacés par les termes suivants :

« L'avis de mise en recouvrement doit être émis dans les deux ans qui suivent soit la délivrance du permis de construire, soit le dépôt des déclarations prévues par les articles L. 520-9 et R. 422-3, soit à défaut le début des travaux. »

M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 2, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 2 :

« I. — Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 520-2 du code de l'urbanisme, les mots : « du titre de perception » sont remplacés par les mots : « de l'avis de mise en recouvrement ».

« II. — Dans la seconde phrase du premier alinéa et dans le deuxième alinéa de l'article L. 520-2 du code de l'urbanisme, les mots : « le titre de perception » sont remplacés par les mots : « l'avis de mise en recouvrement ».

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission propose de regrouper à l'article 2 du projet l'ensemble des modifications touchant à l'article L. 520-2 du code de l'urbanisme.

Il s'agit encore de maintenir une certaine cohérence en remplaçant « le titre de perception » par « l'avis de mise en recouvrement », pour actualiser les dispositions de la loi de décembre 1963.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Favorable à cette précision juridique.

En l'occurrence, le terme juridique est non seulement plus précis mais aussi plus compréhensible par l'opinion publique. Le cas est assez rare pour le souligner.

Le travail législatif améliore !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 2.

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Le quatrième alinéa de l'article L. 520-2 est ainsi complété : « ou de la constatation de l'achèvement de ces travaux. »

M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 3 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« I. — Après les mots : « soit le dépôt », la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 520-2 du code de l'urbanisme est ainsi rédigée :

« Des déclarations prévues par les articles L. 520-9 et R. 422-3, soit à défaut le début des travaux. »

« II. — Le quatrième alinéa de l'article L. 520-2 du code de l'urbanisme est complété par les mots :

« ou de la constatation de l'achèvement de ces travaux. »

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. Michel Lambert, rapporteur. Par cet amendement, la commission demande à l'Assemblée de regrouper dans l'article 3 les modifications qui n'ont pas été retenues dans la nouvelle formulation de l'article 2. Il s'agit donc de maintenir l'ensemble des dispositions.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. D'accord, pour les mêmes raisons qu'à l'amendement précédent.

L'Assemblée clarifie les articles 2 et 3 par des amendements conjoints.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 3.

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — Le premier alinéa de l'article L. 520-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le montant de la redevance due par mètre carré de surface utile de plancher peut varier selon les périmètres considérés, sans pouvoir excéder 1 300 F. »

Mme Missoffe a présenté un amendement n° 11, ainsi rédigé :

« Compléter le second alinéa de l'article 4 par la nouvelle phrase suivante :

« Toutefois, pour les constructions à usage de bureaux et locaux de recherche, ainsi que leurs annexes, qui auront fait l'objet, antérieurement à la promulgation de la présente loi, du dépôt d'une demande de permis de construire ou d'une décision d'agrément, le montant de la redevance due par mètre carré de surface utile de plancher peut varier selon les périmètres considérés sans pouvoir excéder 500 F. »

La parole est à **Mme Missoffe.**

Mme Hélène Missoffe. Le projet ne comporte aucune disposition permettant d'exonérer des nouveaux taux de redevance les opérations de construction de bureaux qui, ne bénéficiant pas encore d'un permis de construire, sont cependant déjà engagées sur le plan financier et dont l'instruction administrative a franchi l'étape importante de la décision d'agrément.

Mon amendement a pour objet de ne pas faire supporter la majorité du taux de la redevance à ces opérations.

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

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

Cependant, je tiens à rappeler, à titre personnel, que le changement de taux a été annoncé il y a presque maintenant douze mois, et que les opérations ayant reçu le permis de construire ont été taxées au taux en vigueur actuellement. A cet égard, l'amendement semble discriminatoire en fixant deux conditions : le dépôt d'une demande de permis de construire ou la décision d'agrément.

Or il existe des cas très précis où il n'y a ni demande d'agrément — les locaux de moins de 1 000 mètres carrés — ni procédure de permis de construire : je pense, par exemple, aux déclarations prévues à l'article R. 422-3 et à l'article L. 520-9 du code de l'urbanisme.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. De même que le rapporteur, qui s'est exprimé à titre personnel, mais pour des raisons tenant à la lisibilité générale du projet, je suis défavorable à cet amendement.

Le projet fixe le plafond de la redevance : ce sont les décrets d'application qui permettront un ajustement et une transition sur trois ans pour se rapprocher de ce plafond.

La mesure dont nous débatons a été annoncée, dans son principe, au mois de novembre 1981 — et le Premier ministre, au cours d'un comité interministériel d'aménagement du territoire, avait donné comme consigne aux services de préparer le projet qui vous est soumis. Le plafond arrêté à l'époque ne représentait qu'une faible actualisation du chiffre de 1971. Il me semble que les délais ont déjà été assez longs. Chacun a eu le temps de se préparer.

En outre, pour l'application, nous respecterons des paliers, je le répète. La mesure n'entrera en vigueur que progressivement, en trois ans. Cette transition me paraît suffisante.

Je préfère ne pas trop entrer dans des détails qui sont d'ordre plutôt réglementaire que législatif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Gilbert Gantier a présenté un amendement n° 14 ainsi rédigé :

« Compléter le second alinéa de l'article 4 par la nouvelle phrase suivante :

« Toutefois, pour les locaux de bureaux utilisés par les entreprises exerçant principalement des activités de transport, de distribution et de transit national ou international, lorsqu'ils sont situés à l'intérieur des plates-formes de distribution de marchandises gérées par des collectivités publiques, par leurs établissements publics ou par des sociétés d'économie mixte dont ces collectivités détiennent la majorité du capital, le montant de la redevance ne peut excéder 500 F. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le ministre d'Etat, en me répondant, avec d'ailleurs une grande courtoisie, vous avez déclaré que le problème des transports n'était pas dissociable de celui de la production en général.

Pourtant, je tiens à appeler votre attention sur le fait que les transports permettent de vivifier ou de maintenir en vie plusieurs zones en difficulté dans la région Ile-de-France. Aussi aurais-je souhaité faire bénéficier l'ensemble des bureaux nécessaires à l'activité des transports de mesures de faveur qui m'auraient paru justifiées.

Par mon amendement n° 14, je ne suis pas allé aussi loin, il s'en faut de beaucoup. Je vise seulement le cas très particulier des collectivités publiques, des établissements publics qui en dépendent et des sociétés d'économie mixte qu'elles ont constituées.

Il s'agit de ne pas pénaliser ces organismes publics conçus pour assurer une meilleure activité de transport, quelquefois pour débouteiller Paris — nous savons à quel point cela est nécessaire. Il y a de nombreuses années, le département de la Seine a pris en faveur de l'amélioration des transports des initiatives qui subsistent et même se développent.

Evitons donc de pénaliser les organismes publics comme le département de la Seine. Une majoration serait paralysante et empêcherait certains des développements futurs. Les automobilistes parisiens et les personnes de la région qui se déplacent par l'autobus savent à quel point des initiatives dans ce domaine sont plus que jamais indispensables.

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

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, je serais bien content que M. Gantier retire son amendement !

M. Gantier nous demande là d'établir un régime particulier pour certains types d'activités. Je vous le disais à la tribune à l'instant : plus on subdivise, plus on prend un risque de bureaucratisation. Je ne souhaite pas, pour des raisons de principe, que l'application des diverses dispositions, des divers

outils de la politique d'aménagement du territoire dont nous disposons soit par trop spécifique. Distinguer l'industrie, du reste, cela tout le monde sait le faire ! ce n'est pas trop compliqué. Je ne souhaite pas entrer dans plus de détails.

Mais l'amendement que vous nous proposez, monsieur Gantier, vise également l'exonération d'un type précis de locaux. Les motivations n'en sont pas absolument évidentes, sinon que ce sont des activités d'intérêt national. On pourrait le dire de bien d'autres. Il est donc difficile de donner une justification en termes relatifs par rapport aux autres activités. Enfin, le praticien de la mise en œuvre de cette politique que je suis est obligé de vous dire qu'au moment des constructions de locaux, on n'est pas tellement assuré de l'usage final qui en serait fait. Il s'agit de bureaux « affectés à » ; on pourra les vendre. Souvent les ensembles de bureaux sont décidés et reçoivent l'agrément ou non, deviennent taxables à la redevance dans des projets généraux ; dans le détail, leur utilisation n'est pas encore connue. Bref, l'application de cette disposition serait difficile.

Je comprends fort bien que vous vous intéressiez au marché de Rungis et aux infrastructures qui y sont liées. C'est, en effet, l'un des poumons de l'agglomération parisienne ; il est important. Mais selon tous les critères que nous donnions tout à l'heure, et notamment le déséquilibre Est-Ouest, il sera vraisemblablement dans une partie de l'agglomération parisienne où le taux de la prime sera minimum — quelque chose comme 500 francs sans doute, sinon moins. Cette réponse devrait suffire à vous rassurer. Si vous maintenez votre amendement, je demanderais à l'Assemblée de voter contre.

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

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre d'Etat, c'est avec beaucoup d'attention que je vous ai écouté et je conçois qu'il est difficile de tracer une frontière nette entre les activités industrielles et les activités de service. Par conséquent, si vous nous demandez de repousser cet amendement, nous vous suivrons.

Néanmoins, avant la lecture au Sénat, je souhaite que vous réfléchissiez sur l'aspect spécifique du problème de l'activité de transport. Des dispositions spéciales pourraient inciter à décentraliser en banlieue les sièges et les bureaux afférents à cette activité. Elles s'inséreraient ainsi dans le processus de réorganisation de la région elle-même.

Le problème qu'a évoqué M. Gantier est réel. Vous avez cité Rungis. On pourrait citer Garonor et Sogaris. Cela concerne effectivement des collectivités locales qui risquent d'être pénalisées dans le développement de ces activités.

C'est pourquoi nous vous suivrons, monsieur le ministre d'Etat, mais nous aimerions qu'il vous soit possible, avant la lecture au Sénat, de vous livrer à un examen approfondi de ce problème.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, le Gouvernement, comme la commission, a été saisi en séance de cet amendement. Ma réponse est donc quelque peu improvisée.

J'accepte volontiers d'approfondir ma réflexion. J'ai tout de même répondu à vos questions ainsi qu'à celles de M. Gantier sur la base de deux critères généraux qui résisteront probablement à un examen plus attentif auquel je m'engage néanmoins à procéder avant la lecture au Sénat. Il n'en demeure pas moins que mes raisons sont plus profondes.

Considérons donc que, pour l'instant, le problème est réglé, quitte à le réexaminer ultérieurement.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Je remercie M. le ministre d'Etat pour les indications qu'il a données tout à l'heure. J'appelle son attention sur le fait que, dans l'amendement n° 14, je n'ai parlé que des collectivités publiques ou des établissements publics. Par conséquent, la finalité de l'activité dont il s'agit ne saurait être mise en doute. Il n'y a pas de vente de bureaux. Ce n'est pas du tout comme s'il s'agissait de sociétés qui peuvent construire, ou revendre, ou affecter à d'autres fins ce qui a été construit. Il s'agit là uniquement du cas de collectivités publiques telles que des départements, des ensembles de départements ou des sociétés d'économie mixte dans le capital desquelles des collectivités publiques sont majoritaires. C'est pourquoi si M. le ministre d'Etat acceptait de s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée, nous y serions très sensibles.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Après l'article 4.

M. le président. M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Après l'article 4, insérer le nouvel article suivant :

« I. — Dans le second alinéa de l'article L. 520-3 du code de l'urbanisme, les mots : « sur avis du conseil d'administration du district de la région parisienne », sont remplacés par les mots : « sur avis de la région d'Ile de France ».

« II. — Dans le deuxième alinéa (a) de l'article L. 520-4 du code de l'urbanisme, les mots : « région parisienne », sont remplacés par les mots : « région d'Ile de France ».

« III. — Dans le troisième alinéa (b) de l'article L. 520-4 du code de l'urbanisme, les mots : « au district de la région parisienne », sont remplacés par les mots : « à la région d'Ile de France », les mots : « du district », sont remplacés par les mots : « de la région » et les mots : « de la région parisienne », sont remplacés par les mots : « de la région d'Ile de France ».

Sur cet amendement, MM. Bassinet, Billardon et les membres du groupe socialiste ont présenté un sous-amendement n° 8 ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa (I) de l'amendement n° 4, avant les mots : « de la région d'Ile de France », insérer les mots : « du conseil régional ».

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission a adopté l'amendement n° 4 afin d'harmoniser les dispositions du projet de loi avec les dispositions de l'article de la loi créant la région Ile-de-France.

M. le président. La parole est à M. Bassinet, pour soutenir le sous-amendement n° 8.

M. Philippe Bassinet. Ce sous-amendement tend à ce que le conseil régional soit l'autorité chargée de donner son avis sur les périmètres soumis à redevance. Ce n'est pas parce que le conseil régional de l'Ile-de-France, est d'une majorité différente qu'il faut pour autant proposer une autre instance !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 8 ?

M. Michel Lambert, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 8 et sur l'amendement n° 4 ?

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, j'ai honte. La région s'appelle l'Ile-de-France et est animée par un conseil régional. J'ai trop été ministre et pas assez ancien élu de l'Ile-de-France quand j'ai rédigé le texte. Il était grand temps que cette rectification fût apportée. (Sourires.) J'en remercie tant le rapporteur que M. Bassinet ! Le Gouvernement donne donc son accord au sous-amendement et à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 8. (Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, modifié par le sous-amendement n° 8. (L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Article 5.

M. le président. « Art. 5. — L'article L. 520-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 520-5. — La redevance est calculée sur la surface utile de plancher prévue pour la construction ; son montant est arrêté par décision de l'autorité administrative.

« La redevance est réduite à la demande du redevable si celui-ci établit que la surface de plancher prévue n'a pas été entièrement construite.

« Elle est supprimée, à la demande du redevable, si celui-ci établit que la construction n'a pas été entreprise et s'il renonce au bénéfice du permis de construire ou de la déclaration prévue par l'article R. 422-3.

« Les litiges relatifs à l'assiette et à la liquidation de la redevance sont de la compétence des tribunaux administratifs.

« La redevance est recouvrée par l'administration des domaines dans les mêmes conditions que les créances domaniales. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Dans l'énumération qui figure à l'article L. 520-7, le membre de phrase :

« les garages autres que ceux qui constituent les annexes d'un établissement industriel » est remplacé par les deux membres de phrase suivants :

« dans les établissements industriels, les locaux de bureaux dépendants des locaux de production, et les locaux de bureaux d'une superficie inférieure à 1 000 mètres carrés indépendants des locaux de production ;

« les locaux de recherche, compris dans les établissements industriels. »

M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 5 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 6 :

« Le quatrième alinéa de l'article L. 520-7 du code de l'urbanisme est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les garages ;

« Dans les établissements industriels, les locaux à usage de bureaux dépendants des locaux de production, et les locaux à usage de bureaux d'une superficie inférieure à 1 000 mètres carrés indépendants des locaux de production ;

« Les locaux de recherche compris dans les établissements industriels ; »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Lambert, rapporteur. Dans un souci de clarification la commission a gardé les termes : « les garages » afin de maintenir l'exonération dont ils bénéficiaient antérieurement et afin d'éviter toute confusion.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Il me paraît incontestable que, là aussi, nous améliorerons le texte. Je me rallie à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 6.

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — Au premier alinéa de l'article L. 520-9, sont supprimés les mots : « ou à usage industriel ».

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 12 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 7 :

« Au premier alinéa de l'article L. 520-9, les mots : « ou à usage industriel » sont remplacés par les mots : « ou de locaux de recherche ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Dans la rédaction de l'article L. 520-9 du code de l'urbanisme, telle qu'elle résulte du projet de loi, les créations de locaux à usage de recherche résultant de la transformation de locaux existants ne sont pas passibles de la redevance.

Il serait donc permis aux entreprises de transformer tout ou partie de leur ensemble immobilier en locaux de recherche en passant au travers de la redevance. Nous n'avions pas vu le problème à temps. L'amendement que le Gouvernement dépose en séance a donc pour objet de combler ce vide juridique tout en respectant l'équilibre général du texte.

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

M. Michel Lambert, rapporteur. C'est un amendement déposé en séance publique. La commission n'a donc pas pu l'examiner.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 7.

Après l'article 7.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 13 ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer le nouvel article suivant :

« L'article L. 520-9 est complété par le nouvel alinéa suivant :

« Lorsque l'agrément prévu par l'article L. 510-1 autorise la transformation de locaux soumis à redevance en locaux d'une catégorie soumise à une redevance d'un taux plus

élevé que précédemment, la redevance due est arrêtée sous déduction du montant de la redevance versée au titre de l'usage antérieur.»

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Il s'agit de l'application logique de l'adoption de l'amendement n° 12.

Puisque nous avons comblé, par cet amendement, un vide juridique qui aurait entraîné une non-perception de redevance, il faut traiter le problème du calcul de cette redevance là où elle s'applique du fait de l'amendement n° 12 que l'Assemblée a adopté lors du vote précédent.

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

M. Michel Lambert, rapporteur. La commission n'a pu examiner cet amendement, mais, à titre personnel, j'y suis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13. (L'amendement est adopté.)

Article 8.

M. le président. « Art. 8. — Au second alinéa de l'article L. 520-9 et à l'article L. 520-11, les mots : « titre de perception » sont remplacés par les mots : « avis de mise en recouvrement ».

M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 6 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 8 :

« Dans l'article L. 520-11 du code de l'urbanisme, les mots : « titre de perception » sont remplacés par les mots : « l'avis de mise en recouvrement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Lambert, rapporteur. Il s'agit d'un amendement qui répare une erreur matérielle.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. D'accord. C'est la reprise du deuxième amendement que l'Assemblée a voté et c'est une mise en cohérence avec le texte lui-même.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6. (L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 8.

Après l'article 8.

M. le président. M. Lambert, rapporteur, a présenté un amendement n° 7 ainsi rédigé :

« Après l'article 8, insérer le nouvel article suivant :

« Dans les articles L. 520-7, L. 520-9 et L. 520-11 du code de l'urbanisme, le mot : « chapitre » est remplacé par le mot : « titre ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Lambert, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel, monsieur le président.

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Pas d'objection, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7. (L'amendement est adopté.)

Article 9.

M. le président. « Art. 9. — Les dispositions des articles L. 520-8, L. 520-12 et L. 520-13 sont abrogées. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

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

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, je voudrais remercier d'un mot la majorité d'avoir adopté un texte que je croia important pour la bonne qualité de notre politique, pour une contribution au redressement industriel de l'Île-de-France, pour le maintien d'une politique équilibrée sur le territoire.

Nous avons fait du bon travail législatif. Le texte a été amélioré en séance. Je veux en remercier l'Assemblée, la commission et particulièrement le rapporteur M. Lambert. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-sept heures quarante.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

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 la discussion des articles, et s'est arrêtée à l'article 29.

Article 29.

M. le président. Je donne lecture de l'article 29 :

CHAPITRE III

Du transport routier non urbain de personnes.

« Art. 29. — Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

« — services réguliers publics, y compris les services de transports scolaires et les autres services réguliers spécialisés,

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

« — services privés,

« — services occasionnels publics.

« Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

« Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

« Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

« Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, à propos de cet article 29, je vous poserai d'abord une question relative aux services privés qui seront désormais soumis à déclaration, ce qui, à ma connaissance, n'était pas le cas jusqu'à maintenant. J'ai repris tous les textes et je n'ai rien trouvé à ce sujet : si, par hasard, j'en ai oublié un, je vous saurais gré de me le dire. Je reviendrai tout à l'heure sur les incidences de cette déclaration.

Je voudrais surtout vous interroger à propos des services qui étaient exclus du champ d'application du décret de 1949 en vertu de l'article 2 de ce décret, notamment « les transports exécutés par un service public, ou par un établissement agricole, industriel ou commercial, pour les besoins normaux de fonctionnement, à condition que les véhicules utilisés ne transportent que des personnes attachées au service ou à l'établissement ». Je ne lirai pas tout l'article 2 du décret de 1949.

Vous me répondez que l'avant-dernier alinéa de l'article 29 prévoit que « les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques... pour le transport de leur personnel ou de leurs membres ». Mais cette formule reprend, me semble-t-il, les termes de l'article 2 du décret de 1949.

Je me pose une autre question au sujet de la catégorie visée au début de l'article 29 : « Les services réguliers publics, y compris les services de transports scolaires et les autres services réguliers spécialisés ». Or les services pour compte propre sont en général des services réguliers et spécialisés. Dans ces conditions, je me demande si les services pour compte propre sont inclus dans le champ d'application de l'article 29 ou s'ils en sont exclus. La rédaction n'est pas claire. Je ne vois pas, en effet, à quoi se rapportent « les autres services réguliers spécialisés ».

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

M. Robert de Caumont. Je crois qu'il est au contraire très bon que l'article 29 regroupe dans une définition précise l'ensemble des trafics qui peuvent contribuer à la desserte, notamment des zones les plus défavorisées, enclavées, comme on dit, et pour lesquelles le maintien d'un lien suffisant avec le monde extérieur, tout particulièrement avec les petites villes ou chefs-lieux de canton, est d'une importance vitale. Il s'agit en effet d'assurer le transport des populations — je pense en particulier aux personnes âgées ou aux personnes, encore nombreuses, qui ne disposent pas d'un moyen de transport autonome — des communes situées en fond de vallée où les dessertes sont presque toujours, par définition, linéaires.

Je répondrai à l'orateur précédent qu'il est absolument nécessaire de pouvoir regrouper tous les services actuels et virtuels, c'est-à-dire faire en sorte que, si un transporteur privé, une collectivité ou même un grand service public est, de par sa vocation, tenu d'assurer des transports à un rythme régulier, il soit possible de les regrouper sur ce support. Si la desserte de ces villages n'est pas rentable en l'état actuel des choses, c'est, à l'évidence, parce que seules certaines personnes ne peuvent se déplacer. Les données du problème seraient assurément différentes si le droit au transport y était assuré. Je n'en veux pour exemple que la décision prise par plusieurs communes, syndicats de communes, départements de rétablir des liaisons avec les villages qui n'avaient plus aucun lien régulier avec le monde extérieur, notamment pour ce qui concerne les éléments de la population qui étaient des captifs des transports en commun. Or, après avoir fait l'objet d'un effort pour en assurer l'équilibre financier, ces dessertes sont devenues peu à peu moins coûteuses pour la collectivité parce que ces services, qui ont permis de répondre à des besoins bien réels mais jusque-là non satisfaits, ont induit un trafic.

A ce propos, monsieur le ministre d'Etat, je vous poserais une question précise. Dans la définition des différents types de transport et de ceux qui peuvent les entreprendre, donnée par l'article 29, figurent les services à la demande. J'insiste sur cette formule souple et adaptée aux besoins changeants de la population. Je citerai par exemple les taxis collectifs. Ces services peuvent être assurés par le département ou par des entreprises publiques ou privées. Je pense, de ce point de vue, à un grand service public, qui n'a pas exactement le statut d'une entreprise publique, les postes et télécommunications. Cette administration est contrainte d'assurer un service quotidien avec des véhicules qui doivent être adaptés aux intempéries et aux difficultés géographiques. On peut imaginer — ce n'est pas du tout théorique, cela se passe notamment en Suisse — qu'à titre expérimental, elle assure l'ensemble des trafics sur certains axes, surtout sur ceux qui sont délaissés.

Ainsi ce grand service public des P. T. T. pourrait, au moins à titre expérimental, contribuer au désenclavement de villages de fond de vallée. Un bilan de cette action serait ensuite dressé.

Je vous demande donc, monsieur le ministre d'Etat, de me rassurer sur la teneur exacte de cet alinéa de l'article 29, qui ne vise pas expressément un service public ayant le même statut que les P. T. T.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 18 ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 29, supprimer les mots : « y compris les services de transports scolaires et les autres services réguliers spécialisés, ».

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Avec votre permission, monsieur le président, je répondrai d'abord aux questions qui m'ont été posées.

La formule « les autres services réguliers spécialisés », qui figure au deuxième alinéa de l'article 29, ne concerne pas par exemple des services mis en place par les entreprises pour leur personnel. Dans ce cas, il s'agit de services privés dont il est fait mention au quatrième alinéa.

Les « autres services réguliers spécialisés » peuvent recouvrir des services particuliers, tels ceux mis en place pour le transfert des handicapés, et qui ne sont pas des services réguliers publics au sens strict.

En ce qui concerne l'idée avancée par M. de Caumont, et dont nous avons déjà parlé, l'article 29 ne fait absolument pas obstacle à la mise en œuvre de telles solutions à un moment précis, sur les axes où les départements, les collectivités territoriales considéreront qu'elles peuvent apporter une bonne réponse aux problèmes de transport qui sont posés.

S'agissant de l'amendement n° 18, je m'en suis déjà expliqué hier. Il tend simplement à prendre en compte le fait que la question des compétences relatives aux transports scolaires sera traitée dans la loi de transfert de compétences en même temps que les problèmes de transfert de ressources.

Il répond à un souci de cohérence des différents textes de loi, qui ne met nullement en cause le fait que les transports scolaires — je l'ai souligné hier — pourront, étant des transports publics, être intégrés à la politique de développement qui est à définir en matière de transports, aux contrats de développement. Ce souci de cohérence nous a conduits à ne pas traiter de cette question dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, mais à le faire globalement avec le transfert des compétences dans le projet de loi de décentralisation.

M. le président. La parole est à M. Chénard, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a regretté que les articles concernant les transports scolaires prévus dans la loi relative au transfert de compétences ne soient pas repris dans la loi d'orientation sur les transports. Ainsi les transports scolaires y seront passés sous silence alors qu'il s'agit d'une catégorie de transports de personnes, en pleine expansion, qui présente parfois de gros risques, du fait notamment d'un déséquilibre entre les règlements appliqués dans les différents pays d'Europe. Ainsi les autobus, interdits de circulation en Allemagne, peuvent franchir la frontière et servir à des transports d'enfants en France. Je vous ai écrit à ce sujet, monsieur le ministre d'Etat.

Il serait important de veiller, dans ce domaine plus que dans tout autre, au respect des règles de sécurité, car il y va de la vie de nos enfants.

Toutefois, compte tenu des arguments que vous avez avancés, monsieur le ministre d'Etat, et comprenant la situation créée par ce décalage entre la loi relative au transfert de compétences et celle que nous examinons aujourd'hui, la commission a adopté votre amendement.

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

M. Roger Lassale. Nous regrettons de voir disparaître de ce projet de loi la seule mention qui était faite des transports scolaires. Mais étant donné les propos tenus par M. le ministre d'Etat hier soir selon lesquels les transports scolaires doivent être traités dans plusieurs articles du projet de loi relatif au transfert de compétences, le groupe socialiste votera l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 239 ainsi rédigé :

« Supprimer le quatrième alinéa de l'article 29. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Le projet soumet à réglementation les services privés. C'est une obligation nouvelle qui pourrait se justifier par une volonté de coordination. En effet les transports de personnel sont assurés par des services privés qu'il ne serait pas inintéressant de coordonner ou au moins d'essayer de connaître pour éventuellement en tenir compte dans l'organisation du service public.

De ce point de vue, les soumettre à déclaration n'est pas une contrainte tout à fait injustifiée. Mais dès l'instant, monsieur le ministre d'Etat, où il en est ainsi se pose le problème de l'actualisation. En effet, ils seront obligés de prévenir les autorités compétentes de toute modification. Dès lors vous entrez dans une engrenage qui, tôt ou tard, vous entraînera à instituer une véritable réglementation. C'est cette crainte qui m'a fait déposer cet amendement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il n'a pas paru souhaitable à la commission de supprimer les services privés.

Réflexion valable pour les amendements n° 242, 240 et 241.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le projet n'innove pas. Cette déclaration existe déjà. Nous souhaitons simplement que l'on prenne en compte l'existence de ces services privés afin de mieux définir les besoins à satisfaire. C'est tout. Il n'y a rien de machiavélique.

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

M. Charles Fèvre. La réglementation existe, en effet, mais elle n'a jamais été appliquée sérieusement, pour la simple raison que je vous ai donnée : aucune actualisation n'a jamais été prévue et elle serait difficile à mettre en place et à exiger. Si telle entreprise déclare demain l'existence d'un service privé de transport du personnel et si en cas de modification, elle ne prévient pas le préfet ou l'autorité compétente, la déclaration qu'elle aura faite ne sera plus exacte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 239. (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° 315 ainsi rédigé :

« A la fin du cinquième alinéa de l'article 29, supprimer le mot : « publics » ;

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Cet amendement vise un point de droit. Les « services occasionnels publics » cités au cinquième alinéa ne constituent pas une catégorie définie par la réglementation antérieure.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n'a pas été retenu par la commission.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ces services occasionnels constituent des services publics ; cela va de soi. Le Gouvernement est contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 315. (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° 242 ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du sixième alinéa de l'article 29, substituer aux mots : « qui ont », les mots : « qu'elles aient ou non ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, à partir du moment où l'amendement n° 239 n'a pas été adopté, les trois amendements n° 242, 240 et 241, qui sont des amendements de cohérence, tombent.

M. le président. Les amendements n° 242, 240 et 241 de M. Fèvre n'ont plus d'objet.

M. Zeller a présenté un amendement n° 348 corrigé ainsi rédigé :

« Après le sixième alinéa de l'article 29, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Le plan détermine la place et le rôle de chaque mode de déplacements publics complémentaires du chemin de fer, qu'il s'agisse d'autocars, de taxis collectifs et de services à la demande. »

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

M. Pierre Weisenhorn. Cet amendement va dans le sens de la décentralisation.

Il paraît essentiel que l'ensemble des modes de déplacements publics, quelle que soit la capacité des véhicules, soit du ressort du département.

Ce serait l'un des moyens permettant d'assurer l'exercice du droit au transport prévu par l'article 2 du présent projet de loi, qui prévoit en outre le droit à l'information, plus facilement diffusable à l'échelle du département.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 348 corrigé.

(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° 243 ainsi rédigé :

« Au début de l'avant-dernier alinéa de l'article 29, substituer aux mots : « peuvent être », le mot : « sont ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je préfère l'emploi du présent de l'indicatif qui recouvre à la fois le présent mais aussi l'avenir. Ainsi d'autres services pourront être organisés.

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. Contre ! On ne peut pas en faire une obligation.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 243. (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° 244 ainsi libellé :

« Après les mots : « soumis à déclaration », rédiger ainsi la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article 29 : « auprès du représentant du département concerné ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tend à rendre cohérentes les déclarations pour le service public et pour le service privé.

Lorsque l'autorité compétente sera le département, et donc le président du conseil général, on ne voit pas pourquoi on soumettrait la déclaration au commissaire de la République qui est le représentant de l'Etat.

Puisqu'on veut harmoniser, on soumet à déclaration les services privés pour les coordonner éventuellement avec les services réguliers publics. Pourquoi dès lors, ferait-on une déclaration auprès de deux autorités différentes ?

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est opposée à cet amendement. La déclaration doit se faire auprès du représentant de l'Etat, car la compétence sur les services privés ne sera pas décentralisée. Et il nous semble important que le commissaire de la République puisse s'assurer qu'il n'apparaît pas de déviation.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 244. (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° 245 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 29 :

« Les services occasionnels peuvent être soumis à autorisation ou à déclaration en vue d'assurer leur harmonisation avec les services réguliers dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. La règle ne doit pas être l'autorisation. En effet, de nombreux services, notamment à courte distance, doivent pouvoir être assurés librement, le cas échéant avec une simple déclaration.

Les services occasionnels constituent un mode de transport très particulier, souvent à but touristique, ou de liaison intradépartementale pour des besoins très occasionnels et très limités. Par conséquent, il n'y a pas lieu de les soumettre systématiquement à autorisation.

Par ailleurs, on ne voit pas pourquoi l'Etat conserverait toutes ses compétences pour ces services dont beaucoup sont assurés dans le cadre départemental ou régional. Si autorisation il doit y avoir, elle doit être donnée par l'autorité organisatrice du transport — conseil général ou conseil régional — en vue de protéger les services réguliers, et uniquement pour cette raison.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je me suis exprimé tout à l'heure sur la décentralisation des services privés et sur le rôle du représentant de l'Etat. Je n'ajouterais donc rien, si ce n'est que la déclaration simple ne serait pas suffisante et risquerait d'entraîner l'anarchie, voire une concurrence déloyale inopportune.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je partage tout à fait l'opinion de M. le rapporteur. Cet amendement est très dangereux, car il est évident que ces services occasionnels

doivent être obligatoirement soumis à autorisation. L'autorisation pourra d'ailleurs être annuelle ou pluriannuelle et ne sera pas, en général, délivrée au coup par coup.

Mais si l'on supprimait l'obligation d'autorisation nous introduirions une distorsion et un risque de concurrence déloyale.

M. Charles Fèvre. Je demande la parole pour répondre, monsieur le président.

M. le président. Je ne saurais vous la donner, car cela ne serait pas conforme à notre règlement.

Je mets aux voix l'amendement n° 245.

(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° 246 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 29 par les mots : « après avis des organisations professionnelles représentatives du transport routier de personnes. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Vous avez fait un mauvais marché, monsieur le président. En effet, je m'apprêtais à dire que je ne prendrais pas la parole sur l'amendement n° 246. (Sourires.)

Comme je l'ai déjà indiqué, il faut impérativement recueillir l'avis des organisations professionnelles pour l'élaboration des décrets en Conseil d'Etat. Mais je n'en dis pas plus, car je ne veux pas allonger le débat pour le plaisir.

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. Contre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 246.

(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° 316 ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 29 par les nouvelles phrases suivantes :

« Ces autorisations doivent revêtir un caractère permanent ; elle visent les services offerts à la place et les services collectifs mettant un véhicule à disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe. Des dérogations à ce régime peuvent être accordées notamment pour les services grand tourisme à définir par la réglementation en vigueur. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, cet amendement vise à unifier le régime des autorisations prévu pour les services occasionnels en précisant que ces autorisations ont pour objet d'assurer une certaine sécurité en matière de durée d'exploitation et de qualité de service aux entreprises et à leurs usagers. Ces autorisations, en effet, doivent être adaptées à la diversité des activités occasionnelles afin de donner aux entreprises la souplesse nécessaire pour qu'elles s'adaptent aux besoins de la clientèle.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre ! Il n'y a pas lieu de définir les services occasionnels. Cela sera fait par le décret sans risque d'oubli, ce qui n'est pas forcément le cas avec l'amendement qui nous est présenté.

Quant à la durée des autorisations, leur éventuel caractère permanent sera également précisé par le décret.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 316.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 29, modifié par l'amendement n° 18. (L'article 29, ainsi modifié, est adopté.)

Article 30.

M. le président. « Art. 30. — Dans un délai de quatre ans à compter de la publication de la présente loi, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

« Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents,

elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans. »

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

M. Pierre Weisenhorn. L'article 30 prévoit de passer de l'ancien système, dans lequel les autorisations ou inscriptions sans limitation de durée font partie intégrante du fonds de commerce d'une entreprise, au nouveau régime de convention à durée limitée.

Le deuxième alinéa de l'article 30 prévoit l'indemnisation des entreprises lésées par la suppression ou la modification du service qu'elles exploitent. Il est accordé un délai de quatre ans pour la conclusion de nouvelles conventions, faute de quoi, et seulement si le retard est imputable à l'autorité organisatrice, les anciennes inscriptions valant convention pour une durée de dix ans.

Compte tenu de la marge d'appréciation contenue dans les mots « du fait » quant à l'imputation d'une responsabilité à l'autorité organisatrice, il semble préférable de laisser aux tribunaux le soin d'apprécier, le cas échéant, à qui incombe la responsabilité du retard. Ainsi, on ne pourra pas systématiquement imposer au transporteur, dans les conventions proposées, des conditions d'exploitation ou de durée de validité qui se traduiraient pour lui par une spoliation sans qu'il puisse invoquer l'indemnisation prévue à l'alinéa précédent.

En supprimant la recherche de responsabilité dans la cause du non-respect du délai de quatre ans pour passer au nouveau régime, on laisse à l'entreprise la possibilité de bénéficier du délai de validité de dix ans accordé aux anciennes autorisations ayant valeur de nouvelles conventions.

Nous avons présenté un amendement, car le texte est muet quant à la situation du titulaire d'une autorisation antérieure qui se voit refuser le renouvellement de la convention nouvelle passée avec l'autorité organisatrice. Cet exploitant ne peut, dans un tel cas, être traité plus défavorablement, quant au droit à une indemnisation éventuelle, que dans les cas où, à l'origine, l'autorité organisatrice aurait supprimé le service ou passé convention avec un autre exploitant.

Le texte de notre amendement tendait à ajouter, au deuxième alinéa de l'article 30, la disposition suivante :

« Lorsque la convention est passée avec l'exploitant du service titulaire de l'autorisation antérieurement délivrée, en cas de dénonciation ou de non-renouvellement de cette convention, et à défaut de dispositions contractuelles, l'exploitant peut prétendre à indemnisation sur des bases équivalent, compte tenu de la durée de la convention, à celles fixées dans les cas ci-dessus prévus par le décret susvisé. »

Cet amendement a été refusé et nous le regrettons.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je reviens sur la soumission à autorisation des services occasionnels de transports non urbains.

Je considère que les services occasionnels qui ont lieu le dimanche, donc quand il n'y a pas de service régulier, devraient être soumis à une simple déclaration. Ainsi, on ne comprendrait pas que soit soumise à autorisation une entreprise qui, un dimanche, va transporter les membres d'un club du troisième âge jusqu'à un point de rencontre. Cela constituerait un alourdissement considérable pour ces services occasionnels, alourdissement bien inutile puisque, par définition, il n'y a pas de services réguliers le dimanche.

J'en viens à l'article 30. Il est cohérent avec ce qui a été décidé précédemment, à savoir que la convention serait obligatoire. En effet, cet article prévoit que la convention doit être passée dans un délai de quatre ans à compter de la publication de la loi et que, s'il n'en est pas ainsi, du fait de l'autorité organisatrice, l'entreprise conserve son autorisation antérieure pour une durée maximale de dix ans.

Cette rédaction, que l'on comprend bien quand on la lit rapidement, apparaît un peu moins claire et pose quelques problèmes quand on la lit plus attentivement.

Première question : qui fixera, dans ce cas, la durée de conservation de l'autorisation ? S'agira-t-il du représentant de l'Etat ou d'une autre autorité ? Cet article est relativement flou sur ce point.

Deuxième question, encore plus inquiétante : qu'advient-il si une convention n'est pas conclue, non du fait de l'autorité organisatrice, mais du fait du transporteur ? Qui décidera à qui incombe la faute de la non-conclusion de la convention ? Il y a là des ambiguïtés, et il aurait pour le moins fallu renvoyer les précisions nécessaires à un décret en Conseil d'Etat, afin qu'on

ne se trouve pas, dans quelques années, confronté à des situations inextricables. Et l'on sait bien que ce sont les transporteurs qui seront accusés d'avoir refusé la convention.

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 247 ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 30. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est cohérent avec un amendement précédent qui a été rejeté. Dans ces conditions, je le retire pour ne pas allonger le débat.

M. le président. L'amendement n° 247 est retiré. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 19 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 30, substituer aux mots : « de la publication de la présente loi », les mots : « de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29 ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit simplement de prendre en compte le fait qu'il peut s'écouler quelque délai entre la publication de la loi et l'entrée en vigueur des dispositions. Il est plus normal de faire courir le délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur effective des dispositions de l'article 29.

J'ajoute que certains intervenants s'emploient, me semble-t-il, à compliquer ce qui est extrêmement simple car ces dispositions sont d'une clarté lumineuse. Les transporteurs disposeront d'un délai de quatre ans pour élaborer une convention. Il est bien évident qu'ils auront tout intérêt à ce que les discussions aboutissent, et donc à proposer des conditions convenables d'exploitation. Aussi est-il probable que seule l'autorité organisatrice pourra, le cas échéant, faire preuve de carence. Dans cette hypothèse, il paraît sage que le transporteur ne soit pas pénalisé. A cette fin, il bénéficiera d'un délai supplémentaire de dix ans. Quatorze ans, nul ne saurait prétendre qu'on leur met le couteau sous la gorge.

En cas de difficultés — et il n'y a pas de raison qu'elles soient nombreuses — la justice tranchera.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 249 ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 30, substituer aux mots : « du service en exploitation », les mots : « d'un service en exploitation. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est purement rédactionnel. Il n'y a aucune raison de particulariser.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La rédaction du projet est meilleure pour la protection des transporteurs.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 249. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 70 ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 30, supprimer les mots : «, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement s'inscrit dans la ligne de la discussion que nous venons d'avoir. Il faut laisser au juge le soin d'apprécier le préjudice éventuellement subi de ce fait et de fixer l'indemnité éventuellement due au transporteur. Un décret risquerait de trop figer les choses dans une matière aussi complexe.

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 l'amendement n° 70. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 248 ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 30. »

M. Charles Fèvre. Cet amendement tombe, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 248 n'a plus d'objet.

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 71 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 30 par le nouvel alinéa suivant :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit, par application du dernier alinéa de l'article 4, de prévoir que l'Etat pourra, comme il l'a fait pour les transports urbains, passer des contrats de développement avec les départements qui souhaitent accomplir un effort de promotion des transports collectifs non urbains de voyageurs.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est une précision tout à fait utile. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? Je mets aux voix l'article 30, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 30, ainsi modifié, est adopté.)

Article 31.

M. le président. Je donne lecture de l'article 31 :

CHAPITRE IV

Du transport routier de marchandises.

« Art. 31. — Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération de, entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

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

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

M. Charles Fèvre. Nous abordons l'examen d'un article très important même si — mais je dirai tout à l'heure pourquoi — j'ai proposé la suppression de son premier alinéa.

Cet article me conduit à me poser une question. Vous souhaitez, monsieur le ministre d'Etat, le développement de tous les modes de transport, et j'ai fait sur chacun d'eux les remarques qui me semblent s'imposer. Mais tenons-nous en ici au transport routier pour lequel vous avez évoqué un certain nombre de facteurs de développement. Permettez-moi de vous dire que nombre d'entre eux entraîneront un développement fort limité.

Vous parlez de l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes. La productivité du transport, on sait ce que c'est. Il s'agit certainement d'une meilleure organisation de ses relations en transport de marchandises. Mais il existe aussi une mauvaise productivité qu'il faut — je suis d'accord avec vous — essayer de combattre. C'est notamment le cas lorsque le gain de productivité provient du fait qu'on applique mal la réglementation relative au temps de travail. Mais le gain de productivité du camion dans le transport routier de marchandises sera relativement lent. Je ne vois pas ce que recouvre l'expression : « à l'aide des technologies modernes ». Un camion sera toujours une caisse sur quatre, six ou huit roues. Quant à l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles — et c'est important — on en ressentira l'incidence au niveau des prix.

Par ailleurs, il faut, certes, améliorer les conditions de travail et de sécurité, mais cela ira certainement davantage dans le sens d'un alourdissement des charges des entreprises que dans celui de leur développement.

Bref, le développement uniquement fondé sur ces facteurs, certes intéressants, encore qu'ils soient évidents, nous paraît tout de même bien insuffisant.

Ce qui manque dans cette énumération, c'est la référence à l'accroissement des capacités de transport en tonnage, notamment par les autorisations. Si vous voulez vraiment montrer que vous êtes favorable au développement du transport routier, il ne faudrait pas oublier ce facteur qui, même s'il n'est pas le principal, est tout de même important pour le développement du transport routier de marchandises.

Vous me répondez peut-être que si l'on donne des autorisations cela risque de modifier les conditions de la concurrence. Je vous rappellerai alors que la première phrase de l'article 31 parle bien de régulation en fonction des besoins de l'économie. Je crois donc qu'il y a là toutes les garanties nécessaires.

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° 285 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 31. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Cet amendement tend à supprimer l'article 31 dont on ne peut ignorer le caractère contradictoire. En effet, comme vient de le souligner M. Fèvre, on parle de développement régulé en fonction des besoins. Mais régulé par qui ? Pour qui ? Comment ? Cela reste extrêmement vague, comme d'ailleurs l'ensemble du texte. Et je pense que, pas plus que sur les autres, nous n'aurons sur ce point les précisions nécessaires pour nous permettre d'éclairer un peu notre lanterne.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il est important d'affirmer dans la loi les avantages du transport routier. La commission a tenu à défendre les transporteurs. Elle s'est donc opposée à la suppression de l'article.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je considère en effet l'article 31 comme l'un des plus importants du texte. Je n'hésite d'ailleurs pas à dire que jamais un texte réglementaire ou une loi n'a abordé de manière aussi claire, aussi sérieuse et aussi positive l'orientation de la politique des transports routiers. C'est pourquoi cet article a reçu le meilleur accueil des professionnels. Son maintien me paraît donc indispensable.

Le terme « développement » revêt ici une acception très large qui excède l'aspect purement quantitatif pour englober amélioration de la qualité et meilleure réponse aux besoins des usagers. Le texte précise en effet que ce développement doit être « régulé en fonction des besoins de l'économie », mais cette indication correspond au désir des professionnels. Si l'on devait accroître les capacités sans considération des besoins réels, on risquerait de désorganiser la profession et de porter préjudice au bon fonctionnement des entreprises et de l'ensemble du secteur. C'est la raison pour laquelle j'annonce dès à présent que je m'opposerai à tout amendement prévoyant un accroissement systématique des capacités sans aucune considération des nécessités économiques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 285.
(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° 250 ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 31. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je retire cet amendement, me réservant, si vous le permettez, monsieur le président, de m'exprimer plus longuement sur les suivants.

M. le président. L'amendement n° 250 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques n° 251 et 286. L'amendement n° 251 est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ; l'amendement n° 286 est présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le premier alinéa de l'article 31, supprimer les mots : « et régulé en fonction des besoins de l'économie ». »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 251.

M. Charles Fèvre. Dans l'exposé sommaire de mon amendement, je tiens à ce que l'on rectifie une coquille. Il y est fait état d'un taux de croissance de 20 p. 100 ! C'est bien entendu de 2 p. 100 qu'il s'agit. 20 p. 100, cela me paraît irréaliste, même dans les meilleures conditions possible.

M. Robert de Caumont. Cela ne va pas tarder !

M. Jean Jarosz. Ce serait le miracle français !

M. Charles Fèvre. Cela se produira peut-être, mais pour l'instant...

Mon amendement propose de supprimer les mots : « régulé en fonction des besoins de l'économie ». En période de croissance — mais ce n'est pas, dans l'article, l'acception du mot développement — je conçois que l'on puisse procéder à une régulation en dégageant plus ou moins de capacités supplémentaires pour les transports routiers et même, à la rigueur, en ne leur accordant rien si les besoins de l'économie ne le justifient pas.

Mais lorsqu'on se trouve confronté à une crise malheureusement durable, lorsque le taux de croissance de l'économie descend en-dessous de 2 p. 100, le développement est nécessairement positif pour certains modes de transport et négatifs pour d'autres. L'exemple de ces dernières années le montre bien.

Dès lors, la régulation devient dangereuse parce qu'elle signifie que les pouvoirs publics ne renouveleront pas les autorisations de transport précédemment accordées. Je pense en effet, bien que le texte ne le précise pas, que vous adopterez un système d'autorisations à durée déterminée, comme cela a été le cas pour les contingents ouverts ces dernières années. Ainsi, les entreprises risquent de se retrouver avec leurs investissements, notamment en camions, sur les bras.

Par conséquent, la régulation prévue par le texte me semble devoir être exclue. Il faut au contraire garantir aux transporteurs routiers qu'on ne leur retirera pas leurs autorisations, même si la tendance économique ne s'améliore pas.

M. le président. La parole est à M. Bergelin pour soutenir l'amendement n° 286.

M. Christian Bergelin. Je m'associe aux arguments développés par M. Fèvre. J'ajoute que la disposition visée par l'amendement n'est pas exempte de risques d'arbitraire. Comme je sais que M. le ministre d'Etat redoute avant tout de légitimer l'arbitraire, je lui propose de la supprimer.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est attachée à l'idée de régulation dont la mise en œuvre est précisée à l'article 37.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Anticipant sur l'article 37, j'indique que le Gouvernement n'a nullement l'intention d'utiliser les autorisations comme un moyen autoritaire de régulation. Contrairement à ce qui vient d'être dit, il ne s'agit pas de limiter la durée de validité des autorisations.

Pour opérer la régulation en fonction des besoins de l'économie, il existe des solutions économiques et sociales qui peuvent être mises en œuvre en concertation avec les gens de la profession. Voilà tout ce que signifie ce membre de phrase, qu'il ne serait pas opportun de supprimer.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 251 et 286.

Je suis saisi par le groupe du rassemblement pour la République d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.
(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	485
Nombre de suffrages exprimés	484
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	159
Contre	325

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 312 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 31, après le mot : « nécessité », insérer les mots : « l'accroissement quantitatif de ses capacités de transport, ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Puisque l'Assemblée a maintenu le principe d'une régulation qui garantit, pour ainsi dire, que l'accroissement quantitatif des capacités de transport sera conforme aux besoins de l'économie, et dès lors que l'article prévoit que « le développement du transport routier nécessite l'augmentation de sa productivité », pourquoi ne pas indiquer expressément qu'il nécessite aussi l'accroissement quantitatif de ses capacités. Ce ne sera pas une obligation pour l'Etat, puisque la régulation sera fonction des avantages propres de ce mode de transport et des besoins de l'économie.

Il manque tout de même dans ce texte une disposition qui indique clairement que l'on souhaite le développement du transport routier, dans l'acception courante du terme.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Ce développement se fera en fonction des besoins de l'économie, ainsi qu'on l'a souligné tout à l'heure. La commission est donc contre cet amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 312.

M. Charles Fèvre. Je demande un scrutin public.

M. le président. Monsieur Fèvre, le résultat de ce scrutin serait sans doute le même que celui du précédent.

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. Dans ces conditions, l'Assemblée considérera certainement que le vote précédent vaut pour l'amendement n° 312. (Assentiment.)

L'amendement n° 312 n'est pas adopté.

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 72 ainsi rédigé :

« Compléter le second alinéa de l'article 31 par les mots : « et celle du système de transports. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il convient de préciser que les contributions financières publiques peuvent non seulement améliorer la productivité des entreprises mais aussi celle du système de transports, et ce pour le plus grand bien de la collectivité.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 252 et 287, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 252, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 31 par les mots :

« , dans le respect de l'égalité de traitement entre modes et entreprises de transport conformément aux principes énoncés par l'article 3, deuxième alinéa. »

L'amendement n° 287, 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 :

« Compléter le second alinéa de l'article 31 par les mots : « tout en respectant l'égalité de traitement pour les entreprises de transport. »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 252.

M. Charles Fèvre. Le premier article du projet qui traite du transport routier de marchandises passe sous silence le principe essentiel d'une concurrence loyale entre les modes de transport et les entreprises. Il nous semble que ce principe énoncé à l'article 3 doit être rappelé ici.

M. le président. La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 287.

M. Christian Bergelin. Dans notre esprit, le projet de loi doit tendre à éviter des distorsions entre les entreprises. Nous souscrivons, bien entendu, à une moralisation de certaines pratiques dommageables à l'ensemble de la profession mais, dans sa

rédaction actuelle, cet alinéa ouvre la voie à des discriminations, car il ne s'appuie pas sur des critères précis. Notre amendement vise à atténuer ce risque.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est défavorable à leur adoption. Les collectivités publiques sont suffisamment sages pour attribuer leurs aides en respectant les principes d'égalité de traitement et de maîtrise d'une concurrence loyale entre les modes de transport, principes largement affirmés dans ce texte de loi.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission. Ces deux amendements, outre qu'ils rappellent un principe déjà énoncé, aboutiraient à affaiblir la portée de la disposition qui figure dans cet alinéa. La plupart des entreprises l'ont d'ailleurs fort bien accueillie, car il s'agit de les aider à s'insérer dans le progrès, dans les évolutions nécessaires, pour une meilleure satisfaction des besoins. Il ne faut pas donner l'impression de vouloir reprendre d'une main ce que l'on donne de l'autre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 252. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 287. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 31, modifié par l'amendement n° 72. (L'article 31, ainsi modifié, est adopté.)

Article 32.

M. le président. « Art. 32. — Les transporteurs publics routiers et les loueurs de véhicules industriels destinés au transport sont inscrits à un registre tenu par les autorités de l'Etat. Les transporteurs et les loueurs inscrits au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 73 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'article 32, après les mots : « véhicules industriels », insérer les mots : « avec conducteur ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Ce problème a déjà été soulevé lors de la discussion de l'article 8. La solution alors retenue devrait l'être également à propos de cet article. Je retire donc l'amendement n° 73 au bénéfice de l'amendement n° 304, que nous allons examiner, pour des raisons de cohérence entre l'article 8 et l'article 32.

M. le président. L'amendement n° 73 est retiré.

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° 288 ainsi rédigé :

« I. Dans la première phrase de l'article 32, après les mots : « destinés au transport », insérer les mots : « et les commissionnaires de transport ».

« II. En conséquence, dans la même phrase, avant les mots : « les loueurs », supprimer les mots : « et ».

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. En prévoyant l'inscription des commissionnaires de transport à un registre tenu par les autorités de l'Etat, cet amendement tend à normaliser la situation en fonction des critères définis auparavant.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'article 8 précise que les commissionnaires sont soumis à déclaration. En outre, le présent article ne concerne que le transport routier. Cet amendement est donc inutile.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 288. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Gaillard, Billardon, Michel Bérégovoy, Tinseau, de Caumont, Bonrepaux, Prat, Delisle et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 304 ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'article 32, substituer au mot : « sont », les mots : « peuvent être. »

M. le rapporteur a déjà indiqué que la commission était favorable à son adoption.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est favorable à cet amendement, dont l'adoption ne signifierait nullement — ainsi que je l'avais déjà précisé à l'article 8 — que nous ne nous conformerions pas aux règles européennes en la matière.

M. Alain Chénard, rapporteur. Bien sûr !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 304. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 253 ainsi libellé :

« Après les mots : « du présent article », rédiger ainsi la fin de la seconde phrase de l'article 32 :

« et, de ce fait, actuellement titulaires d'autorisations de zone longue, conservent le bénéfice de ces inscriptions et des autorisations correspondantes. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Il s'agit d'un amendement de cohérence. De toute évidence, l'inscription et l'autorisation que détient le transporteur sont deux choses différentes, même si l'une doit correspondre à l'autre.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Défavorable !

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 253. (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° 254 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 32 par le nouvel alinéa suivant :

« Les licences de transport ou de location détenues par les entreprises de transport ou de location à la date d'application du présent article, vaudront autorisation pour l'application de la présente loi. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. C'est un amendement rédactionnel.

Dans les textes de 1949, qui disparaissent — en effet, l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949, qui constituait la base du décret de 1949, va être abrogé — les autorisations en question portaient le nom de « licences ». Ce terme n'étant pas repris dans le projet de loi, il importe que celles-ci soient transformées en autorisations au sens du présent texte.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre ! Ce sera réglé à l'article 37.

M. Christian Bergelin. Mais pas du tout !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Contre ! Nous reviendrons sur ce point tout à l'heure.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 254. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 32, modifié par l'amendement n° 304.

(L'article 32, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 32.

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa ont présenté un amendement n° 74 ainsi rédigé :

« Après l'article 32, insérer le nouvel article suivant :

« Les entreprises assurant leurs transports pour leur propre compte sont soumises à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement, proposé par M. Duroméa et qui a été retenu par la commission, se justifie par son texte même.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. S'il s'agit d'avoir une meilleure connaissance de la situation, du nombre de véhicules ou de l'importance de ce compte propre, il est possible de le faire au moyen des organes statistiques qui existent sans utiliser cette procédure.

Je pense que l'on peut avoir une meilleure connaissance, si on le souhaite, par d'autres moyens.

En outre on introduirait là une disposition dont on voit mal quelles pourraient être l'efficacité et la destination.

Enfin, cela conduirait à mettre inutilement en place une procédure, une administration et à alourdir les tâches de celle-ci.

Je souhaite donc qu'on ne mette pas en place cette procédure sans avoir approfondi encore la question.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Je suis convaincu par les arguments de M. le ministre d'Etat, mais, comme je ne puis retirer un amendement adopté par la commission, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Charles Fèvre. J'ai entendu avec intérêt M. le ministre d'Etat. On peut comprendre à la rigueur — bien que j'y sois défavorable — qu'une entreprise privée, un service privé soient soumis à déclaration, puisqu'un transporteur de personnes exploite des lignes qui sont inscrites sur un plan, et qu'une coordination entre services privés et lignes de transport public de personnes puisse être recherchée, mais il n'y a rien de tel en transport routier marchandises. Les entreprises de transport public peuvent transporter dans toute la France avec leurs autorisations de zone longue ; et le transport privé également.

On ne voit donc pas l'esprit de coordination qui pourrait animer l'amendement de la commission. Je demande à M. le rapporteur de le retirer, car ce serait instituer une contrainte supplémentaire pour les entreprises privées qu'aucune coordination ne justifie.

M. Alain Chénard, rapporteur. Je devrais réunir la commission avant de retirer cet amendement. Le vote sera significatif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 74.

(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° 255 ainsi rédigé :

« Après l'article 32, insérer le nouvel article suivant :

« L'exercice des professions de transporteur public routier de marchandises et de loueur de véhicules industriels destinés au transport de marchandises est subordonné à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles intéressées. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Cet amendement est la conséquence d'un amendement précédent, qui n'a pas trouvé un accueil favorable auprès de l'Assemblée. Par conséquent, il est devenu sans objet.

M. le président. L'amendement n° 255 tombe.

Article 33.

M. le président. « Art. 33. — Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire ou du destinataire, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait. »

M. Fèvre et les membres du groupe union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 256 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 33. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je propose de supprimer l'article 33, qui comporte des obligations dont on comprend bien la motivation, mais qui seront très contraignantes.

En effet, il paraît difficile d'imposer dans les contrats de transport routier « marchandises » une clause concernant l'estimation du temps nécessaire à l'exécution des différentes tâches. Déjà, il est malaisé de fixer, même approximativement, le temps du transport, qui peut varier du simple au double, pour aller d'un point à un autre, selon l'heure de la journée. Mais prévoir les temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches, c'est encore plus difficile. Il s'agit là d'une obligation trop rigoureuse.

Par ailleurs, je vois mal comment une entreprise qui sera soumise à un contrat type, s'appliquant en l'absence d'un contrat signé, pourrait y insérer une telle disposition.

Je répète que, même si l'on voit la motivation de cette disposition, il y a une disproportion considérable entre l'intérêt qu'elle présente et les obligations et contraintes auxquelles seraient soumis les transports routiers de marchandises.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Naturellement contre !

L'article 33 vise, d'une part, à appliquer dans les contrats les dispositions des articles du chapitre 2 du titre I^{er} et, d'autre part, à écarter les rémunérations au rendement, sources de tant d'anomalies et d'accidents dans cette profession.

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.

La mise en pratique de la disposition que préconise cet article est tout à fait possible et n'entraîne aucune lourdeur de procédure. D'ailleurs, on indique déjà dans la T.R.O. — tarification routière obligatoire — les temps de chargement et de déchargement, ce qui n'est nullement compliqué.

Sur le fond, il s'agit d'une disposition importante et utile car elle permet de clarifier les tâches et les responsabilités, de mieux intégrer les modalités du transport, les charges qu'elles comportent dans l'activité des entreprises, dans leur plan, et d'éviter ainsi des pertes de temps qui pèsent lourdement sur la situation des entreprises de transport — pertes de temps qui les incitent à « se rattraper » en accroissant la durée des temps de conduite ou de travail, avec les conséquences que l'on connaît.

Quiconque a le souci du transport routier peut difficilement s'opposer à une disposition aussi positive.

M. Charles Fèvre. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Fèvre, le règlement ne me permet pas de vous la donner. Vous aurez l'occasion d'intervenir à nouveau dans la suite du débat.

Je mets aux voix l'amendement n° 256.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 75 ainsi rédigé :

« Dans l'article 33 après le mot : « destinataire », insérer les mots « ou de tout autre donneur d'ordre de fait ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à englober tous les donneurs d'ordre, quels qu'ils soient.

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 l'amendement n° 75.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 33, modifié par l'amendement n° 75. (L'article 33, ainsi modifié, est adopté.)

Article 34.

M. le président. « Art. 34. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu soit de l'exécuter lui-même avec ses propres moyens à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

« La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport

public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date. Des dispositions réglementaires pourront prévoir des dérogations aux prescriptions concernant la capacité professionnelle et la durée d'exercice de la profession. »

Sur l'article 34, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. L'article 34 vise avant tout — c'est, du moins, ainsi que je l'ai interprété — à lutter contre le tractionnariat abusif. Nous sommes, de ce point de vue, tout à fait d'accord. Mais il faut faire attention à son application.

Le recours d'un certain type d'entreprises de transport, notamment petites, à la sous-traitance, est souvent un moyen de mieux absorber une pointe de trafic et d'offrir un meilleur service à la clientèle. Ce recours permet aussi d'atténuer l'inadéquation existant entre l'offre et la demande. La réglementation en la matière ne doit donc pas être trop « serrée », si je puis dire.

J'aurais cependant, monsieur le ministre d'Etat, à vous demander des précisions sur les loueurs de véhicules.

Il est évident que le transport routier français est composé, à près de 80 p. 100, de petites entreprises de transport, qui ont recours à des loueurs de véhicules sans chauffeur lorsque, pour une raison ou une autre, le matériel est immobilisé. Pour assurer la continuité de l'emploi et du service rendu au client, ces entreprises recourent à des loueurs de véhicules.

La précision « avec ou sans chauffeur » est donc très importante.

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

M. Charles Fèvre. Je serai très bref, car mon intervention rejoindra celle de M. Bergelin.

Le premier alinéa de l'article 34 pose deux problèmes.

Il y est admis que le transporteur routier peut, sous sa responsabilité, sous-traiter, pour tout ou partie de son service, avec une autre entreprise de transport public. On veut contrôler un peu mieux la sous-traitance. En fait, cet article va plutôt la faciliter.

En outre, on semble ignorer un intermédiaire, le commissionnaire du code de commerce. Mais nous y reviendrons lors de la discussion des amendements que j'ai déposés à ce sujet.

En ce qui concerne la location, je formulerai la même remarque que M. Bergelin. Nous en discuterons également au moment de la discussion des amendements.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 257 et 20 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 257, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 34, supprimer les mots : « à l'aide de ses préposés ».

L'amendement n° 20, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « avec ses propres moyens à l'aide de ses préposés », les mots : « ou à l'aide de ses préposés ».

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 257.

M. Charles Fèvre. L'amendement n° 257 est lié à l'amendement n° 259 que j'ai déposé et que je souhaiterais défendre en même temps.

Il est indiqué, à l'article 34, que le transporteur peut effectuer le transport soit lui-même, soit en le sous-traitant — mais sous sa responsabilité — soit passer un contrat de location.

Plusieurs formules étaient envisageables pour tenir compte de la location sans conducteur, qui est une formule assez largement utilisée. On aurait pu se borner à supprimer les mots « par ses propres moyens » après les mots « soit de l'exécuter lui-même ». Je crois qu'il vaut mieux écrire : soit de l'exécuter lui-même avec ses propres moyens — on emploie là une formule très générale et on supprime les mots : « à l'aide de ses préposés » — soit par un contrat de location avec ou sans conducteur.

Cela présente l'avantage de bien clarifier les choses et démontre qu'il y a bien trois formules différentes pour exécuter un contrat de transport. En outre, cela me semble aller dans un sens qui avait été admis par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 20 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 257.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il n'entre nullement dans les vues du Gouvernement de faire obstacle à la location sans conducteur ou à une sous-traitance occasionnelle à l'occasion des pointes de trafic, étant entendu qu'il faut, en règle générale, que celui qui sous-traité puisse agir comme commissionnaire.

Le Gouvernement demande donc à l'Assemblée d'adopter son amendement n° 20, qui va dans le sens des observations présentées par M. Fèvre puisque nous proposons de supprimer les mots « avec ses propres moyens à l'aide de ses préposés » et de retenir la formule « soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés », ce qui laisse ouvertes toutes les possibilités, y compris celle de la location sans conducteur.

J'indique dès maintenant que, pour des raisons de cohérence, le Gouvernement sera favorable à l'adoption de l'amendement n° 290, qui vise, après le premier alinéa de l'article 34, à insérer les dispositions suivantes: « Le recours à la sous-traitance pour un transporteur public routier n'est possible :

« — que s'il est inscrit au registre des commissionnaires de transport et par conséquent titulaire d'une attestation de capacité appropriée ;

« — que dans des cas exceptionnels. »

Les amendements n° 20 et 290 clarifient le problème et permettent de faire face aux différentes situations, tout en tendant, comme on l'a dit tout à l'heure — et c'est l'objet de l'article — à éliminer la fausse sous-traitance qu'est le tractionnariat.

M. le président. Monsieur Fèvre, retirez-vous votre amendement ?

M. Charles Fèvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 257 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 76 et 258.

L'amendement n° 76 est présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ; l'amendement n° 258 est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le premier alinéa de l'article 34, après les mots : « de transport public », insérer les mots : « dans le cadre de la réglementation relative aux activités de commissionnaires de transports ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 76.

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur le président, compte tenu des explications de M. le ministre d'Etat sur l'amendement n° 290, il me paraît opportun d'examiner ce texte sans plus attendre. La commission s'y est opposée, certes, mais, pour arrêter définitivement sa position, elle souhaitait entendre les explications du Gouvernement. M. le ministre d'Etat ayant répondu à notre souci, l'Assemblée pourrait, selon moi, voter cet amendement.

M. le président. Il convient de respecter l'organisation du débat, monsieur le rapporteur.

Il me paraît souhaitable d'examiner d'abord l'amendement n° 76.

M. Alain Chénard, rapporteur. Si l'amendement n° 290 avait été adopté tout de suite, les autres amendements seraient devenus sans objet. Cela dit, la commission est toute prête à suivre la procédure normale.

M. le président. Dans ces conditions, monsieur le rapporteur, vous avez la parole.

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n'est pas soutenu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 76 de la commission n'est pas soutenu.

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 258.

M. Charles Fèvre. Ainsi que je l'ai indiqué voilà un instant, le texte initial laissait croire à une exclusion de l'activité de commissionnaire de transport, qui présente un intérêt à la fois économique et juridique.

J'avais, pour ma part, déposé un amendement n° 258, mais la rédaction proposée par l'amendement n° 290 me paraît meilleure. D'une part, elle est plus précise. D'autre part, la réglementation relative aux activités de commissionnaires de transport était prévue par le décret du 30 juin 1961. Je ne sais pas si celui-ci sera encore applicable lorsque le projet de loi d'orientation sera adopté.

J'ai posé la question à M. le ministre d'Etat. Mon amendement se situe dans l'optique du maintien en vigueur du décret du 30 juin 1961. Certes, le code de commerce reste en vigueur.

La formulation que je propose me semble plus large que celle de l'amendement n° 290 mais elle suppose que cette réglementation continue à avoir une existence lorsque nous aurons voté l'article 48 du présent projet de loi.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cette formulation est moins bonne car elle est imprécise. Le Gouvernement considère qu'il vaut mieux s'en tenir à l'amendement n° 290. De toute façon, les ajustements concernant la réglementation seront opérés par la suite.

M. Charles Fèvre. Je retire donc l'amendement n° 258.

M. le président. L'amendement n° 258 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, n° 289 et 259, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 289, 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 du premier alinéa de l'article 34, supprimer les mots : « avec conducteurs ».

L'amendement n° 259, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 34, substituer aux mots : « avec conducteurs », les mots : « avec ou sans conducteurs ».

La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 289.

M. Christian Bergelin. La loi ne doit pas exclure, afin de conserver une certaine souplesse, la possibilité pour un transporteur public routier de marchandises de prendre en location un véhicule sans conducteur.

M. le ministre d'Etat ayant répondu sur ce point, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 289 est retiré.

La parole est à M. Fèvre pour soutenir l'amendement n° 259.

M. Charles Fèvre. Je retire également cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 259 est retiré.

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° 290 ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 34, insérer les nouvelles dispositions suivantes :

« Le recours à la sous-traitance pour un transporteur public routier n'est possible :

« — que s'il est inscrit au registre des commissionnaires de transport et par conséquent titulaire d'une attestation de capacité appropriée ;

« — que dans des cas exceptionnels. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Le recours à la sous-traitance ne doit être qu'un moyen pour pallier des difficultés passagères et exceptionnelles. Il convient, en effet, de supprimer les abus qu'elle peut engendrer.

Nous proposons de n'autoriser ce recours que si le transporteur est inscrit au registre des commissionnaires de transport, et dans des cas exceptionnels au nombre desquels il convient de faire figurer les pointes de trafic.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a estimé que cet amendement risquait de nuire à la souplesse du transport routier. Elle avait préféré simplement demander des garanties sur les conditions de sous-traitance. L'échange qui vient d'avoir lieu montre que cet amendement pourrait être accepté, étant entendu que par « cas exceptionnels » il faut entendre les pointes de trafic.

A titre personnel, je suis favorable à l'adoption de cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est également favorable à cet amendement. Je ne souhaite pas que l'on élargisse le champ des cas exceptionnels et il doit être entendu qu'il s'agit des pointes de trafic.

Nous pourrions peut-être améliorer cette rédaction en deuxième lecture. Il est évident que les deux conditions ne doivent pas être cumulées : c'est soit l'un, soit l'autre.

Au bénéfice de ces observations, j'accepte cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 290.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques n° 77, 260 et 291.

L'amendement n° 77 est présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre; l'amendement n° 260 est présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française; l'amendement n° 291 est présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Vuillaume, Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 34. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 77.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le fait que des dispositions réglementaires puissent prévoir des dérogations aux prescriptions concernant la capacité professionnelle et la durée d'exercice de la profession revient à reconnaître que certains cas ne sont pas acceptables. Il est donc préférable de supprimer la phrase en cause.

M. le président. La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 260.

M. Charles Fèvre. J'ajoute que les dérogations en question ne sont pas compatibles avec les règles communautaires qui prévalaient, je crois, qu'au-delà d'un délai de deux ans des dérogations ne pourraient plus être accordées. Ce délai est largement dépassé.

M. le président. La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 291.

M. Christian Bergelin. Ces dérogations risqueraient de devenir un fourre-tout. Pourquoi faire une loi dans ces conditions ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit de passer d'une situation où plusieurs milliers de personnes exercent leur activité dans des conditions que nous considérons comme anormales, à une autre où ces conditions seront normales.

Mais le Gouvernement désire que cela ne se traduise pas par la suppression pure et simple de plusieurs milliers d'entreprises et par la mise en chômage des personnes qui y exercent leur activité.

Le dernier alinéa de cet article comporte donc deux phrases. Dans la première, on accorde un délai de deux ans afin de permettre aux personnes en situation irrégulière de remplir les conditions nécessaires à l'activité de transporteur public. Si nous avons cru bon d'ajouter une phrase supplémentaire, c'est parce qu'il sera difficile à certains de les remplir. Il n'est cependant pas souhaitable de les exclure purement et simplement de la profession : il vaut mieux dans ce cas prévoir des dérogations précises et limitées.

Il n'est absolument pas question d'ouvrir la porte à tous les excès. La formulation de la phrase incriminée n'était peut-être pas suffisamment claire mais j'ai tenu à préciser l'intention du Gouvernement. Je souhaiterais donc que nous conservions cette possibilité, dans le cadre que j'ai défini.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 77, 260 et 291.
(Ce texte 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° 292 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 34 par le nouvel alinéa suivant :
« La nature juridique du contrat d'affrètement, visé à l'alinéa 2 du présent article et les obligations qui s'y rattachent sont définies par un décret pris en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Cet amendement se justifie par son texte même.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Amendement inutile. Contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 292.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 34, modifié par les amendements adoptés.
(L'article 34, ainsi modifié, est adopté.)

Article 35.

M. le président. « Art. 35. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport.

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

Je suis saisi de deux amendements, n° 261 et 293, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 261, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi libellé :

« Après les mots : « par décret, » rédiger ainsi la fin de la seconde phrase du second alinéa de l'article 35 :

« après avis des organisations représentant les loueurs et les usagers ainsi que du Conseil national des transports. »

L'amendement n° 293, 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 : « par décret, » rédiger ainsi la fin de la seconde phrase du second alinéa de l'article 35 :

« après avis des loueurs, des usagers ainsi que du Conseil national des transports. »

La parole est à M. Fèvre pour soutenir l'amendement n° 261.

M. Charles Fèvre. Je ne défendrai pas cet amendement compte tenu des assurances qui ont été données.

Je reviendrai cependant, monsieur le ministre, sur l'explication que vous nous avez donnée de votre refus de supprimer la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 34. Vous nous avez dit : « Il faut que les gens puissent s'adapter à la nouvelle réglementation. »

Je ne comprends plus ! L'attestation de capacité existe depuis des années. Les transporteurs qui exerçaient au moment où l'attestation a été créée ne la possèdent évidemment pas. Allez-vous donner un caractère rétroactif à la loi et exiger d'eux cette attestation de capacité professionnelle ? Cette rétroactivité ne serait pas dans la tradition des principes généraux du droit.

M. le président. La parole est à M. Weisenhorn, pour soutenir l'amendement n° 293.

M. Pierre Weisenhorn. La concertation doit concerner l'ensemble des parties intéressées, c'est-à-dire également les loueurs, les usagers et le Conseil national des transports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 293 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission l'a rejeté, la rédaction initiale nous semblant meilleure puisqu'elle englobe l'ensemble des professionnels.

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. L'amendement n° 261 n'ayant pas été défendu, je mets aux voix l'amendement n° 293.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 35.
(L'article 35 est adopté.)

Article 36.

M. le président. « Art. 36. — Le transport public routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes peuvent, dans des cas et conditions déterminés par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernés.

« Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité des marchandises transportées et éventuellement des sujétions particulières du transport. »

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

M. Charles Fèvre. Cet article prévoit une tarification obligatoire pour le transport public routier de marchandises. Mais ce n'est pas tout de prévoir une tarification obligatoire : encore faut-il qu'elle soit respectée ! C'est un objectif qu'ont toujours poursuivi les gouvernements qui vous ont précédé et vous ferez de même, avec l'aide, bien sûr, de la profession, puisque c'est elle qui applique les tarifications, voire les propose.

Vous voulez mener une politique de coordination tarifaire entre le rail et la route mais les demandes d'augmentation de tarif de la S.N.C.F. ne sont pas toujours acceptées par les gouvernements, en tout cas pas totalement. En effet, elles influent sur l'indice des prix, et le Gouvernement actuel sera, comme les gouvernements précédents, toujours écartelé entre sa volonté d'assurer une coordination tarifaire entre la route et le chemin de fer, ce qui implique un relèvement de la tarification obligatoire générale, et le souci de ne pas augmenter l'indice des prix. Vous serez donc toujours en quête d'un compromis.

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 78 ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 36, après le mot : « connexes », insérer les mots : « ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à permettre aux pouvoirs publics de soumettre la location avec conducteur à une tarification d'ordre public spécifique. Il est essentiel si l'on veut donner à l'Etat les moyens de lutter contre le non-respect de la réglementation du transport public et de résorber ainsi la pratique du traicionnariat, condamnée par tous, et particulièrement par la profession.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable, étant entendu qu'il ne s'agit pas d'uniformiser les tarifications et de mettre en place un système identique à celui de la T.R.O. pour ce type de service, mais un système de prix qui sera discuté avec la profession elle-même.

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

M. Christian Bergelin. S'il est évident que, là comme ailleurs, il peut y avoir des abus, le système de location de véhicule avec chauffeur offrirait à l'économie nationale et à ceux qui l'utilisaient une souplesse importante.

Le but visé est peut-être de combattre le traicionnariat, mais soumettre les contrats de location avec chauffeur à une réglementation générale est pratiquement impossible.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 78. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 262 ainsi rédigé :

« Dans le second alinéa de l'article 36, supprimer les mots : « , pour, chaque type de transport, ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. « Pour chaque type de transport » ne veut rien dire. Un « mode » de transport, on sait ce que c'est, mais personne ne sait ce qu'est un « type » de transport.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il faut des tarifications spécifiques à chaque type de transport — a fortiori après l'amendement que nous venons d'adopter — car il existe différents types de transport à l'intérieur de chaque mode de transport. Il y a en effet des transporteurs, des auxiliaires ou des loueurs de véhicule avec conducteur, chacune de ces catégories se livrant à des types d'activité différents.

La commission est contre cet amendement.

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

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

Il y a une diversité de types de transport. La tarification routière obligatoire tient d'ailleurs déjà compte de cet aspect des choses, qu'il s'agit simplement de confirmer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 262. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? Je mets aux voix l'article 36, modifié par l'amendement n° 78. (L'article 36, ainsi modifié, est adopté.)

Article 37.

M. le président. « Art. 37. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport.

« Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du Conseil national des transports.

« Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment du fonds de commerce auquel elles sont attachées. »

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

M. Christian Bergelin. Qu'entend M. le ministre d'Etat par « capacité de transport » ? Quelle sera la durée des autorisations. Enfin, que deviendront les licences de transport

M. le président. M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 79 ainsi rédigé :

« Compléter la seconde phrase du premier alinéa de l'article 37 par les mots : « leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement est important puisqu'il tend à faire prendre en compte les efforts réalisés par l'entreprise pour améliorer sa productivité et son respect des dispositions de la loi pour lui attribuer une autorisation.

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 l'amendement n° 79. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 263 et 295 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 263, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 37, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Les autorisations délivrées au titre de la présente loi sont à durée déterminée pour un minimum de sept années. Leur renouvellement est de droit, sauf préavis des autorités de l'Etat notifié au titulaire un an avant le renouvellement et seulement pour des manouements graves à la réglementation des transports, du travail et de la sécurité. »

L'amendement n° 295, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 37 par la nouvelle phrase suivante :

« La durée des autorisations ne doit pas être inférieure à sept ans. »

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 263.

M. Charles Fèvre. L'article 37 ne précise pas si les autorisations seront à durée déterminée, ou à durée indéterminée comme l'ont été les licences de zone longue jusqu'en 1973.

Comme vous allez sans doute reprendre le système antérieur — qui est d'ailleurs bon — des autorisations à durée déterminée, mieux vaudrait le dire maintenant, ne serait-ce que pour poser

le problème de leur renouvellement. En effet, si l'on prévient le transporteur, disons quelques mois avant l'expiration de l'autorisation, que, pour telle ou telle raison, économique ou tenant à l'application de la réglementation, cette autorisation ne sera pas renouvelée, on le mettra dans une situation qui risquera d'être très difficile s'il a acheté des matériels dont le remboursement représente une lourde charge financière. A cet égard, mon amendement apporte une garantie qui me paraît importante pour les transporteurs routiers.

M. le président. La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 295.

M. Christian Bergelin. Etant donné l'importance des investissements nécessités par le coût élevé des véhicules, il est souhaitable que les autorisations qui seront accordées le soient pour une période suffisamment longue — au moins sept ans — de façon que l'exploitation de ces entreprises puisse se faire dans la sérénité.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il est apparu à la commission que l'adoption de ces amendements reviendrait à reconnaître que les autorisations ont une durée quasi indéterminée, ce qui n'est pas dans l'esprit de l'article 37. Le décret d'application précisera la règle en la matière. La commission s'oppose donc à ces deux amendements.

M. Pierre Weisenhorn. C'est faible !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cette question des autorisations a fait l'objet d'un examen attentif avec les professionnels concernés. Nous posons des principes dans ce projet de loi et nous laissons ensuite la place à une concertation qui permette de définir, par décret, les modalités qui conviennent.

S'il est vrai qu'à l'origine les licences ont été instituées dans un souci de régulation des capacités de transport, il faut bien convenir que, progressivement, elles ont perdu — c'est ma conviction — de leur efficacité, et même de leur signification, au regard de cet objectif. Dans le même temps, elles sont trop souvent devenues un élément de spéculation qui pèse sur les coûts de la profession d'une manière parfaitement injustifiée. Je sais bien que certains retirent un revenu de la possession d'une licence. Quand il s'agit de personnes modestes, il n'y a pas lieu de leur en contester la disposition. D'ailleurs, ce n'est plus alors un problème de transport qui se pose. Voilà pourquoi il nous est apparu nécessaire de modifier cette situation afin d'éliminer les anomalies et de mettre en place un autre système. Certes, les solutions sont difficiles à trouver. En tout cas, il ne s'agit pas de supprimer purement et simplement les licences sans autre forme de procès : d'abord parce qu'il n'est pas question pour le Gouvernement de spolier les gens ; ensuite parce que nous risquerions de désorganiser la profession.

C'est pourquoi nous avons prévu un système nouveau d'autorisation, dont les conditions de mise en application seront discutées, négociées afin que l'on définisse bien les modalités et les étapes. Il ne m'apparaît pas utile que ces autorisations soient à durée déterminée. En tout état de cause, je l'ai affirmé très clairement à plusieurs reprises, il n'est pas question de placer les professionnels dans une situation d'instabilité ou d'incertitude concernant leur avenir, de les mettre en difficulté pour réaliser leurs programmes d'investissement, pour conclure des contrats à long terme. Les entreprises ont besoin de disposer de temps et d'assurances pour pouvoir travailler dans de bonnes conditions. Nous ne voulons nullement « précariser » leur situation ou utiliser ces autorisations comme un moyen administratif et brutal de régulation. Nous en discuterons donc dans cet esprit.

Cela dit, pour éliminer les aspects malsains de la situation actuelle, nous avons indiqué clairement que ces autorisations nouvelles ne devraient être ni cédées, ni louées indépendamment du fonds de commerce auquel elles sont attachées, de telle sorte qu'il soit bien clair que quelqu'un qui dispose de l'attestation de capacité professionnelle qui convient, qui achète son matériel et qui est en situation de travailler, pourra disposer d'une autorisation nouvelle, mais qui ne pourra pas devenir objet d'un commerce ou d'une spéculation, indépendamment du fonds de commerce lui-même.

Pour que les choses soient tout à fait nettes, le Gouvernement souhaite préciser davantage son texte et il a, à cet effet, déposé un amendement pour indiquer que ces autorisations ne pourront être ni cédées, ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Voilà les précisions que je voulais donner et qui montrent bien qu'il ne s'agit nullement d'aller dans un sens qui a pu soulever des inquiétudes chez certains, mais au contraire de trouver des solutions justes et raisonnables aux problèmes qui sont posés.

Dans ces conditions, il ne m'apparaît pas utile, je le répète, d'introduire dans le texte une limitation de la durée de ces autorisations nouvelles.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, puisque ces autorisations ne seront pas à durée déterminée, je retire mon amendement qui avait pour objet de donner une garantie s'il n'en avait pas été ainsi.

M. le président. L'amendement n° 263 est retiré.

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, si votre raisonnement se tient à certains points de vue, il n'empêche — et vous l'avez dit vous-même — que les titres de transport permettraient d'assurer à une grande partie des petits transporteurs, lorsqu'ils cessaient leur activité, une retraite convenable.

De surcroît, ces titres de transport, par leur valeur même, servent à asseoir la crédibilité de leurs détenteurs auprès des organismes bancaires. A la limite, ils constituent un droit patrimonial qui sécurise les entreprises et leur permet, le cas échéant, de traverser des périodes difficiles.

Dans la mesure où vous créez des autorisations à durée indéterminée, quelle valeur auront ces titres de transport ? Comme ils n'auront pas tous la même valeur juridique, il est évident que la valeur des uns tombera par rapport à celle des autres.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il est bien évident que les dispositions nouvelles, mises en place de manière concertée, ne devront aboutir à aucune spoliation. C'est la doctrine du Gouvernement. Mais je tiens à préciser que la notion de patrimonialité ne s'attache pas à ce type de document, indépendamment du fonds de commerce.

Je rappelle que la suppression des licences de zone courte n'a donné lieu à aucune espèce d'indemnité ; le gouvernement de l'époque avait pris une position catégorique à cet égard. Je crois que la position du Gouvernement, aujourd'hui, prend mieux en compte les différentes données du problème, tout en reconnaissant naturellement que les licences de zone longue ont plus de valeur que celles de zone courte. Je pense qu'on peut convenir que l'approche du Gouvernement, dans cette affaire, est réaliste.

J'observe d'ailleurs que lorsque je suis arrivé au ministère, on a curieusement assisté à une augmentation du prix des licences sur le marché ; il y avait même spéculation. Eh ! bien, on est revenu depuis à des taux beaucoup plus raisonnables. Le marché est un témoin, dit-on. Je crois que c'est la meilleure démonstration de la qualité de la politique que nous menons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 295. (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° 294 ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 37, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Les transporteurs et les loueurs de véhicules industriels qui exercent leurs activités à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article, conservent l'intégralité de leurs droits de transports et de locations. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. M. le ministre d'Etat n'a qu'en partie répondu à nos préoccupations. Cet amendement tend simplement à préciser dans le texte que les licences actuelles doivent faire l'objet d'une transformation en autorisations au sens du texte en vigueur puisqu'elles constituent une valeur d'exploitation dans les bilans des entreprises. C'est une garantie très importante au niveau comptable et fiscal.

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. Contre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 294. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 80 et 374 pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 80, présenté par M. Chénard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Après le mot : « louées », rédiger ainsi la fin de la seconde phrase du dernier alinéa de l'article 37 :

« ... même à l'occasion de la location-gérance ou de la cession de tout ou partie du fonds de commerce de leur titulaire. »

L'amendement n° 374, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du dernier alinéa de l'article 37, après le mot : « indépendamment », insérer les mots : « de la totalité ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 80.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission a voulu marquer qu'il était nécessaire de contrer certaines procédures de déviation dans le domaine du transport.

C'est ainsi que la location-gérance, qui s'est beaucoup développée ces derniers temps, a fini par donner à la licence une tout autre signification qu'un titre de transport, allant jusqu'à servir de caution en banque. Ce n'est pas sa vocation.

Les explications qui nous ont été données, l'esprit même de l'amendement n° 374, apportent, ce me semble, tout apaisement...

M. Christian Bergelin. Non !

M. Alain Chénard, rapporteur. ... sur la volonté du Gouvernement de faire en sorte que les autorisations soient attachées au transport effectué au titre d'une entreprise. Dans ces conditions, il me semble que la commission obtient satisfaction et pourrait ne plus défendre son amendement.

M. le président. Si je vous ai bien compris, monsieur le rapporteur, vous préférez l'amendement n° 374 du Gouvernement à l'amendement n° 80 de la commission.

M. Alain Chénard, rapporteur. En effet, monsieur le président, compte tenu des explications que nous a données M. le ministre d'Etat.

M. le président. L'amendement n° 374 a déjà été défendu par le Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement n° 80.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 374.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 37, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 37, ainsi modifié, est adopté.)

Article 38.

M. le président. « Art. 38. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

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

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

M. Christian Bergelin. Cet article prévoit que les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II du texte que nous examinons pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait « en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation ».

Il s'agit là encore d'une mise en cause de la vie de l'entreprise et, à ma connaissance, le transport est un des seuls secteurs où cela peut se produire.

Il faut en avoir conscience : cela signifie la mort de l'entreprise à laquelle l'autorisation aura été retirée.

C'est le deuxième cas de figure dans lequel vous vous donnez les moyens de mettre à mort une entreprise de transport. Dans la législation française, la réglementation est très rarement appliquée avec une telle rigueur, avouez-le !

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 296 et 338, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 296, présenté par MM. Bergelin, François Fillon, Robert Galley, Jacques Godfrain, Guillaume Weisenhorn et les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 38 substituer aux mots : « manquements graves ou répétés » les mots : « manquements graves et répétés. »

L'amendement n° 338, présenté par MM. Gaillard, Billardon et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 38, substituer aux mots : « manquements graves ou répétés », les mots : « manquements graves ou manquements répétés ».

La parole est à M. Bergelin, pour soutenir l'amendement n° 296.

M. Christian Bergelin. Les sanctions prévues — radiation ou retrait temporaire ou définitif des inscriptions et autorisations — peuvent être extrêmement graves pour l'entreprise et son personnel.

La notion de gravité de l'infraction reprochée étant très relative, son appréciation ne peut être qu'arbitraire.

Par ailleurs, compte tenu des prescriptions multiples imposées par les réglementations du transport, du travail, de la sécurité, les entreprises les plus soucieuses de respecter les règlements peuvent, en toute bonne foi, commettre de nombreuses infractions sans conséquence préjudiciable à l'intérêt général.

En limitant les cas de radiation aux manquements à la fois graves et répétés, on écarte les risques d'arbitraire et d'inégalité entre les entreprises incriminées sans restreindre l'efficacité de la sanction.

M. le président. L'amendement n° 338 n'est pas soutenu. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 296 ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous nous sommes déjà très clairement expliqués sur cette question à propos de l'article 7. J'invite les lecteurs éventuels du *Journal officiel* à s'y reporter. (Sourires.)

J'insiste sur le fait que nous passons d'un texte réglementaire qui contenait exactement les mêmes dispositions à un texte législatif qui est assorti, par une modification de l'article 17 de ce projet, de garanties absolument exemplaires.

Avis défavorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 296.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 38.
(L'article 38 est adopté.)

Article 39.

M. le président. « Art. 39. — Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 265 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 39 :

« Des groupements professionnels à compétence régionale et nationale peuvent être créés, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, en vue de favoriser la participation des professions intéressées à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises. Ils sont soumis au contrôle financier de l'Etat. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Chénard, rapporteur, et M. Fèvre ont présenté un amendement n° 83 ainsi rédigé :

« Compléter l'article 39 par les mots : « après avis du conseil national des transports ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de prévoir la procédure de consultation des intéressés en complétant l'article 39 par les mots : « après avis du conseil national des transports ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 83.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 39, modifié par l'amendement n° 83.

(L'article 39, ainsi modifié, est adopté.)

Article 40.

M. le président. Je donne lecture de l'article 40 :

CHAPITRE V

Du transport fluvial.

« Art. 40. — Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, un schéma directeur des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs. »

Sur cet article, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Weisenhorn.

M. Pierre Weisenhorn. Le projet ne consacre que trois articles à la batellerie, ce qui correspond sans doute à l'importance relative qu'on attache à ce mode de transport.

Les articles 41 et 42, créant la chambre nationale de la batellerie artisanale et définissant les missions de l'office national de la navigation, ressemblent à des coquilles dont on ne sait si elles sont vides ou pleines : seuls les décrets le préciseront !

Quel sera le mode de financement adopté par la chambre artisanale ? Pourquoi ne pas rappeler simplement qu'un artisan peut s'inscrire à une chambre des métiers ?

Quels seront les rapports entre l'office national de la navigation et la chambre ? Tout le personnel de l'O.N.N. vit désormais dans la crainte de voir l'office disparaître. Il peut faire certaines choses, mais il ne doit rien !

L'exposé des motifs du projet parle longuement de planification nationale et internationale et de grands desseins. Mais la voie fluviale semble sacrifiée depuis des années à la S. N. C. F.

Jetons un coup d'œil seulement sur la carte des canaux de l'Europe : nous constatons une forte densité de canaux au Benelux et en République fédérale d'Allemagne et un vide dans l'hexagone.

La France possède pourtant 7 209 kilomètres de voies navigables, mais seulement 1 835 kilomètres permettant le trafic de bateaux de plus de 1 350 tonnes. Or ces 1 835 kilomètres assurent 80 p. 100 du trafic total, en tonnes par kilomètre.

Cette suprématie du grand gabarit ne peut que s'accroître pour de simples raisons de compétitivité entre modes de transport.

Ces infrastructures sont, en effet, accessibles aux grands convois poussés, dont le prix de transport est très compétitif : un grand convoi poussé consomme autant d'énergie que l'équivalence d'un train complet.

L'Allemagne de l'Ouest l'a bien compris, qui a consacré à ces infrastructures, entre 1974 et 1978, 0,06 p. 100 puis 0,05 p. 100 de son produit intérieur brut, tandis que la France n'y consacrait que 0,03 p. 100 puis 0,02 p. 100 du sien.

Si l'effort des gouvernements précédents pour mettre les canaux au gabarit des grands convois poussés a été notablement insuffisant, un effort a été entrepris, sous l'impulsion constante des élus nationaux, des élus régionaux et des chambres de commerce, pour mettre le canal du Rhône au Rhin au gabarit du futur « axe mer du Nord—Méditerranée ».

Cet axe permettra la navigation de convois poussés beaucoup plus importants : 4 400 tonnes ! Un seul convoi poussé de cette dimension remplace 110 wagons de quarante tonnes ou 220 camions de vingt tonnes.

Si la voie d'eau reste le moyen de transport intérieur qui nécessite le moins d'énergie, le moins de main-d'œuvre, et qui produit le moins de nuisances — bruit, pollution, accidents — elle apparaît aussi comme le moyen le plus économique pour les marchandises en vrac et les colis lourds notamment.

L'axe Rhin—Main—Danube a enregistré récemment une augmentation sensible — non prévue initialement — de son trafic du fait de l'acheminement du charbon d'Europe centrale.

Les adversaires du canal Rhin—Rhône font remarquer, à juste titre, le petit tonnage du canal actuel : il supporte environ 300 000 tonnes par an, soit l'équivalent d'un grand pétrolier. Cela tient à l'exiguïté du canal. Par comparaison, le Rhin, navigable de la mer du Nord à Bâle, supporte un trafic de 130 millions de tonnes.

Pour le futur axe mer du Nord—Méditerranée, allant de Rotterdam à Fos, soit 1 580 kilomètres, il ne subsiste qu'un hiatus de 220 kilomètres entre Mulhouse et Dole — ce qui représente 14 p. 100 de l'ensemble, à terminer.

Le Danube est en voie d'aménagement : de grands travaux sont en cours en Roumanie, en Yougoslavie, en Autriche et en Allemagne.

Si la France veut réaliser cette artère vitale dénommée « voie royale européenne », elle ouvrira aux pays développés du centre de l'Europe de nouvelles possibilités d'échange avec ceux du bassin méditerranéen, en pleine expansion.

La façade sud de la France, qui en est le débouché, en sera revalorisée.

Les flux de transport en Europe seront rééquilibrés.

Politiquement, durant la précédente législature, par un vote important, le Parlement avait confié la maîtrise de l'ouvrage à la compagnie nationale du Rhône. Cette décision d'achever le parcours avait réuni les suffrages du groupe du rassemblement pour la République, du groupe Union pour la démocratie française et du groupe socialiste, à deux exceptions près. Pour sa part, le parti communiste avait voté contre le projet, non qu'il en sous-estimait l'intérêt, mais au contraire parce qu'il considérait que la Lorraine demeurerait enclavée fluvialement.

Les conseils régionaux se sont prononcés en faveur d'une participation importante à la constitution de ce grand axe. Le gouvernement précédent avait confirmé que les ressources provenant de l'hydro-électricité du Rhône devaient participer au montage financier effectué pour le grand axe fluvial.

Enfin les retombées immédiates de ces travaux représenteraient, sur l'Est de la France, un immense chantier assurant l'emploi de 5 000 personnes. Ces travaux permettraient de sauver le génie civil et la construction, dont les activités sont actuellement en chute libre et diminueraient la pression des sociétés nationales sur le marché local de la construction dans toute la France.

Le Parlement s'est bien rendu compte que les crédits budgétaires votés chaque année ne suffisaient même pas à l'entretien du réseau Freycinet et à l'achèvement de la petite partie du canal Rhin-Rhône nous reliant au reste de l'Europe.

Vous avez mis en place, monsieur le ministre, la commission Grégoire, qui a pour mission de préparer un projet de schéma directeur des voies navigables. Mais cette commission ne doit achever ses travaux que dans le courant du dernier trimestre de cette année.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de nous donner plus de précisions sur l'avenir du transport par voie fluviale, notamment sur l'axe mer du Nord—Méditerranée, ainsi que sur deux autres projets fluviaux concernant des franchissements de seuil, les voies fluviales Seine-Est et Seine-Nord, dont l'intérêt européen est évident.

Dans ce domaine, la volonté du Gouvernement doit-elle se traduire par un projet de loi particulier relatif au schéma directeur des voies navigables, qui doit s'insérer dans le cadre de la procédure d'élaboration du IX^e Plan ? Ou se manifestera-t-elle dans le deuxième projet de loi du IX^e Plan ? Je vous remercie d'avance, monsieur le ministre, de votre réponse.

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

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre d'Etat, l'an dernier, lors de la discussion de votre projet de budget, vous avez bien voulu répondre favorablement à ma question sur la nécessité de mettre au point à brève échéance un schéma directeur des voies navigables françaises.

Depuis, vous avez décidé de créer une commission, présidée par M. Grégoire, conseiller d'Etat, chargée d'élaborer ce schéma directeur. Or, il faut le reconnaître, sous votre impulsion, le commissaire Grégoire a engagé ses travaux avec compétence et efficacité : l'élaboration du schéma directeur est conduite au sein de cette commission de façon rapide et néanmoins approfondie. Ainsi l'espoir naît que notre pays rattrape le retard accumulé depuis près d'un siècle dans le domaine de la batellerie.

Sans aucun doute, depuis une trentaine d'années, des améliorations sensibles ont été apportées sur la Seine, le Rhône, le Rhin et dans la région du Nord-Pas-de-Calais. Il n'en reste pas moins que la rentabilité de ces réalisations demeure aujourd'hui encore insuffisante, car l'effort n'a pas été soutenu au point de rendre cohérent notre réseau de voies à grand gabarit.

Ainsi, dans la partie nord-ouest de notre pays, on a porté la Seine à 3 000 tonnes et on a creusé un canal au même gabarit entre Dunkerque et Valenciennes ; on a prolongé aussi le grand gabarit sur l'Oise, de Conflans-Saint-Honorine à Compiègne ; mais on a laissé subsister un goulet d'étranglement d'une centaine de kilomètres entre Compiègne et le canal Dunkerque—Valenciennes.

La commission Grégoire fera apparaître, j'en suis convaincu, le caractère paradoxal d'une telle situation. Il faut faire sauter ce verrou et assurer ainsi, enfin, la desserte des régions de

Haute-Normandie, d'Ile-de-France, de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais par des bateaux à grand gabarit. De plus, notre réseau serait alors adapté à celui de nos voisins, le Bénélux et la République fédérale d'Allemagne. En outre, ce serait une incitation à engager la liaison Seine-Est — on l'ouvrirait de Compiègne à Reims.

Certes, le schéma directeur doit esquisser une politique à très long terme pour les infrastructures fluviales à grand gabarit : mais compte tenu, d'une part, de l'ampleur et du coût de certains projets, d'autre part des contraintes budgétaires auxquelles il faut se plier, il faudra bien, monsieur le ministre d'Etat, que vous dégagiez des priorités.

Dans l'article 14 de votre projet vous citez à juste titre, parmi les critères de choix, les besoins économiques et les coûts financiers comparés. Mais vous faites état également des objectifs de la politique d'aménagement du territoire.

Au niveau des options gouvernementales globales, vous avez sans doute raison de tenir compte de celle-ci, mais en ce qui concerne les modalités de financement il conviendrait, dans le domaine qui est le vôtre, de réserver une priorité absolue aux exigences de l'économie des transports.

Par conséquent les infrastructures qui n'apparaîtraient pas suffisamment rentables devraient être financées sur d'autres crédits, par exemple sur les crédits ouverts au titre de l'aménagement du territoire.

Il ne peut en être autrement à un moment où notre pays subit de plein fouet la concurrence étrangère et où il faut tout mettre en œuvre pour aider les entreprises françaises à maintenir leur compétitivité.

C'est en permettant à nos entreprises, grâce à des moyens de transports adéquats, de réduire la part des coûts de transport dans leurs prix de revient, surtout pour celles qui utilisent des matériaux pondéreux, que nous contribuerons à soutenir efficacement l'économie nationale.

Celles sont les quelques réflexions que je voulais vous livrer à propos de cet article 40, qui détermine les priorités à établir en matière d'adaptation et d'extension du réseau.

Sur un autre plan, je voudrais suggérer un complément aux préoccupations qui sont les vôtres pour la mise au point du schéma directeur.

En effet, étant donné la rédaction de l'article 40, on est tenté de supposer que le schéma directeur exclura les voies navigables dont le maintien et l'entretien ne se justifieraient plus du point de vue de la navigation commerciale.

Je voudrais que vous nous donniez l'assurance, monsieur le ministre, que si l'Etat est conduit à se désengager des dépenses concernant de telles liaisons, il ne renoncera pas pour autant à en favoriser le maintien, lorsque celui-ci sera justifié par le développement du tourisme fluvial.

Jadis, on a failli remblayer une partie du canal de Bourgogne parce qu'il n'était plus suffisamment fréquenté par la navigation commerciale. Ainsi on a failli couper la liaison fluviale qui relie la mer du Nord à la Méditerranée !

On ne peut plus prendre un risque de ce genre. Aussi paraît-il opportun que vous demandiez à la commission Grégoire d'établir, en guise de corollaire au schéma directeur, un schéma complémentaire pour le tourisme fluvial et les sports nautiques.

Avec le concours des régions, des départements et des collectivités locales concernées, nous devons maintenir en état un certain nombre de fleuves et de rivières — que nos ancêtres ont laborieusement complétés par des canaux — dont la nature a, heureusement, doté la France.

Je vous remercie d'avance, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir me donner des assurances à ce sujet et de demander à la commission Grégoire de compléter sa tâche par ce schéma annexé que justifie de plus en plus le développement de la navigation touristique, française et internationale, sur notre réseau.

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

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

M. Roger Lessele. J'interviens au nom du groupe socialiste, mais en particulier au nom de notre collègue François Patriat, député de Côte-d'Or, qui représente notamment une partie des populations du val de Saône.

Le transport fluvial se trouve actuellement dans une situation critique, voire alarmante. Les professionnels de la batellerie mesurent avec gravité l'espérance de vie de leurs entreprises.

L'association nationale des transporteurs indépendants de la batellerie vous a fait part, monsieur le rapporteur, de ses craintes.

Les transporteurs de Saint-Jean-de-Losne, dans le département de Côte-d'Or, ont également appelé l'attention sur l'urgence des mesures à prendre pour sauver leur outil de travail.

Le manque de transports offerts à la bourse d'affrètement de Saint-Jean-de-Losne devient chronique. Depuis le 1^{er} janvier 1982, le nombre des transports que chacun des transporteurs a pu effectuer varie de trois à six : le travail est équivalent à la moitié de ce qu'il était l'an dernier.

De nombreux bateaux, toujours en attente d'offres de fret, restent à quai.

La situation dans les bourses voisines est semblable.

Une telle pénurie est d'autant plus incompréhensible qu'existent dans la région de nombreux silos de céréales, susceptibles de fournir des transports aux bateliers.

Or, c'est à peine si une péniche par semaine est appelée à transporter des céréales !

De plus, le revenu net d'un artisan marinier est souvent inférieur au S. M. I. C., car les frais de la profession sont très élevés. L'artisan désireux de moderniser son outil de travail ne le peut pas étant donné la modicité de ses revenus.

Pour que la batellerie artisanale ne soit pas condamnée à disparaître, il est urgent que le Gouvernement prenne des mesures adaptées à l'ampleur du problème. Le présent projet de loi répond en grande partie à nos préoccupations : l'objet du schéma directeur des voies navigables est de résoudre les difficultés que je viens d'évoquer.

Une nouvelle organisation de la profession de batelier est envisagée, nous le savons, avec la reconnaissance de la profession d'artisan batelier et la réorganisation commerciale de l'artisanat batelier. A ce sujet, nous attendons avec espoir les propositions de la commission Grégoire.

Pour conclure, je dirai que notre souhait le plus vif serait d'obtenir la révision des règles de tarification avec une simplification et une limitation des dérogations — celles-ci entraînant une politique de dumping.

Nous sommes attachés à l'instauration d'une réelle pluri-modalité limitant les situations très concurrentielles.

Nous souhaitons également l'établissement d'un code de relations loyales avec les autres modes de transport, la voie ferrée et la route.

Nous aimerions que soient révisées les conditions d'attribution des indemnisations d'attente en période de carence. Pourquoi ne pas envisager la création d'un fonds conjoncturel de régulation permettant à la batellerie artisanale de traverser la période la plus difficile ?

De plus, les élus de la région de Bourgogne tiennent à réaffirmer l'urgence de la réalisation de la liaison Rhin—Rhône.

Le projet qui nous est soumis met en lumière la nécessité de réorganiser et de développer le transport par eau : les professionnels de la batellerie attendent des mesures concrètes et rapides dans un domaine délaissé depuis de trop nombreuses années ! (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, il est près de vingt heures, et trois orateurs sont encore inscrits sur l'article 40.

Allons-nous poursuivre nos travaux dans la foulée, si j'ose dire, ou en renvoyer la suite à ce soir ? Nous ne pouvons pas les poursuivre sans interruption jusqu'à vingt-deux heures trente.

Quel est votre avis, monsieur le ministre d'Etat ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Personnellement, je suis à la disposition de l'Assemblée.

Je n'ai d'ailleurs pas l'intention de parler longuement.

Monsieur le président, je laisse aux députés le soin d'apprécier !

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur le président, étant donné le nombre relativement faible des amendements qui restent à examiner, nos travaux pourront, je crois, progresser assez rapidement.

M. le président. Mes chers collègues, nous ferons le point vers vingt heures trente.

M. Robert de Caumont. Très bien !

M. Pierre-Bernard Cousté. Excellente suggestion.

M. Alain Chénard, rapporteur. En fait, nous pourrions en finir assez vite.

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, avec les articles 40, 41 et 42, il s'agit d'abord d'établir un schéma d'infrastructure, c'est-à-dire un schéma de développement et de restauration de nos voies fluviales.

Mais ce n'est pas à ce sujet que je voulais intervenir. Pour que le schéma d'infrastructure soit valable, il faudra bien sûr qu'il serve à quelque chose, ce qui signifie que la profession devra se montrer vigoureuse et dynamique pour relancer le transport fluvial dans notre pays. Or pour que la batellerie soit dynamique et vigoureuse, il faut qu'elle ait des marchandises à transporter.

Depuis plusieurs années, nous assistons à une réduction du tonnage des matières pondéreuses transportées par voie d'eau. Elles constituaient le fret classique du transport fluvial. Certes, le fret des matières pondéreuses reste encore important — je pense notamment aux céréales — mais il subit la concurrence extrêmement vive d'un autre mode de transport, le chemin de fer. La diminution du tonnage des pondéreux transportés par la batellerie pose un problème qu'il faudra bien régler avant tout.

Quant à la profession elle-même, elle a besoin d'être ranimée ou dynamisée. Personnellement, je ne crois pas que les dispositions inscrites dans le projet, notamment à l'article 41, y suffiront. J'en parle maintenant parce que l'amendement que j'ai l'article 40 de la Constitution !

La création d'une chambre nationale de la batellerie artisanale — nouvel établissement public avec tout son appareil réglementaire et administratif — ne paraît pas nécessaire pour un secteur d'activité aussi étroit que celui de la batellerie, d'autant moins qu'existe un office national de la navigation dans lequel les professionnels sont déjà représentés. Nous verrons à l'article 42 que cet office soulève lui-même des questions.

A mon avis, il aurait été beaucoup plus efficace d'établir des relations de caractère contractuel entre l'Etat et un organisme de caractère syndical ou associatif, librement géré par la profession et susceptible de recevoir des missions dans l'intérêt de la batellerie artisanale, quitte à ce que l'Etat verse à cet organisme des subventions de fonctionnement.

Un point est particulièrement regrettable — me semble-t-il — dans les missions et les pouvoirs de cette chambre nationale de la batellerie artisanale : le pouvoir que vous lui donnez, si le texte est voté, de délivrer des attestations nécessaires à l'exercice de la profession. Si l'on ajoute à la délivrance de ces attestations que l'office national de la navigation participe à l'organisation de l'affrètement, à la tarification, à la régulation de la cale, que le fameux tour de rôle — qui garantit un minimum au transporteur fluvial — n'est pas un procédé très dynamique, on ne voit pas qu'avec tout cela la France aura un transport fluvial vigoureux et dynamique. J'ai dit dans mon intervention de mardi que toutes ces dispositions allaient momifier une profession plutôt que lui donner un sang nouveau et la vigueur qui sont nécessaires si l'on veut qu'elle soit à la mesure de ce que l'on attend d'elle.

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

M. André Duroméa. Je veux faire sur cet article quelques observations.

J'ai déposé, en commun avec M. le rapporteur, un amendement tendant à introduire dans le texte la notion de programme à moyen et à long terme de restructuration, d'adaptation et d'extension du réseau.

La restructuration est en effet une question très importante pour notre réseau de voies fluviales. Traitées avec des budgets en chute constante depuis 1974 — M. Weisenhorn et M. Nungesser devraient s'en souvenir — ces voies se sont petit à petit détériorées, et la situation que vous avez trouvée en 1981, monsieur le ministre d'Etat, n'était guère reluisante.

M. Roland Nungesser. On l'avait dit !

M. André Duroméa. C'est pourquoi il m'a semblé nécessaire, puisque des projets de développement vont enfin être pris en compte, que soit soulignée la nécessité d'un véritable programme de restauration.

Cependant, nous avons noté avec satisfaction l'augmentation de 41 p. 100 des crédits pour 1983 par rapport à ceux de 1981. La courbe est ainsi réellement inversée.

Le budget dégage donc des perspectives nouvelles. On peut espérer qu'il en ira de même du fonds spécial « grands travaux ». Aussi, il est permis de poser à nouveau le problème des priorités entre les grandes liaisons inter-bassins Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône. Je crois d'ailleurs que tel est le but de la commission Grégoire.

En effet, nous sommes persuadés de l'utilité économique et sociale de la voie d'eau, qui possède des atouts propres. Encore faut-il y ajouter les effets importants de telles réalisations sur l'aménagement du territoire, sur le cadre de vie, sur l'aménagement hydraulique et hydroélectrique et sur le renforcement de la position concurrentielle de nos ports vis-à-vis des ports étrangers.

Ainsi, réaliser la liaison Seine-Est à grand gabarit, et d'abord de Compiègne à Soissons, permettrait, les études le montrent, de faire revenir Soissons dans l'arrière-pays du Havre et de Rouen, alors qu'actuellement cette ville figure plutôt dans celui de Gand ou de Rotterdam.

Vous vous êtes intéressé aussi aux structures de la profession, qu'il s'agisse de l'artisanat ou du secteur industriel, dans lequel les participations publiques et para-publiques sont importantes. C'était là une question clé, qui doit trouver de premières réponses. L'institution d'une chambre nationale de la batellerie artisanale est, à notre avis, une mesure positive, comme d'ailleurs la démocratisation de l'office national de la navigation.

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

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre d'Etat, je suis persuadé que vous suivez avec une grande attention les propos que nous tenons au sujet de cet article 40. Vous ne pouvez pas ne pas constater que chaque orateur, quelle que soit son appartenance politique — que ce soit un socialiste, comme M. Lassale, un communiste, comme M. Duroméa, ou mes collègues MM. Fèvre, Weisenhorn et Nungesser — a fait allusion à l'importance du transport fluvial et, plus spécialement, de la liaison Rhin-Rhône, ainsi que j'ai eu moi-même souvent l'occasion de le souligner dans des questions écrites, auxquelles vous répondez mais pas toujours d'une manière qui me satisfasse entièrement !

A l'instant, M. Weisenhorn a développé des arguments qui sont aussi les nôtres dans la région Rhône-Alpes, ce qui montre, à l'évidence, que cette liaison apparaît comme d'intérêt national, voire européen, et pas seulement régional.

J'ai d'ailleurs sous les yeux le texte d'une des réponses que vous aviez faite lors du débat du 7 novembre dernier, relatif à l'adoption du projet de budget des transports pour 1982, réponse dans laquelle vous n'aviez pas manqué de souligner l'importance de cette liaison.

La commission Grégoire devrait rendre publique, en principe avant la fin de cette année, une sorte d'analyse des priorités. Nous espérons que cette liaison Rhin-Rhône aura le premier rang dans ces priorités.

Lors de la réunion de la commission Rhin-Rhône — que je préside — dans le cadre du conseil régional, nous avons eu l'occasion d'accueillir le nouveau président de la compagnie nationale du Rhône, M. Bastien Leccia. Celui-ci n'a pas manqué de souligner qu'existaient des arguments particulièrement forts pour que la compagnie nationale du Rhône donne sa pleine application à la loi de janvier 1980. Il a également insisté sur le fait que les travaux qui sont prévus, d'un montant de quelque 800 millions de francs, entraîneraient des créations d'emplois — ce qui est d'intérêt national dans un pays frappé par le chômage — des économies d'énergie, et permettrait enfin l'utilisation d'un mode de transport particulièrement non polluant.

Je ne veux pas terminer ma brève intervention sans vous inviter fermement, monsieur le ministre d'Etat, à réparer une omission : le fonds spécial pour les grands travaux ne consacre pas un sou aux liaisons fluviales, — et je ne parle pas seulement de la liaison Rhin-Rhône. C'est tout à fait anormal. Les orateurs qui m'ont précédé l'ont souligné, qu'ils aient abordé le problème sous l'angle général des transports ou également du point de vue touristique, comme vient de le faire M. Nungesser.

Je voudrais vous entendre reprendre devant l'Assemblée nationale les propos que tenait M. Leccia à la fin de notre entretien, où tous ensemble, quelles que soient nos appartenances politiques, nous étions convaincus de la nécessité de cette liaison : « Nous sommes des combattants de la même cause, quelle que soit la diversité de nos opinions ». O combien ce débat aura été utile si nous vous entendons prononcer ces mêmes mots !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Soucieux de ne pas allonger le débat, je répondrai brièvement.

Lorsque je suis arrivé à la direction du ministère des transports, j'ai trouvé la voie d'eau — passez-moi l'expression — au fond du trou (rivers), un budget en chute libre, une situation extrêmement difficile. Avec le Gouvernement, je me suis attaché, depuis, à commencer de répondre aux problèmes qui se posent dans ce secteur, en ayant bien conscience — et chacun en conviendra — qu'on ne saurait les résoudre du jour au lendemain. Il y faut un effort patient et déterminé — je ne dis pas au rythme de la voie d'eau elle-même, mais il y a énormément à faire.

Je suis en effet convaincu qu'une place existe pour la voie d'eau dans notre système de transport. La réflexion nécessaire sur les problèmes de complémentarité entre les modes de transport ne doit pas conduire, en effet, à la condamnation à mort de l'un d'entre eux. La voie d'eau a ses qualités spécifiques, elle répond à des besoins évidents et à des préoccupations actuelles touchant notamment à l'énergie, ou à la sécurité.

Dans cet esprit, nous avons pu commencer à faire « remonter la pente » au budget des voies navigables qui, en deux ans, — je prends en compte le projet de budget pour 1983 — aura augmenté de 41 p. 100. Nous commençons aussi à prendre diverses initiatives. C'est ainsi que nous avons augmenté les aides à l'affrètement. En ce qui concerne les investissements intéressants l'axe mer du Nord-Méditerranée, nous avons le souci de développer l'arrière-pays des ports français. Dans cet ordre d'idées, on a accéléré l'aménagement de Rhône-Fos et le projet de budget pour 1983 prévoit de lancer les travaux concernant le contournement de Mâcon. Le Rhône et la Saône seront donc mises à grand gabarit de Chalon-sur-Saône à Fos, dans un proche avenir.

Il importe, évidemment, de mettre en œuvre des orientations nouvelles, et de bâtir de grandes réformes touchant à l'organisation de la profession. J'ai évoqué cette question aujourd'hui même — en présence, d'ailleurs, de M. Nungesser — à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle écluse d'Ablon et j'ai avancé des idées qui, je le pense, seront bien accueillies par la profession. Elles reposent sur la conviction qu'il y a place pour une navigation industrielle, évidemment, mais également pour la batellerie artisanale qui répond à des besoins spécifiques et qui joue un rôle spécifique, ainsi que — et c'est un phénomène nouveau auquel nous devons être attentifs — pour le développement d'une navigation de plaisance, capable de rentabiliser des équipements qui ne sont plus ou qui sont peu utilisés par la navigation commerciale.

Evidemment, le projet ne vise pas à définir l'ensemble des orientations et des moyens qu'il conviendra de mettre en œuvre ; je l'ai dit de la manière la plus claire. Mais nous avons commencé ce travail et nous sommes décidés à le poursuivre avec les intéressés. Le texte a le mérite de donner valeur d'engagement à la mise au point du schéma directeur des voies navigables accompagné d'un schéma de modernisation de la profession qui devrait trouver sa place dans le IX^e Plan. Il a également le mérite de créer la chambre nationale de la batellerie artisanale. Ainsi, les bateliers pourront disposer d'un statut d'artisan et être dotés d'une structure de représentation, conformément à ce qu'ils demandent depuis très longtemps.

Dans le même temps, la démocratisation de l'O.N.U. — qu'il n'est pas question de supprimer — va elle aussi dans le sens d'une plus grande responsabilité des professionnels qui, jusqu'à présent, n'étaient pas représentés au sein de cet organisme.

Ces différents exemples montrent bien la conviction du Gouvernement, qui est décidé à poursuivre cet effort avec sérieux. Tel est, en définitive, le sens des dispositions qui sont contenues dans ce projet.

M. Pierre-Bernard Cousté. Quand la commission Grégoire déposera-t-elle ses conclusions ?

M. Alain Chénard, rapporteur. A la fin de l'année !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous l'avons déjà dit !

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 266 ainsi rédigé :

« Au début de l'article 40, substituer aux mots : « schéma de développement », les mots : « schéma d'organisation ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Bien sûr, on peut parler du développement des voies navigables. Mais on sait qu'il faut d'abord réorganiser, restaurer ce réseau, le mettre à grand gabarit. Tel est donc le sens de cet amendement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Contre. Il s'agit d'un schéma de développement au sens de l'article 3 du projet.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 266. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 267 et 84, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 267, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Dans l'article 40, supprimer les mots : « et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau ».

L'amendement n° 84, présenté par M. Chénard, rapporteur, et M. Duroméa, est ainsi rédigé :

« Dans l'article 40, après les mots : « et fixant les priorités », insérer les mots : « et un programme à moyen et long termes ».

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 267.

M. Charles Fèvre. Les mots dont nous demandons la suppression constituent une redondance puisque l'article 14, à propos de l'établissement du schéma d'infrastructure, donne déjà ces précisions.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour défendre l'amendement n° 84 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 267.

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission est contre l'amendement n° 267 parce que cette formulation figure déjà dans l'article 14.

Quant à l'amendement n° 84, il lui semble améliorer la rédaction du texte en apportant une précision sur le contenu du schéma directeur.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement souhaite le rejet de ces deux amendements. Pour utiliser une expression dont on s'est servi dans cette enceinte, je crains que l'adoption de l'amendement n° 267 n'équivale à une condamnation à mort de la profession en supprimant la nécessité de fixer des priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension des réseaux. Du reste, je suis très surpris du dépôt d'un tel amendement.

En ce qui concerne l'amendement n° 84, il est bien évident que le schéma directeur des voies navigables et le schéma de développement constitueront des programmes à moyen terme, pour le moins — encore que je ne sache pas bien ce qu'on entend par moyen et long termes !

M. Pierre-Bernard Cousté. Le moyen terme, c'est quatre à cinq ans !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Toujours est-il qu'il appartiendra au IX^e Plan de définir avec précision, sur la base des conclusions de la commission Grégoire, les priorités et les financements.

Dans ces conditions, il me semble que la proposition de la commission alourdit le texte et est de nature à susciter une interrogation sur la direction entre un schéma et un programme.

M. le président. Vous êtes donc défavorable à ces deux amendements, monsieur le ministre d'Etat ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Absolument !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 267. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 84. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 40.

M. Pierre-Bernard Cousté. Nous voterons l'article 40. (L'article 40 est adopté.)

Article 41.

M. le président. « Art. 41. — Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public. Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers et délivre les attestations nécessaires à l'exercice de leur profession.

« La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et de compagnons bateliers. »

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie, détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité de patron et de compagnons bateliers. »

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 269 ainsi rédigé :

« Au début du dernier alinéa de l'article 41, après les mots : « Un décret en Conseil d'Etat », insérer les mots : « , pris après avis des organisations professionnelles et des organisations représentatives des salariés de la batellerie, ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 269 est retiré. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41. (L'article 41 est adopté.)

Article 42.

M. le président. « Art. 42. — L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume à ce titre une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé d'organiser l'affrètement et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 42.

(L'article 42 est adopté.)

Article 43.

M. le président. Je donne lecture de l'article 43 :

CHAPITRE VI**Du transport aérien.**

« Art. 43. — I. — Au titre premier du Livre III du code de l'aviation civile, l'article L. 310-1 est remplacé par les dispositions suivantes : « Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. »

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

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

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

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

« Art. L. 323-2. — Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef. »

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

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération.

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public sur le territoire national ou au moyen d'aéronefs immatriculés en France que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative.

« L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation.

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

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

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

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

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, on a l'impression que c'est par souci d'équilibre que le projet traite, dans cet article, de l'aviation civile.

En effet, ce projet s'intéresse longuement à la S.N.C.F., aux transports routiers, un peu au transport fluvial mais, ici, il ne concerne que des modifications relativement modestes, si ce n'est l'obligation d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou les collectivités territoriales ou chambres de commerce et d'industrie intéressées.

Je ne reviendrai pas sur cette obligation. J'en ai longuement parlé en matière de transports routiers. Elle entraînera pour l'aviation civile des inconvénients identiques, et probablement plus accentués. Je n'insisterai donc que sur le point suivant : c'est tout de même la compagnie Air-Inter que vise pour une bonne part cet article.

Aux termes de la convention signée entre l'Etat et cette compagnie, cette dernière avait une obligation de transporter. En contrepartie, elle jouissait de l'exclusivité en ce qui concerne l'exploitation des lignes, et bénéficiait d'une garantie d'équilibre. Dans un avis en date du 27 mai 1975, le Conseil d'Etat avait déduit de cet ensemble de dispositions qu'Air-Inter assurait la gestion d'un service public.

La convention n'a pas été renouvelée. Par conséquent, aux termes de l'article 43 que vous nous proposez, je pense qu'elle redeviendra obligatoire pour Air-Inter.

J'aimerais, à ce sujet, vous poser une question :

Cela signifie-t-il que, comme tel était le cas dans l'ancienne convention arrivée à expiration en 1980, on imposera les mêmes obligations à la compagnie Air-Inter et qu'en contrepartie on lui accordera un avantage tout de même important, celui de l'exclusivité ?

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

M. André Duroméa. Mon propos se limitera aux problèmes du transport aérien intérieur.

Celui-ci connaît une situation difficile, en particulier en matière de transport aérien régional : ces dernières années ont été caractérisées par la disparition de plusieurs compagnies de troisième niveau.

A l'évidence, dans un domaine où les investissements sont particulièrement lourds, la droite avait laissé se développer, à l'image de ce qui se passe au plan international, une concurrence sauvage, source de nombreux gaspillages.

A ce sujet, je citerai un exemple : notre groupe a reçu, pas plus tard qu'hier, une délégation des travailleurs de la compagnie U.T.A. Ceux-ci nous ont notamment exposé les conséquences, au plan international, des dérèglements impulsés par la politique des Etats-Unis dans ce domaine et les difficultés que cela fait naître dans leur entreprise, au plan tant économique que social, pour les personnels.

S'il est un domaine où le mot « développement » doit être étroitement associé au mot planification, c'est bien celui de ce mode de transport. Nous pensons, pour notre part, que le transport aérien intérieur doit jouer un rôle important à la mesure des atouts qui le caractérisent d'autant qu'au plan technologique, les nouvelles réalisations d'avions comme l'A.T.R. 42 annoncent une importante mutation qui contribuera à la mise en valeur de ce mode de transport.

Il fallait engager une profonde réflexion à ce sujet et nous nous félicitons de la mise en place, à votre demande, monsieur le ministre d'Etat, de la commission Funel-Villiers, qui vient de rendre publiques ses conclusions.

Nous comprenons tout à fait, dans ces conditions, que le projet de loi ne traite que de quelques grandes dispositions relatives au transport aérien, qui pourront être complétées ultérieurement par l'apport de la commission que je viens de citer.

Néanmoins, ces dispositions sont importantes et de nature à améliorer les choses : c'est ainsi que le rôle de l'Etat est affirmé dans la définition du réseau intérieur afin que soit assurée la cohérence de ce même réseau en tenant compte de sa complémentarité avec les autres modes de transport.

Le projet souligne également le caractère de service public des lignes régulières de transport aérien de personnes et, ce faisant, il développe également la responsabilité des collectivités territoriales, notamment celle des régions.

Au total, il nous semble que les dispositions de ce chapitre contribueront à éviter les distorsions de concurrence et à améliorer l'efficacité économique et sociale de ce mode de transport.

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° 297 ainsi rédigé :

« Supprimer le paragraphe I (art. L. 310-1 du code de l'aviation civile) de l'article 43. »

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 297 est retiré.

M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 270 ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : « par l'autorité administrative », les mots : « par le ministre chargé de l'aviation civile ».

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. Le code de l'aviation civile dispose que l'autorisation est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile. Je ne vois pas pourquoi les auteurs du projet de loi préfèrent l'expression : « autorité administrative ». La première me paraît beaucoup plus claire.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'autorité administrative est en l'occurrence le ministre chargé de l'aviation civile. Il s'agit de la même personne. Contre !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je suis d'accord avec la commission. Je remercie néanmoins M. Fèvre de sa délicate attention. (Sourires.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 270. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 21 ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile par le nouvel alinéa suivant :

« Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. La nouvelle définition du transport aérien donnée par l'article en question du code de l'aviation civile couvre les baptêmes de l'air et les promenades aériennes qui dès lors relèveraient du régime de transport aérien public lorsqu'ils seraient assurés à titre professionnel ou contre rémunération, comme le font beaucoup d'aéro-clubs.

Comme l'a fait remarquer votre commission, une telle conséquence serait excessive dans les cas où les aéronefs employés sont d'une capacité limitée. L'application du régime de contrôle administratif et technique propre aux transports aériens publics constituerait une tracasserie inutile pour les aéro-clubs dont le Gouvernement souhaite le développement.

Le présent amendement exclut donc les opérations effectuées à l'aide d'aéronefs de capacité limitée.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 271 et 310, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 271, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, est ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premiers alinéas du texte proposé pour l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile le nouvel alinéa suivant :

« Les services réguliers de transport aérien de personnes sur le territoire national peuvent faire l'objet de conventions entre l'entreprise et l'Etat, ou les collectivités territoriales ou les chambres de commerce et d'industrie intéressées, dans la mesure où ces conventions sont justifiées par l'exécution de missions de service public. »

L'amendement n° 310, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Après les mots : « et l'Etat », rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile : « ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés. »

La parole est à M. Fèvre pour soutenir l'amendement n° 271.

M. Charles Fèvre. Notre amendement a pour objet de proposer une rédaction moins contraignante.

Le texte du projet de loi rend obligatoire le système de la convention en lui subordonnant l'octroi de l'autorisation.

C'est d'abord, ou bien mettre les collectivités et chambres consulaires dans l'obligation d'intervenir financièrement en faveur du transport aérien beaucoup plus souvent que par le passé, ou bien mettre le transporteur dans une situation pénalisante.

Mais surtout, il est impossible de prétendre — moins encore pour l'avion que pour tout autre mode de transport — que toutes les liaisons aériennes relèvent du service public. Tel serait le cas si une convention était passée avec Air Inter notamment — à ce sujet vous n'avez pas, monsieur le ministre d'Etat, répondu à ma question — prévoyant l'exclusivité sur des lignes qui, incontestablement, relèvent du service public. Or, toutes les liaisons aériennes ne sauraient relever du service public à moins d'aboutir à une extension considérable de la notion, en tout cas, plus pour le transport aérien que pour les autres modes de transport.

En revanche, on conçoit qu'en certains cas les collectivités et les chambres consulaires, pour des raisons d'aménagement du territoire notamment, puissent demander à un transporteur aérien d'organiser telle ou telle relation dans telles et telles conditions. La convention va alors de soi pour régler les problèmes et tout particulièrement ceux de la participation financière à une mission de service public.

Il faut donc élargir la possibilité de passer ou non une convention car, encore une fois, on ne peut pas considérer que toutes les lignes de transport aérien sont des lignes qui relèvent du service public.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 310 et pour donner son avis sur l'amendement n° 271.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement est opposé à l'amendement n° 271 pour les raisons qui ont déjà été exposées lorsque nous avons parlé des conventions concernant les transports publics de personnes. La convention est indispensable comme le prévoit le deuxième alinéa de l'article en question.

Je précise à M. Fèvre que nous maintiendrons les dispositions comme celle de l'exclusivité du service sur chaque ligne considérée.

L'amendement n° 310 vise simplement à inclure dans les groupements, qui concluront ces conventions, les établissements publics afin de prendre en compte le cas de la Corse, où il y a un établissement public et aussi celui des régions qui, jusqu'à la mise en œuvre de la réforme régionale, sont des établissements publics.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. L'amendement n° 271 tend à rendre facultatives les conventions que le projet a rendues obligatoires pour l'ensemble des modes de transport dans son article 7. Il supprime en outre la nécessité des consultations des autorités régionales. La commission y est opposée.

En revanche, elle est favorable à l'amendement n° 310 du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 271. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 310. (L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 272 ainsi rédigé :

« Supprimer le paragraphe IV (art. L. 330-8 du code de l'aviation civile) de l'article 43. »

La parole est à M. Fèvre.

M. Charles Fèvre. L'article L. 330-3 du code de l'aviation civile n'étant pas abrogé, j'ai l'impression qu'il règle tous les problèmes visés au paragraphe IV de l'article 43.

Par souci de ne pas répéter les mêmes choses, je propose donc la suppression de ce paragraphe.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer le régime de l'homologation administrative. Or c'est grâce à cette disposition qu'il est possible à l'Etat de mettre en œuvre une politique de complémentarité entre les diverses compagnies aériennes, d'organiser et de maîtriser la concurrence dans un secteur où la déréglementation a eu, comme le montre l'expérience américaine, des conséquences néfastes.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement aboutit à instaurer une déréglementation générale dont on a déjà pu mesurer les conséquences désastreuses.

Le Gouvernement y est donc opposé.

M. le président. Je mets aux voix d'amendement n° 272.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 85 ainsi rédigé :

« Au début du texte proposé pour l'article L. 330-8 du code de l'aviation civile, après les mots : « d'exploitation », insérer les mots : « les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement prévoit la possibilité pour l'administration de soumettre également à homologation les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants pour les transferts effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 85.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 43, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 43, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, monsieur le rapporteur, il est vingt heures trente. Il me paraît difficile, compte tenu de la deuxième délibération et des explications de vote, d'en terminer en moins d'une heure, une heure et quart.

M. Pierre Weisenhorn et M. Christian Bergelin. Pas autant, monsieur le président.

M. le président. Mes chers collègues, tout dépend de vous.

M. Alain Chénard, rapporteur. Nous sommes prêts à continuer, monsieur le président.

M. Christian Bergelin. D'accord !

M. le président. Dans ces conditions, nous poursuivons la discussion.

Article 44.

M. le président. « Art. 44. — Les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de l'article 12 de la présente loi valent autorisation jusqu'à leur date d'expiration, au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile tel qu'il résulte du III de l'article 43 ci-dessus. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 86 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 44 :

« Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte du paragraphe III de l'article 43 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 43 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Cet amendement tend à réparer une erreur matérielle, puisque l'article visé est le 43 et non le 12.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 44.

Article 45.

M. le président. Je donne lecture de l'article 45 :

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

« Art. 45. — Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

« Les dispositions des chapitres III et IV du titre I^{er} de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. »

M. Chénard, rapporteur, et **M. Fèvre** ont présenté un amendement n° 87 ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 45 par les mots : « et, pour les transports internationaux, avec rupture de charge en frontière, la partie d'acheminement entre ce point et le point de chargement ou de livraison sur le territoire national. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Le membre de phrase « un point d'origine et un point de destination » paraît restrictif, car il ne permet pas de considérer comme transports intérieurs la partie d'acheminement entre ce point et un point de rupture de charge à la frontière. La partie d'un transport international, effectuée en France grâce à un moyen de transport français ne franchissant pas la frontière, doit être considérée comme un transport intérieur. C'est pourquoi la commission et M. Fèvre vous proposent d'adopter cet amendement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je regrette de ne pas être favorable à cet amendement.

L'introduction d'une telle disposition dans un domaine assez complexe peut présenter des inconvénients pour le bon déroulement des opérations de transport et surtout de transport international. Il est essentiel que celui-ci garde une qualification internationale et que le transport international routier continue à relever, pour des motifs de bonne gestion, du système d'autorisations internationales en vigueur. Aucun doute ne doit à cet égard être possible, ni pour les entreprises françaises qui concourent à ces transports, ni pour celles des pays voisins.

L'adoption d'un tel amendement risque donc d'être mal interprétée.

En réponse aux préoccupations de la commission, j'indique qu'il est tout à fait évident qu'une marchandise transbordée en frontière ne peut être transportée sur la partie du trajet effectuée en France que dans un véhicule routier couvert par un titre de transport intérieur. Les textes en vigueur sont suffisants pour en apporter la garantie.

De même, s'agissant des transbordements maritimes dans les ports nationaux, il est clair que la partie intérieure terrestre du transport a la qualité d'un transport intérieur.

Je pense donc que la législation existante, augmentée des dispositions figurant dans ce projet de loi, devrait apporter tous apaisements à la commission. Mais il vaudrait mieux éviter certains inconvénients du point de vue du transport international.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Après les explications du Gouvernement, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 87.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 88, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 45, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Les entreprises de transport dont le siège est en France sont soumises aux dispositions du chapitre II et des articles 31 à 35 et 39 ci-dessus lorsqu'elles ne sont pas contraires à des traités ou à des règlements internationaux en vigueur. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit de préciser le champ d'application de la loi qui assujettit les entreprises étrangères installées en France.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cet amendement appelle les mêmes observations que le précédent.

Ces entreprises sont à l'évidence assujetties aux dispositions de la loi française. En revanche, on pourrait voir dans cette démarche une mise en cause de certains contrats, de conventions, qui sont nécessaires pour assurer un bon fonctionnement de nos relations internationales.

Je prie donc l'Assemblée de prendre en compte ces considérations.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. La commission s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 88.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 45.
(L'article 45 est adopté.)

Article 46.

M. le président. « Art. 46. — Sous réserve des dispositions de la loi portant adaptation de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, la présente loi est applicable aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 46.
(L'article 46 est adopté.)

Article 47.

M. le président. « Art. 47. — L'adaptation des dispositions de l'article 7 du chapitre VI du titre I^{er} et des chapitres II et III du titre II à la région Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales. »

M. Chénard, rapporteur, a présenté un amendement n° 89 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'article 47 :

« L'adaptation des dispositions de l'article 7, du chapitre IV... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Alain Chénard, rapporteur. Il s'agit d'une simple correction d'une erreur matérielle dans le projet du Gouvernement.

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 l'amendement n° 89.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 47, modifié par l'amendement n° 89.
(L'article 47, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 47.

M. le président. MM. de Caumont, Chevallier, Mme Sicard, MM. Forgues, Louis Besson et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 305 ainsi rédigé :

« Après l'article 47, insérer le nouvel article suivant :

« L'adaptation des dispositions de la présente loi au cas des remontées mécaniques fera l'objet de dispositions législatives spéciales dans le cadre de la loi d'orientation de la politique de la montagne. »

La parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Cet amendement vise une catégorie particulière de transports publics, dont la situation n'est pas clairement régie par ce texte. Il s'agit de ce que l'on appelle d'un terme générique « les remontées mécaniques », définies par la loi sur les transports publics d'intérêt local, de la façon suivante : « Les transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par remonte-pente ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs... »

Ce type de transports présente plusieurs particularités.

D'abord, ce sont le plus souvent des transports de caractère saisonnier.

Ensuite, ce sont des transports en site propre et non susceptibles d'être utilisés ailleurs.

Puis, ce sont des transports utilisés généralement à des fins touristiques.

Enfin, ce sont principalement des transports de voyageurs, mais aussi parfois de marchandises.

Ces spécificités justifient donc un régime particulier.

Vous avez, monsieur le ministre d'Etat, avec le Gouvernement, étudié des dispositions particulières qui pourraient être insérées dans la loi d'orientation sur la politique de la montagne. Il faut relever que ce type de transports constitue une alternative aux transports routiers ; plus économique en matière d'énergie, de voirie et de stationnement dans des secteurs où ces problèmes se posent avec acuité en raison du coût des infrastructures.

On s'apprête d'ailleurs à encourager ces transports dans le cadre de la nouvelle politique de développement de la montagne pour relier plus aisément les stations de sports d'hiver et les villages environnants qui doivent bénéficier des retombées économiques de ces stations.

Enfin, un certain nombre de dispositions incluses dans le projet de loi que nous nous apprêtons à voter doivent, à l'évidence, s'appliquer aux remontées mécaniques, en particulier la démocratisation, par exemple, de l'homologation des tarifs, qui doit passer de la responsabilité du représentant de l'Etat à celle des collectivités territoriales en vertu de l'article 7.

Il est donc tout à fait nécessaire de maintenir ce mode de transport dans le champ de la loi d'orientation, mais de prévoir aussi expressément un régime particulier qui est d'ailleurs en cours d'élaboration. Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Tout à fait d'accord. Il est bien évident que le ministère des transports contribuera à la mise au point, dans la loi d'orientation de la montagne, de dispositions allant dans le sens souhaité par les élus.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 305.
(L'amendement est adopté.)

Article 48.

M. le président. « Art. 48. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

« Le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots « et, le cas échéant, agréée ». »

« Le titre I^{er} et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers. »

« Les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure. »

« L'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation des crédits pour l'exercice 1946. »

« Les articles 1^{er} à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le conseil supérieur des transports. »

« Les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier. »

« L'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier. »

« Les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 pour l'exercice 1952. »

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

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

M. Christian Bergelin. Je renonce à prendre la parole.

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

M. Charles Fèvre. J'y renonce également.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 22 ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa de l'article 48, insérer le nouvel alinéa suivant : « L'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit de la reprise d'une disposition du projet de loi sur les transferts de compétences.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Pour.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 48, modifié par l'amendement n° 22.
(L'article 48, ainsi modifié, est adopté.)

Seconde délibération du projet de loi.

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération des articles 3, 12 et 17 du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission est-elle prête à rapporter immédiatement ?

M. Alain Chénard, rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je rappelle qu'en application de l'article 101 du règlement, le rejet des nouvelles propositions de la commission ou du Gouvernement et des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 3.

M. le président. L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 3 suivant :

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

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

« Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment par le choix des infrastructures, y compris par le développement rationnel des transports combinés. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 1 ainsi libellé :

« Après le mot : « notamment », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 3 : « dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés ».

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit d'un amendement de pure forme qui tend à améliorer la rédaction de l'article.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. D'accord.

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

M. Pierre Weisenhorn. Je me demande si cet amendement est vraiment de pure forme, monsieur le ministre d'Etat. En effet, les choix d'infrastructures constituent une incitation pour demain en ce qui concerne, par exemple, le choix entre le rail et la route ou l'autoroute.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'Assemblée a adopté le texte suivant : « Elle favorise — il s'agit de la politique globale des transports — leur complémentarité et leur coopération, notamment par le choix des infrastructures, y compris par le développement rationnel des transports combinés. » Nous avons voulu supprimer « par » et « y compris », mais sans rien changer au sens de la phrase.

M. Pierre Weisenhorn. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 2 ainsi rédigé :

« I. Compléter l'article 3 par le nouvel alinéa suivant : « Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports. »

« II. En conséquence, supprimer la dernière phrase du premier alinéa. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit également d'un amendement de forme qui tend à changer une phrase de place.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12.

M. le président. L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 12 suivant :

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

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

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application des dispositions du présent article et institue, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 3 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du dernier alinéa de l'article 12 : « Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si... » (le reste sans changement).

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il s'agit de mettre le mot « décret » au pluriel.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Il appartient, en effet, au Gouvernement de choisir le nombre de décrets qu'il entend prendre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 12, modifié par l'amendement n° 3.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17.

M. le président. L'Assemblée nationale a adopté, en première délibération, l'article 17 suivant :

« Art. 17. — Le conseil national des transports est composé de représentants :

« — du Parlement et des collectivités territoriales ;

« — des entreprises qui participent aux opérations de transport ;

« — des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;

« — des différentes catégories d'usagers ;

« — de l'Etat ;

« — et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

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

« Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions ; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon

lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentées, participent aux frais de leur fonctionnement.

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

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Intervertir les deux derniers alinéas de l'article 17. »

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Là encore, il s'agit d'un amendement de forme qui tend à faciliter la compréhension du texte.

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

M. Alain Chénard, rapporteur. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 17, modifié par l'amendement n° 4.

(L'article 17, ainsi modifié est adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le groupe socialiste votera le projet de loi d'orientation des transports intérieurs avec une conviction particulière. C'est en effet une œuvre d'ensemble à la fois novatrice et cohérente, sans précédent dans ce domaine.

Pour nous limiter à l'essentiel, nous relèverons d'abord que le texte affirme solennellement le principe du droit au transport. Ce droit s'appliquera évidemment en particulier dans les zones qui sont aujourd'hui mal desservies, où une certaine conception de la « rentabilité » et de la « concurrence » a fait jusqu'ici des ravages importants.

Par ailleurs, le corollaire de ce droit au transport, qui est le droit à l'information sur les transports, est également proclamé. Ce droit n'est pas simplement nécessaire pour les usagers ; c'est aussi la condition même de la pleine efficacité économique des modes de transport.

Deuxième principe réhabilité par cette loi : la notion de service public qui vise à la meilleure satisfaction possible des besoins de l'économie et des usagers au moindre coût pour la collectivité, tout en rétablissant les conditions d'une concurrence loyale.

Surtout, ce texte se place sous le signe de la démocratie, et d'abord au niveau de son élaboration. On a parfois reproché la lenteur de sa préparation. Mais cela tient à l'intensité du dialogue que vous et vos services, monsieur le ministre d'Etat, avez conduit.

Démocratique aussi est le souci de décentraliser. Vous avez pris en compte la grande loi du 2 mars 1982 en donnant aux collectivités territoriales sur les niveaux des responsabilités accrues en matière de transports collectifs.

Démocratique, enfin, l'introduction de la notion d'enquête publique pour les plans de déplacement urbain et l'entrée systématique des travailleurs et des usagers dans tous les conseils et à tous les niveaux, aux côtés des représentants de l'Etat ou des collectivités territoriales, des professionnels et des personnalités qualifiées.

Le projet affirme que, pour les choix intermodaux, tant en ce qui concerne les investissements que les modes de transport, seront pris en compte les coûts économiques réels, établis aux termes d'études sérieuses et contradictoires visant en particulier à l'économie d'investissements, et les coûts sociaux, ces derniers recouvrant les notions de sécurité, d'économies d'énergie, de respect de l'environnement, d'amélioration de condition de vie urbaine et rurale et d'aménagement du territoire.

En particulier, le nouveau statut de la S.N.C.F., qui obéit aux principes que je viens de rappeler, met véritablement cette grande société nationale au service de la nation, rend justice au transport par rail et lui permettra à l'avenir de jouer pleinement son rôle.

Certes, l'œuvre qui nous est présentée aujourd'hui est encore imparfaite. On ne peut pas dire que le passage qui concerne le transport aérien ait réellement le caractère d'une loi d'orientation, et il faudra certainement y revenir.

Des textes ultérieurs préciseront les choses — on vient d'en parler à propos de la loi d'orientation sur la montagne — et il est clair que les textes d'application de la loi sur la décentralisation interviendront également dans ce domaine.

Cependant, nous pouvons être fiers du travail accompli tant par M. le ministre d'Etat et ses services qu'au cours du débat.

Certains nous ont fait des procès d'intention, qualifiant ce texte tantôt d'insuffisant, tantôt de révolutionnaire, avec une connotation un peu péjorative. A la vérité, c'est simplement une œuvre de clarté, de démocratie et d'efficacité économique. Il s'agit de mettre les réseaux et entreprises de transport publiques et privées au service des usagers, du développement économique, de l'aménagement du territoire et, en définitive, au service de l'intérêt général. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. André Duroméa. Monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, nous voici parvenus au terme de ce débat en première lecture sur le projet de loi d'orientation des transports intérieurs. Mon sentiment est que la discussion qui vient de se dérouler n'a laissé dans l'ombre aucune des grandes questions abordées dans ce domaine. Nous nous en félicitons.

Comme d'habitude, la droite a tenu le rôle négatif et anti-progressiste qui la caractérise (*Exclamations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

Encore faut-il ajouter que nous l'avons trouvée quelque peu gênée aux entournures.

M. Christian Bergelin. Pas du tout !

M. André Duroméa. Refusant les notions de meilleure complémentarité entre les modes, d'efficacité économique et sociale du transport intérieur, elle est restée sur les vieux schémas de la stricte rentabilité financière à courte vue. Ce faisant, elle ne propose rien d'autre que les recettes qui ont fait, par le passé, la faillite et l'inefficacité de toute une partie du système de transport, celles qui ont créé, par exemple, les difficultés de milliers de petits transporteurs routiers, de leurs salariés, confrontés à l'insoutenable pression des chargeurs et du grand patronat.

Mais les conceptions développées par la droite visent également à laisser à l'état les transports ferroviaire, fluvial et aérien. Elle se montre donc incapable de répondre de façon globale, harmonieuse et diversifiée aux besoins de déplacements croissants qui s'expriment dans notre société et qui concernent au premier chef des millions d'usagers, réels ou potentiels.

C'est dire si elle s'est disqualifiée aux yeux tant des usagers que des salariés des entreprises de transport, et de la masse même des petits transporteurs.

Ainsi, son opération, tout au long des débats, qui visait à opposer les modes en se faisant le défenseur systématique d'une conception d'un transport routier dévalorisé, confronté aux pires difficultés du fait de la sous-tarifification généralisée, ne doit pas faire illusion.

Au contraire de ces orientations dépassées et antisociales, le projet de loi d'orientation apporte les bases des solutions qui doivent permettre de sortir les transports de la situation de crise qu'ils connaissent.

Le groupe communiste souscrit aux grands objectifs qui sous-tendent le texte : droit au transport, efficacité économique, efficacité sociale, décentralisation et prise en compte de l'aménagement du territoire.

Le texte souligne également le caractère fondamental de la sécurité, notamment routière, et met en place les dispositions de fond qui permettront de lutter contre le fléau que constituent les accidents de la route.

Tous ces aspects novateurs, il faut vraiment être de mauvaise foi pour ne pas les reconnaître à leur juste valeur, et encore plus pour les combattre.

Le projet de loi s'attache également à définir les bases d'une harmonisation et d'une bonne complémentarité entre les différents modes. Chacun d'entre eux pourra ainsi mettre en valeur les atouts spécifiques qui le caractérisent et sera assuré d'un développement conforme à l'intérêt économique et social qu'il présente pour la nation.

Nous nous félicitons tout particulièrement du nouveau statut qui sera celui de la S.N.C.F. après l'échéance du 31 décembre 1982. La société nationale conserve toute sa cohérence et l'intégralité de son patrimoine. Elle se voit offrir des bases solides de développement des missions de service public qui sont les siennes, tout en conservant l'autonomie de gestion. La nouvelle S.N.C.F. pourra repartir sur des bases financières qui seront progressivement assainies, comme nous le souhaitons — nous

avons proposé des amendements en ce sens — et les cheminots pourront, bien mieux que par le passé, faire profiter la S.N.C.F. de leurs capacités d'initiative et de leur attachement au service public dans le cadre d'un toilettage des institutions représentatives du personnel où leur sera accordée la place à laquelle ils peuvent légitimement prétendre.

D'une façon plus générale, c'est tout le secteur des transports intérieurs qui bénéficiera de la prise en compte des besoins, avis et propositions de ceux qui sont les acteurs du transport dans notre pays : salariés, pouvoirs publics, élus, entreprises et aussi usagers dont la place devait être affirmée et élargie.

Tout cela est décidément de bon augure pour le développement d'un secteur vital pour le redressement économique de notre pays et la reconquête de son marché intérieur.

Le groupe communiste votera donc avec satisfaction le projet de loi amélioré par les députés de la majorité. Il restera à mettre en œuvre ses dispositions dans la vie de tous les jours. L'action des salariés et des usagers y contribuera. Elle constitue la meilleure garantie de réussite des changements entrepris dans le secteur des transports. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre d'Etat, je regrette un peu que ce débat se termine déjà. D'abord, pour des raisons personnelles. En effet, j'ai eu l'impression de rajeunir de quelques années en y participant, et c'est un plaisir trop rare. Ensuite, parce que ce débat a été agréable avec vous, même si, trop souvent, le dialogue a parfois tourné court par absence d'argument ou en raison du refus que vous opposiez à nos amendements. Je ne pense pas qu'il faille voir là la marque d'un quelconque dédain pour la représentation parlementaire d'opposition. Mais alors, était-ce que vous ne vouliez pas risquer de trop en dire ? Ou bien étiez-vous dans l'impossibilité de répondre ? Je vous laisse le choix.

Enfin, j'estime que, sur un sujet aussi important que les transports intérieurs, touchant quatre modes de transports, incluant les infrastructures des transports, dont on sait que leur valeur représente un quart de la valeur totale de l'équipement du pays, un sujet sur lequel le Parlement n'avait pas débattu depuis trente-trois ans, si ce n'est au moment du vote des budgets, nous aurions pu discuter d'un texte plus long et plus consistant, dans un débat plus large et moins rapide, j'allais dire moins expédié.

Je vous ai dit que le groupe U.D.F. était favorable au principe d'un projet de loi d'orientation des transports. Mais à partir du moment où l'on prenait ce parti, il fallait le faire plus sérieusement et plus en profondeur.

Vous avez été très loin de répondre à toutes les questions que j'ai posées. Et quand vous avez répondu, il s'agissait de réponses de circonstance, s'apparentant quelquefois à des dérobades.

Et je ne reviendrai pas sur le procédé qui vous a permis mardi, en relevant une ligne de mon discours qui n'avait d'autre but que de vous mettre en garde, comme c'est le rôle naturel d'un parlementaire, de ne pas répondre à l'essentiel de mon propos qui avait duré une demi-heure.

De même, nous ne pouvons admettre le procédé inqualifiable dont a usé un député socialiste qui a repris ce thème. En fait, il s'agissait, une fois de plus, de détourner l'attention des Français pour tenter de leur faire oublier les graves échecs économiques du Gouvernement : le chômage qui s'accroît, les fermetures d'entreprises de plus en plus nombreuses, la situation catastrophique de notre appareil économique, enfin et surtout la baisse sensible du pouvoir d'achat.

Monsieur le ministre d'Etat, je vous plains sincèrement de devoir, au nom de la solidarité gouvernementale, soutenir une politique de régression du niveau de vie, conséquence d'erreurs fondamentales de l'an dernier, et contraire que vous-même et vos amis politiques avez déclaré depuis vingt-cinq ans. Vraiment, il faut le faire !

C'est sur cette toile de fond et sous cet éclairage que se situe notre position sur votre projet. Je ne reprendrai pas l'ensemble de la discussion et me limiterai aux points essentiels sur lesquels nous ne pouvons pas être d'accord.

D'abord, la discussion point par point du texte ne m'a pas convaincu que celui-ci était bon. Sans doute avez-vous accepté quelques-uns de nos amendements et repris à la hâte certains autres dans vos propres amendements, ce qui montre que, dans un projet pourtant étudié pendant un an, subsistaient un certain nombre d'incohérences, d'erreurs ou d'oublis. Mais l'essentiel, vous l'avez rejeté trop souvent sans explication. Les amendements introduits par le rapporteur ou vous-même amènent souvent à se demander si le sérieux en était la qualité principale. Trois exemples pris au hasard — petits exemples, je le reconnais : qu'est-ce qu'un développement complémen-

taire ? Je n'ai pas encore compris. Qu'est-ce qu'apporte un amendement de la commission sous-amendé par vous précisant que la S.N.C.F. doit tenir une comptabilité pour déterminer les coûts réels ? C'est évident. Pourquoi le rapporteur a-t-il voulu et fait voter que le cahier des charges de la S.N.C.F. comportera des dispositions d'harmonisation de la concurrence qui doivent concerner, à l'évidence, vous l'avez dit vous-même, d'autres modes de transport et qui relèvent non pas d'une discussion avec la S.N.C.F., mais de la politique générale des transports définie par l'Etat.

Il ne s'agit là que d'exemples, mais ils sont significatifs. Votre texte n'était déjà pas clair et beaucoup d'amendements, au lieu de l'améliorer, l'ont encore obscurci.

Sur un plan général, je voudrais faire valoir les trois observations fondamentales pour lesquelles nous ne voterons pas votre projet.

Premièrement, l'affirmation d'un service public des transports, conforté par le droit au transport, précisé surtout par la mention spéciale de l'organisation du transport public qui va plus loin que la réglementation elle-même spécifiée, nous amène à penser que votre conception s'oriente vers le dirigisme en matière de transport. Et ce n'est pas votre amendement de dernière heure, sur la liberté de gestion des entreprises, qui est de nature à nous rassurer. Il reprend sans doute un amendement que j'avais déposé, mais en laissant de côté la suite que je lui avais donnée et qui lui assurait sa pleine force et sa garantie indispensable, à savoir que « l'Etat assure la modération des charges auxquelles elles sont soumises en vertu des règles propres au domaine des transports. »

Deuxièmement, vous généralisez et banalisez le système de la convention, que vous rendez obligatoire, ainsi que celui des contrats, tant dans le domaine des infrastructures que dans celui des transports. Le système contractuel est satisfaisant entre l'Etat et les entreprises, d'une part, les collectivités locales et territoriales, d'autre part, mais il ne fallait pas le banaliser et le généraliser, car les collectivités devront ainsi, à plus ou moins brève échéance, contribuer financièrement à la réalisation des infrastructures et au fonctionnement des transports.

Sans doute me répliquerez-vous que, sauf en matière de transport des personnes, ce n'est qu'une possibilité : « peuvent être » et non pas « sont ». Mais qui ne voit la disproportion entre les négociateurs ? Si l'Etat ou la S.N.C.F. disent aux collectivités : « Je fais ceci, je finance cela, si vous apportez une contrepartie financière », on voit bien la faible marge de manœuvre dont disposeront les collectivités.

Par ce mécanisme et sous couvert de la décentralisation, vous mettez en place un système normalisé de transferts de charges, dont vous avez passionnément, pendant vingt-trois ans, lorsque vous étiez dans l'opposition, fait le procès, le plus souvent d'intention. Nous avions dénoncé ce risque au moment où a été discutée la loi du 2 mars 1982 sur la décentralisation ; vous apportez dans ce projet la preuve que nos craintes étaient malheureusement justifiées.

Enfin, troisième observation, votre système de concurrence loyale et l'affirmation de la liberté de choix de l'usager sont de la poudre aux yeux et un habillage pseudo-libéral destiné à mieux faire passer la pilule. C'est un peu la mie de pain que l'on fait manger à un enfant pour lui faire avaler le cachet.

Pourquoi ? Parce qu'il y a concurrence et concurrence. Celle que vous voulez établir, mettre en place, définir sera une concurrence artificielle, de façade, destinée en réalité à harmoniser comme vous l'entendez les modes de transport.

Je ne reviendrai pas sur tel ou tel mode de transport mais je rappellerai l'une des conclusions de mon intervention dans la discussion générale. Votre système de concurrence, organisé pour tel ou tel objectif et donc artificiel, conduira inéluctablement à une hausse sensible des coûts de transport, donc des coûts de production des entreprises et de notre appareil économique. C'est là une curieuse manière de faire écho à la recommandation du président de la République dans son discours de Figearc : donner la priorité à la réduction des charges des entreprises individuelles.

L'affirmation et la réaffirmation de la notion de coût économique réel n'enlève rien à cette perspective et donc à notre crainte. Les coûts économiques réels peuvent en effet se situer à différents niveaux et être respectés : cela dépend du niveau et de l'intensité de la concurrence, et comme c'est vous qui réglez ce niveau et cette intensité, vous situerez par là-même ceux des coûts réels.

Ces trois observations fondamentales situent la position du groupe U.D.F. qui s'inquiète par ailleurs du nombre des décrets d'application et du luxe de dispositions que la plupart prévoient. Vous aurez tout le loisir d'organiser et — pourquoi pas ? — de bureaucratiser, contribuant, ainsi à alourdir les coûts et les prix des transports.

Bien sûr, vous consulterez les professionnels; vous l'avez promis chaque fois que je vous l'ai demandé et je vous en remercie. Mais vous déciderez en dernier ressort, comme c'est votre rôle, et vous le ferez dans les conditions que j'ai indiquées et que nous ne pouvons admettre.

Telles sont les raisons, monsieur le ministre d'Etat, pour lesquelles le groupe U. D. F. ne votera pas votre projet.

M. Pierre Weisenhorn et M. Christian Bergelin. Très bien !

M. le président. Monsieur Fèvre, le maire de Figeac a apprécié l'une de vos références. (Sourires.)

La parole est à M. Bergelin.

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre d'Etat, après un débat qui s'est étalé sur plusieurs jours, l'opposition — notamment le rassemblement pour la République — a montré une attitude positive et constructive contrairement à ce qui a été affirmé à l'instant.

Sans cacher notre hostilité fondamentale au projet du Gouvernement, nous avons tenté de l'amender pour qu'il soit techniquement et juridiquement présentable. Nous nous sommes heurtés, trop souvent, à l'attitude intransigeante du ministre d'Etat et de la commission qui ont repoussé, souvent sans étude approfondie, nos propositions. L'opinion publique jugera ce comportement comme partisan.

Nous ne sommes pas et nous n'avons jamais été sectaires. Attachés à l'intérêt général, nous reconnaissons, quand il y en a, les aspects positifs d'un texte. Nous avons d'ailleurs déclaré sans aucune ambiguïté que deux objectifs recueillaient notre adhésion.

Premièrement, l'autonomie de gestion conférée à la S. N. C. F. nous paraît indispensable, mais nous espérons que cela n'empêchera pas le Gouvernement de rechercher les bases d'un équilibre financier durable.

Deuxièmement, le Gouvernement a repris à son compte les efforts engagés par les précédents gouvernements en faveur de la sécurité. Nous apprécions ces efforts qui exigent un consensus national permanent, sans tentative de récupération quelconque et abusive.

Malheureusement, le projet fourmille de dispositions volontairement floues ou discriminatoires qui sont inquiétantes.

Tout d'abord, la majorité va donner un chèque en blanc au ministre des transports. Ce projet dessaisit en effet notre assemblée de ses prérogatives, car il est rare qu'un texte de loi soit aussi peu clair et qu'un ministre dévoile aussi, peu ses intentions.

Vous n'avez pourtant pas hésité à proclamer le caractère « historique » de votre projet. Nous partageons d'une certaine manière ce sentiment, car nous pensons que votre loi, à peine votée, sera déjà dépassée.

Elle appartient au passé parce qu'elle reprend le vieux thème du combat entre le rail et la route, alors que l'expérience a déjà montré la complémentarité et la spécificité de chaque mode de transport.

Elle appartient aussi au passé parce qu'elle reconnaît des droits qui existent déjà dans notre pays depuis longtemps. La liberté et la possibilité de se déplacer ne datent pas du 10 mai 1981. Votre vision des choses est restée figée, monsieur le ministre d'Etat.

De plus, comment peut-on parler sans cesse de « droit au transport » quand le carburant a augmenté par neuf fois depuis votre arrivée au pouvoir ?

Comment peut-on parler de « droit au transport » quand les équipements sont aussi négligés ? (Protestations sur les bancs des communistes.)

Combien de kilomètres d'autoroutes allez-vous construire ?

Combien de voies de chemin de fer nouvelles allez-vous poser ?

Quel sera le montant de l'aide de l'Etat aux compagnies aériennes régionales ?

Combien de kilomètres de canaux allez-vous construire, restaurer ou mettre au gabarit européen ?

De tout cela, vous n'avez pas dit un mot. Nous avons donc de sérieux doutes sur la concrétisation d'un droit que la politique économique et sociale du Gouvernement fera régresser et remettra en cause.

Le groupe R. P. R. ne peut voter cette loi qui n'ose pas dire ce qu'elle veut. Nous connaissons votre cohérence, monsieur le ministre d'Etat, et c'est pourquoi nous ne voulons pas entrer dans l'engrenage de l'Etat transporteur, de l'Etat organisateur. Nous considérons, et notamment dans le secteur des transports, que la présence de l'Etat est indispensable, mais qu'elle ne doit pas devenir omnipotente. Pour vous, il n'y a pas de salut sans l'Etat.

Toutes ces différences nous opposent et c'est pourquoi nous ne voterons pas votre projet de loi. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

M. Alain Chénard, rapporteur. Monsieur le président, le rapporteur vous remercie comme il remercie les parlementaires et le personnel de l'Assemblée nationale qui l'ont accompagné dans sa tâche, quelquefois délicate mais toujours facilitée par la bonne volonté et la compréhension de chacun.

Merci également, monsieur le ministre d'Etat, d'avoir su entendre notre commission et retenir des amendements émanant de la majorité, mais également de l'opposition, que je remercie elle aussi pour sa collaboration.

M. Christian Bergelin. Merci, monsieur le rapporteur !

M. Pierre Weisenhorn. Nous n'avons pas l'habitude d'une telle amabilité !

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le plus souvent, on reproche aux ministres de trop parler et voilà que je me suis entendu reprocher de ne pas être assez prolixe. Je préfère m'en tenir à ma règle de conduite, surtout à cette heure, et ceux qui sont ici s'en féliciteront sans doute. (Sourires.)

Cela dit, mes déclarations au cours de ce débat ont été substantielles et parfaitement claires. Mais il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

L'opposition ne veut pas entendre. Elle ne traite pas les problèmes tels qu'ils se posent, elle ne prend pas les propositions pour ce qu'elles sont parce qu'elle part d'o priori politiques. Je comprends qu'elle défende son point de vue, mais je regrette que ses préjugés politiques soient si bien ancrés qu'ils la conduisent à instruire un procès d'intention systématique.

L'opposition s'accroche à ses fables sur l'étatisme, l'autoritarisme, le centralisme — que sais-je encore ? — comme un homme qui se noie à une bouée de sauvetage. Mais sachez-le, messieurs, cette bouée-là est en train de se dégonfler et il va vous arriver un mauvais tour !

M. Jean Jarcz. Très bien !

M. Pierre Weisenhorn. Le temps travaille pour nous !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'observe d'ailleurs que vous avez parlé sans beaucoup de conviction. Il était difficile de nier l'évidence, à savoir que le Gouvernement a présenté à l'Assemblée un projet sérieux, approfondi et riche, qui fournit une base solide pour poursuivre et développer l'effort engagé en faveur de notre système de transports et, finalement, en faveur du pays.

C'est l'avenir que nous construisons. N'est-il pas révélateur — d'autres l'ont souligné avant moi — qu'il ait fallu attendre ce débat pour que l'ensemble des problèmes du transport soit enfin traité dans un débat national, autour de la proposition d'une politique globale et cohérente ? Ainsi se trouve affirmée la volonté du Gouvernement d'avancer résolument, mais sans négliger les réalités, avec sérieux et cohérence, dans la voie des solutions aux difficultés que notre pays rencontre et des réformes qui permettront de traiter les maux dont il souffre.

Je remercie une fois de plus la commission pour le remarquable travail qu'elle a accompli et, en particulier, M. le rapporteur. Je tiens à souligner l'excellence de la coopération qui s'est établie pour mener à bien ce travail dans les meilleures conditions.

Je remercie également l'Assemblée de s'être livrée à un examen attentif et fructueux de ce projet de loi sur lequel elle a adopté 99 amendements. Je n'en éprouve aucun chagrin. Bien au contraire, je m'en félicite, car aucune œuvre n'est parfaite. Ce projet devait être amélioré et l'Assemblée nationale a rempli sa tâche en l'amendant.

Sur ces 99 amendements, une bonne vingtaine ont été proposés par l'opposition. Cela montre que le Gouvernement et la majorité se gardent de tout sectarisme...

M. Christian Bergelin. Nous aussi !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... qu'ils ne refusent jamais d'étudier les propositions qui leur sont faites. Cela montre qu'ils ont la volonté d'écouter, mais aussi de décider en fonction des choix qui ont été entérinés par la nation.

Bref, nous avons fait du bon travail, pour notre système de transports et pour le pays. Sur la base solide que constitue ce projet de loi d'orientation, nous allons pouvoir — et j'y consacrerai tous mes efforts — poursuivre la construction d'un avenir

que je souhaite marqué par plus de justice, plus de prospérité et plus de fraternité. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi. Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?... Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	488
Nombre de suffrages exprimés.....	487
Majorité absolue.....	244
Pour l'adoption.....	327
Contre	160

L'Assemblée nationale a adopté.

— 4 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif au développement de certaines activités d'économie sociale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1154, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Oehler un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi, rejeté par le Sénat en deuxième et nouvelle lecture, relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail (n° 1152).

Le rapport a été imprimé sous le n° 1153 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI REJETE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail adopté par l'Assemblée nationale en deuxième et nouvelle lecture et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en deuxième et nouvelle lecture par le Sénat au cours de sa séance du 15 octobre 1982.

Le texte du projet de loi rejeté a été imprimé sous le n° 1152 distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 18 octobre 1982, à quinze heures, première séance publique :

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1123 portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale (rapport n° 1151 de M. Claude Evin au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt et une heures vingt.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.

Modification de l'ordre du jour

établi par la conférence des présidents du 12 octobre 1982.

Au cours de la première séance du vendredi 15 octobre, M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, a informé l'Assemblée que le Gouvernement demandait la suppression de la séance prévue le mardi 19 octobre matin.

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

Entreprises (entreprises nationalisées).

263. — 16 octobre 1982. — **M. Michel Barnier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation financière très difficile de nombreuses entreprises nationalisées. A. E. D. F.; l'ampleur de l'endettement devient particulièrement inquiétante. Avec une dette de 125 milliards, au sein de laquelle les emprunts en devises étrangères représentent 28,5 p. 100, un autofinancement en diminution (de 63,3 p. 100 en 1973 à 32,2 p. 100 en 1980) et un déficit de plus de 4,6 milliards en 1981, l'établissement commence en outre à connaître des problèmes de trésorerie. A. C. D. F. - Chimie, la charge des intérêts des emprunts déjà contractés représente 6,5 p. 100 du chiffre d'affaires et elle risque d'aller croissant puisque les résultats déficitaires de l'entreprise ne lui permettent pas d'assurer un autofinancement suffisant. A la S. N. C. F., la situation financière ne cesse de se dégrader depuis 1979, avec un autofinancement de 24 p. 100 seulement en 1980, et la réapparition de pertes d'exploitation depuis cette même date. En 1982, le déficit devrait approcher 3,6 milliards de francs. Des situations similaires se retrouvent à G. D. F., Air France, la Compagnie générale maritime et financière par exemple. Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour arrêter l'hémorragie financière dont souffrent ces entreprises. Envisage-t-il à court ou moyen terme de comprimer leurs coûts de gestion et comment, de leur apporter des concours et pour quel volume, ou de les autoriser à relever très sensiblement leurs tarifs et leurs prix.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

2^e Séance du Vendredi 15 Octobre 1982.

SCRUTIN (N° 381)

Sur l'ensemble du projet de loi relatif à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail. (Troisième et dernière lecture.)

Nombre des votants	329
Nombre des suffrages exprimés	328
Majorité absolue	165

Pour l'adoption	328
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Bonnet (Alain).	Darlnot.	Frèche.	Le Drian.	Poperen.
Adevah-Pœuf.	Bonrepaux.	Dassonville.	Frelaut.	Le Foll.	Poretti.
Alalze.	Borel.	Defontaine.	Gabarrou.	Le Franc.	Portheault.
Alfonsi.	Boucheron	Dehoux.	Gaillard.	Le Gars.	Pourchon.
Anciant.	(Charente).	Deianoë.	Gallet (Jean).	Legrand (Joseph).	Prat.
Ansart.	Boucheron	Delehedde.	Gallo (Max).	Lejeune (André).	Prouvost (Pierre).
Asensl.	(Ile-et-Vilaine).	Dellisle.	Garcin.	Le Meur.	Proveux (Jean).
Aumont.	Bourget.	Denvers.	Garmendia.	Lengagne.	Mme Provost.
Badet.	Bourgutgnon.	Derosier.	Garrouste.	Leonetti.	(Eliane).
Bailligand.	Braine.	Deschaux-Beaume.	Mme Gaspard.	Loncle.	Queyranne.
Bally.	Briand.	Desgranges.	Gaël.	Lolte.	Quilès.
Balmigère.	Brune (Alain).	Dollo.	Germon.	Luisi.	Ravassard.
Bapt (Gérard).	Brunet (André).	Douyera.	Giovannelli.	Madrelle (Bernard).	Raymond.
Bardn.	Brunhes (Jacques).	Drouin.	Mme Gocurlot.	Mahéas.	Renard.
Barthe.	Bustlin.	Dubedout.	Gourmelon.	Maisonnat.	Renault.
Bartholone.	Cabé.	Ducoloné.	Goux (Christian).	Malandaïn.	Richard (Alain).
Bassinnet.	Mme Cacheux.	Dumas (Roland).	Gouze (Hubert).	Malgras.	Rieubon.
Bataux.	Cambolive.	Dumont (Jean-Louis).	Gouzes (Gérard).	Marchals.	Rigal.
Battist.	Carraz.	Dupilet.	Gréard.	Marchand.	Rimbault.
Baylet.	Ca elet.	Duprat.	Guidoni.	Marchand.	Robin.
Bayou.	Cassala.	Mme Dupuy.	Guyard.	Mas (Roger).	Rodet.
Beaufils.	Caumont (de).	Duraffour.	Haesebroeck.	Masse (Marius).	Roger (Emile).
Beaufort.	Césaire.	Durieux (Jean-Paul).	Hage.	Masson (Mnrc).	Roger-Machart.
Bêche.	Mme Chal'neau.	Duroué.	Mme Halml.	Massot.	Rouquet (René).
Becq.	Chanfrault.	Duroure.	Mme Hancœur.	Mazoin.	Rouquette (Roger).
Belx (Roland).	Chapuls.	Dutard.	Hermier.	Mellick.	Rousseau.
Bellon (André).	Charpentier.	Escutia.	Mme Horvath.	Menga.	Sainte-Marie.
Belorgey.	Charzat.	Estier.	Hory.	Merleca.	Sanmarco.
Beitrame.	Chaubard.	Evin.	Houteer.	Metais.	Santa Cruz.
Benedetti.	Chauveau.	Faugaret.	Huguet.	Metzinger.	Santrou.
Benetière.	Chénard.	Faure (Maurice).	Huyghues	Michel (Claude).	Sapln.
Benoist.	Chevailler.	Mme Flévet.	des Etages.	Michel (Henri).	Sarre (Georges).
Bérégozov (Michel).	Chomat (Paul).	Fleury.	Ibanès.	Michel (Jean-Pierre).	Schiffler.
Bernard (Jean).	Chouat (Didier).	Floch (Jacques).	Istace.	Mitterrand (Gilbert).	Schreiner.
Bernard (Pierre).	Coffineau.	Florlan.	Mme Jacq (Marie).	Mocœur.	Sénès.
Bernard (Roland).	Collin (Georges).	Forgues.	Mme Jacquaint.	Montdargent.	Mme Sicard.
Berson (Michel).	Collomb (Gérard).	Forni.	Jagoret.	Mora (Christiane).	Souchon (René).
Bertile.	Colonna.	Fourré.	Jalton.	Moreau (Paul).	Mme Soum.
Besson (Louis).	Combasteil.	Mme Frachon.	Jans.	Mortelette.	Soury.
Billardon.	Mme Commergnat.	Mme Fraysse-Cazals.	Jarosz.	Moullnet.	Mme Sublet.
Billon (Alain).	Couqueberg.		Join.	Moutoussamy.	Suchod (Michèl).
Bladt (Paul).			Joseph.	Natiez.	Sueur.
Bocquel (Jean-Marie).			Jospin.	Mme Neiertz.	Tabanou.
Bocquet (Alain).			Josselin.	Mme Nevoux.	Taddei.
Bois.			Jourdan.	Nils.	Tavernier.
Bonnemaïson.			Journet.	Notebart.	Testu.
			Joxe.	Odru.	Tt'audin.
			Julien.	Oehler.	Tinsenu.
			Kuchelda.	Olmeta.	Tondon.
			Labazée.	Ortet.	Tourné.
			Laborde.	Mme Osselin.	Mme Toutain.
			Lacombe (Jean).	Mme Patrat.	Vacant.
			Lagorce (Pierre).	Patriat (François).	Vadepied (Guy).
			Laignel.	Pen (Albert).	Vairoff.
			Lajoinie.	Péncaut.	Vearin.
			Lambert.	Perrier.	Verdon.
			Lareng (Louis).	Pesce.	Vial-Masat.
			Lassaie.	Peuzlat.	Vidal (Joseph).
			Laurent (André).	Phillibert.	Villette.
			Laurissergues.	Pidjot.	Vivien (Alain).
			Lavédrine.	Pierret.	Vouillot.
			Le Baill.	Pignion.	Wacheux.
			Le Bris.	Pinard.	Wilquin.
			La Coadic.	Pistre.	Worms.
			Mme Lecuir.	Pianchou.	Zarka.
				Poignant.	Zuccarelli.

S'est abstenu volontairement :

M. Royer.

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Fillon (François).	Maujoui du Gasset.
Alphandery.	Fontaine.	Mayoud.
Ansquer.	Fossé (Roger).	Médecin.
Aubert (Emmanuel).	Fouchier.	Méhaignerle.
Aubert (François d').	Foyer.	Mesmin.
Audinot.	Frédéric-Dupont.	Messmer.
Barnier.	Fuchs.	Mestre.
Barre.	Galley (Robert).	Micaux.
Barrot.	Gantier (Gilbert).	Millon (Charles).
Bas (Pierre).	Gascher.	Miossec.
Baudoin.	Gastines (de).	Mme Missoffe.
Baumel.	Gaudin.	Mme Moreau
Bayard.	Geng (Francis).	(Louise).
Bégault.	Gengenwin.	Narquin.
Benouville (de).	Gissingier.	Nolr.
Bergelin.	Goasduff.	Nungesser.
Blgeard.	Godéfroy (Pierre).	Ornano (Michel d').
Birraux.	Godfrain (Jacques).	Perbet.
Bizet.	Goise.	Péricard.
Blanc (Jacques).	Goulet.	Pernin.
Bonnet (Christian).	Grussenmeyer.	Perrut.
Bourg-Broc.	Guichard.	Petit (Camille).
Bouvard.	Haby (Charles).	Peyrefitte.
Branger.	Haby (René).	Pinte.
Brial (Benjamin).	Hamel.	Pons.
Briane (Jean).	Hamelin.	Préaumont (de).
Brocard (Jean).	Mme Harcourt	Proriol.
Brochard (Albert).	(Florence d').	Raynal.
Caro.	Harcourt	Richard (Lucien).
Cavaillé.	(François d').	Rigaud.
Chaban-Delmas.	Mme Hauteclouque	Rocca Serra (de).
Charié.	(de).	Rossinot.
Charles.	Hunault.	Sablé.
Chasseguet.	Inchaupé.	Salmon.
Chirac.	Julia (Didier).	Santoni.
Clément.	Juventin.	Sautier.
Cointat.	Kasperelt.	Sauvaigo.
Cornette.	Koehl.	Séguin.
Corrèze.	Krieg.	Sellinger.
Couste.	Labbé.	Sergheraert.
Couve de Murville.	La Combe (René).	Soisson.
Daillet.	Lafleur.	Sprauer.
Dassault.	Lancien.	Stasi.
Debré.	Lauriol.	Stirn.
Delatre.	Léotard.	Tiberi.
Delfosse.	Lestas.	Toubon.
Deniau.	Ligot.	Tranchant.
Deprez.	Lipkowski (de).	Valleix.
Desanlis.	Madelin (Alain).	Vivien (Robert-
Dominati.	Marcellin.	André).
Dousset.	Marcus.	Vuillaume.
Durand (Adrien).	Marelte.	Wagner.
Durr.	Masson (Jean-Louis).	Weisenhorn.
Esdras.	Mathieu (Gilbert).	Wolf (Claude).
Falala.	Mauger.	Zeller.
Fèvre.		

N'ont pas pris part au vote :

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale, et M. Malvy, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (286) :

Pour : 284 ;

Non-votants : 2 : MM. Malvy (président de séance), Mermaz (président de l'Assemblée nationale).

Groupe R. P. R. (90) :

Non-votants : 90.

Groupe U. D. F. (63) :

Non-votants : 63.

Groupe communiste (44) :

Pour : 44.

Non-inscrits (8) :

Abstention volontaire : 1 : M. Royer ;

Non-votants : 7 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Sergheraert, Zeller.

SCRUTIN (N° 382)

Sur les amendements n° 251 de M. Fèvre et n° 286 de M. Bergelin à l'article 31 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs. (Supprimer l'indication que le développement du transport routier de marchandises est « réglé en fonction des besoins de l'économie ».)

Nombre des votants	485
Nombre des suffrages exprimés	484
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	159
Contre	325

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Fillon (François).	Maujoui du Gasset.
Alphandery.	Fontaine.	Mayoud.
Ansquer.	Fossé (Roger).	Médecin.
Aubert (Emmanuel).	Fouchier.	Méhaignerle.
Aubert (François d').	Foyer.	Mesmin.
Audinot.	Frédéric-Dupont.	Messmer.
Barnier.	Fuchs.	Mestre.
Barre.	Galley (Robert).	Micaux.
Barrot.	Gantier (Gilbert).	Millon (Charles).
Bas (Pierre).	Gaslines (de).	Miossec.
Baudoin.	Gaudin.	Mme Missoffe.
Baumel.	Geng (Francis).	Mme Moreau
Bayard.	Gengenwin.	(Louise).
Bégault.	Gissingier.	Narquin.
Benouville (de).	Goasduff.	Noir.
Bergelin.	Godéfroy (Pierre).	Nungesser.
Bertile.	Godfrain (Jacques).	Ornano (Michel d').
Bigcard.	Goise.	Perbet.
Birraux.	Goulet.	Péricard.
Bizet.	Grussenmeyer.	Pernin.
Blanc (Jacques).	Guichard.	Perrut.
Bonnet (Christian).	Haby (Charles).	Petit (Camille).
Bourg-Broc.	Haby (René).	Peyrefitte.
Bouvard.	Hamel.	Pinte.
Branger.	Hamelin.	Pons.
Brial (Benjamin).	Mme Harcourt	Préaumont (de).
Briane (Jean).	(Florence d').	Proriol.
Brocard (Jean).	Harcourt	Raynal.
Brochard (Albert).	(François d').	Richard (Lucien).
Caro.	Mme Hauteclouque	Rigaud.
Cavaillé.	(de).	Rocca Serra (de).
Chaban-Delmas.	Hunault.	Rossinot.
Charié.	Inchaupé.	Sablé.
Charles.	Julia (Didier).	Salmon.
Chirac.	Juventin.	Santoni.
Cointat.	Kasperelt.	Sautier.
Cornette.	Koehl.	Sauvaigo.
Corrèze.	Krieg.	Séguin.
Couve de Murville.	Labbé.	Sellinger.
Daillet.	La Combe (René).	Sergheraert.
Dassault.	Lafleur.	Soisson.
Debré.	Lancien.	Sprauer.
Delatre.	Lauriol.	Stasi.
Delfosse.	Léotard.	Stirn.
Deniau.	Lestas.	Tiberi.
Deprez.	Ligot.	Toubon.
Desanlis.	Lipkowski (de).	Tranchant.
Dominati.	Lonec.	Valleix.
Dousset.	Madelin (Alain).	Vivien (Robert-
Durand (Adrien).	Marcellin.	André).
Durr.	Marcus.	Vuillaume.
Esdras.	Marelte.	Wagner.
Falala.	Masson (Jean-Louis).	Weisenhorn.
Fèvre.	Mathieu (Gilbert).	Wolf (Claude).
	Mauger.	Zeller.

Ont voté contre :

MM.	Baylet.	Besson (Louis).
Adevah-Pœuf.	Bayon.	Billardon.
Alaize.	Beaufils.	Billon (Alain).
Alfonsi.	Beaufort.	Bladt (Paul).
Anclant.	Bêche.	Böckel (Jean-Marie).
Ansart.	Becq.	Bocquet (Alain).
Asens.	Belx (Roland).	Bols.
Aumont.	Bellon (André).	Bonnemaison.
Badet.	Belorgey.	Bonnet (Alain).
Balligand.	Bultrame.	Bonrepaux.
Bally.	Benedetti.	Borel.
Balmigère.	Benetière.	Boucheron
Bapl (Gérard).	Benoit.	(Charente).
Bardin.	Bérégovoy (Michel).	Boucheron
Barthe.	Bernard (Jean).	(Ile-et-Vilaine).
Bartolone.	Bernard (Pierre).	Bourget.
Bassinat.	Bernard (Roland).	Bruguignon.
Bateux.	Besson (Michel).	Braune.
Battist.		

Briand.
Brune (Alain).
Brunet (André).
Brunhes (Jacques).
Bustlin.
Cabé.
Mme Cacheux.
Cambolive.
Carraz.
Cartelet.
Carraud.
Cassalaz.
Castor.
Cathala.
Caumont (de).
Césaire.
Mme Chaigneau.
Chanfrault.
Chapuis.
Charpentier.
Charzat.
Chaubard.
Chauveau.
Chénard.
Chevallier.
Chomat (Paul).
Chouat (Didier).
Coffineau.
Colin (Georges).
Collomb (Gérard).
Colonna.
Combasteil.
Mme Commergnat.
Couillet.
Couqueberg.
Darinet.
Dassonville.
Defontaine.
Dehoux.
Delanoë.
Delehedde.
Delisle.
Denvers.
Derosier.
Deschaux-Beaume.
Desgranges.
Desseln.
Destrade.
Dhaille.
Dollo.
Douyère.
Drouin.
Dubedout.
Ducoloné.
Dumas (Roland).
Dumont (Jean-Louis).
Dupilet.
Duprat.
Mme Dupuy.
Duraffour.
Durbec.
Durlieux (Jean-Paul).
Duroméa.
Duroure.
Dutard.
Escutia.
Estier.
Evin.
Faugaret.
Faure (Maurice).
Mme Fiévet.
Fleury.
Floch (Jacques).
Florian.
Forgues.
Fornl.
Fourré.
Mme Frachon.
Mme Fraysse-Cazalis.
Frêche.
Frelaut.
Gabarrou.
Gaillard.
Gallet (Jean).
Gallo (Max).
Garcin.
Garmendia.
Garrouste.
Mme Gaspard.
Gatel.
Germon.
Giovannelli.

Mme Goeriot.
Gourmelon.
Goux (Christlan).
Gouze (Hubert).
Gouzes (Gérard).
Gréizard.
Guldoni.
Guyard.
Haesebroeck.
Hage.
Mme Halimi.
Hauteœur.
Haye (Kléber).
Hermier.
Mme Horvath.
Hory.
Houteer.
Huguet.
Huyghues.
des Etages.
Ibanès.
Istace.
Mme Jacq (Marle).
Mme Jacquaint.
Jagoret.
Jallon.
Jans.
Jarosz.
Join.
Joseph.
Jospin.
Josselin.
Jourdan.
Journet.
Joxe.
Julien.
Kuchaida.
Labazée.
Labordé.
Lacombe (Jean).
Lagorce (Pierre).
Laignel.
Lajoinie.
Lambert.
Larcng (Louis).
Lassale.
Laurent (André).
Laurisserguea.
Lavédrine.
Le Baill.
Le Bris.
Le Coadic.
Mme Lecuir.
Le Drian.
Le Foll.
Lefranc.
Le Gars.
Legrand (Joseph).
Lejeune (André).
Le Meur.
Lengagne.
Leonetti.
Lotte.
Luisl.
Madrelle (Bernard).
Mahéas.
Maisonnat.
Malandain.
Malgras.
Marchals.
Marchand.
Maa (Roger).
Masse (Marlus).
Masslon (Marc).
Massot.
Mazoin.
Mellick.
Menga.
Merleca.
Metais.
Metzinger.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Michel (Jean-Pierre).
Mitterrand (Gilbert).
Mocœur.
Mondargent.
Mme Mora
(Christiane).
Moreau (Paul).
Mrielette.
Moulinet.

Moutoussamy.
Natiez.
Mme Neiertz.
Mme Nevoux.
Nilès.
Notebart.
Odru.
Oehler.
Olmeta.
Ortet.
Mme Osselln.
Mme Patrat.
Patriat (François).
Pen (Albert).
Pénicaud.
Ferrier.
Pesce.
Peuzlat.
Phillibert.
Pidjot.
Pierret.
Pignolon.
Pinard.
Pistre.
Planchou.
Poignant.
Poperen.
Porelli.
Portheault.
Pourchon.
Prat.
Prouvost (Pierre).
Proveux (Jean).
Mme Prouvost.
(Eliane).
Queyranne.
Quilès.
Ravassard.
Raymond.
Renard.
Renault.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigal.
Rimbault.
Robin.
Rodet.
Roger (Emile).
Roger-Machart.
Rouquet (René).
Rouquette (Roger).
Rousseau.
Saint-Marle.
Sanmarco.
Santa Cruz.
Santrot.
Sapin.
Sarre (Georges).
Schiffler.
Schreiner.
Sénès.
Mme Sicard.
Souchon (René).
Mme Soum.
Soury.
Mme Sublet.
Suchod (Michel).
Sueur.
Tabanou.
Taddel.
Tavernier.
Testu.
Théaudin.
Thiseau.
Tondon.
Tourné.
Mme Toutain.
Vacant.
Vadepled (Guy).
Valroff.
Vennin.
Verdon.
Vial-Massat.
Vidal (Joseph).
Villette.
Vivien (Alain).
Vouillot.
Wacheux.
Wilquin.
Worms.
Zarka.
Zuccarelli.

N'ont pas pris part au vote.

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale, et M. Malvy, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (286) :

Pour : 2 : MM. Bertile, Loncle ;

Contre : 281 ;

Non-votants : 3 : MM. Durupt, Malvy (président de séance), Mermaz (président de l'Assemblée nationale).

Groupe R. P. R. (90) :

Pour : 87 ;

Non-votants : 3 : MM. Chasseguet, Cousté, Gascher.

Groupe U. D. F. (63) :

Pour : 63.

Groupe communiste (44) :

Contre : 44.

Non-inscrits (8) :

Pour : 7 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Sergheraert, Zeller ;

Abstention volontaire : 1 : M. Royer.

Mises au point au sujet du présent scrutin.

MM. Bertile et Loncle, portés comme « ayant voté pour », ainsi que M. Durupt, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

SCRUTIN (N° 383)

Sur l'ensemble du projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

Nombre des votants	488
Nombre des suffrages exprimés.....	487
Majorité absolue.....	244

Pour l'adoption.....	327
Contre	160

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM. Adevah-Pœuf. Alaize. Alfonsl. Anciant. Ansart. Asensl. Aumont. Bailligand. Baly. Bahmlgère. Bapt (Gérard). Bardin. Barthe. Bartolone. Bassinat. Bateux. Battist. Baylet. Bayou. Beaufils. Beaufort. Bèche. Becq. Beix (Roland). Bellon (André). Belorgey. Beltrame. Benedetti. Benetière. Benoit. Bérégovoy (Michel). Bernard (Jean). Bernard (Pierre). Bernard (Roland). Berson (Michel). Bertile. Besson (Louis). Billardon. Billon (Alain).	Bladi (Paul). Bockel (Jean-Marle). Bocquet (Alain). Bois. Bonnemaison. Bonnet (Alain). Bonrepaux. Borel. Boucheron (Charente). Boucheron (Ille-et-Vilaine). Bourget. Bnurgulgnon. Bralne. Briand. Bruno (Alain). Brunet (André). Brunhes (Jacques). Busin. Cabé. Mme Cacheux. Cambolive. Carraz. Cartelet. Cartraud. Cassaing. Castor. Cathala. Caumont (de). Césaire. Mme Chaigneau. Chanfrault. Chapuis. Charpentier. Charzat. Chaubard. Chauveau. Chénard. Chevallier.	Chomat (Paul). Chouat (Didier). Coffineau. Colin (Georges). Collomb (Gérard). Colonna. Combasteil. Mme Commergnat. Couillet. Couqueberg. Darinet. Dassonville. Defontaine. Dehoux. Delanoë. Delehedde. Delisle. Denvers. Derosier. Deschaux-Beaume. Desgranges. Desseln. Destrade. Dhaille. Dollo. Douyère. Drouin. Dubedout. Ducoloné. Dumas (Roland). Dumont (Jean-Louis). Dupilet. Duprat. Mme Dupuy. Duraffour. Durbec. Durlieux (Jean-Paul). Duroméa. Duroure. Durupt.
---	--	--

S'est abstenu volontairement :

M. Royer.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Chasseguet, Cousté, Durupt et Gascher.

Dutard.
Escutia.
Estier.
Evin.
Faugaret.
Faure (Maurice).
Mme Fievet.
Fleury.
Floch (Jacques).
Florian.
Forgues.
Forni.
Fourré.
Mme Frachon.
Mme Fraysse-Cazalis.
Frêche.
Frelaut.
Gabarrou.
Gaillard.
Gallet (Jean).
Gallo (Max).
Garcin.
Garmendia.
Garrouste.
Mme Gaspard.
Gatel.
Germon.
Giovannelli.
Mme Goeriot.
Gourmelon.
Goux (Christian).
Gouze (Hubert).
Gouzes (Gérard).
Gréard.
Guldoni.
Guyard.
Haesebroeck.
Hage.
Mme Halml.
Hauteœur.
Haye (Kieber).
Hermier.
Mme Horvath.
Hory.
Houteer.
Huguet.
Huyghues
des Etages.
Ibanès.
Istace.
Mme Jacq (Marie).
Mme Jacquaint.
Jagoret.
Jalton.
Jans.
Jarosz.
Join.
Joseph.
Jospin.
Josselin.
Jourdan.
Journé.
Joxe.
Julien.
Kuchelda.
Labazée.
Laborde.
Lacombe (Jean).
Lagorce (Pierre).
Laignel.
Lajoinie.

Lambert.
Lareng (Louis).
Lassale.
Laurent (André).
Laurissergues.
Lavédrine.
Le Bail.
Le Bris.
Le Coadic.
Mme Lecuir.
Le Drian.
Le Foll.
Lefranc.
Le Gars.
Legrand (Joseph).
Lejeune (André).
Le Meur.
Lengagne.
Lennetti.
Loncle.
Lotte.
Luisi.
Madrelle (Bernard).
Mahéas.
Maisonnat.
Malandain.
Malgras.
Marchais.
Marchand.
Mas (Roger).
Masse (Marius).
Massion (Marc).
Massot.
Mazoin.
Mellick.
Menga.
Mercieca.
Metals.
Metzinger.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Michel (Jean-Pierre).
Mitterrand (Gilbert).
Mocœur.
Montdargent.
Mme Mora
(Christiane).
Moreau (Paul).
Mortelette.
Moulinet.
Moutoussamy.
Natiez.
Mme Nelertz.
Mme Nevoux.
Nlès.
Notebart.
Odru.
Oehler.
Olméa.
Ortat.
Mme Osselin.
Mme Palrat.
Patriat (François).
Pen (Albert).
Pénicaut.
Perrier.
Pesce.
Peuzlat.
Phillibert.
Pidjot.
Pierret.

Pignion.
Pinard.
Pistre.
Planchou.
Poignant.
Poperen.
Porelli.
Portineault.
Pourchon.
Prat.
Prouvost (Pierre).
Proveux (Jean).
Mme Provost (Ellane).
Queyranne.
Quiliès.
Ravassard.
Raymond.
Renard.
Renault.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigal.
Rimbault.
Robin.
Rodet.
Roger (Emile).
Roger-Machart.
Rouquet (René).
Rouquette (Roger).
Rousseau.
Sainte-Marie.
Sanmarco.
Santa Cruz.
Santrou.
Sapin.
Sarre (Georges).
Schiffler.
Schreiner.
Sénès.
Mme Sicard.
Souchon (René).
Mme Soum.
Soury.
Mme Sublet.
Suchod (Michel).
Sueur.
Tabanou.
Taddel.
Tavernier.
Testu.
Théaudin.
Tinseau.
Tondon.
Tourné.
Mme Toutain.
Vacant.
Vadepled (Guy).
Valroff.
Vennin.
Verdon.
Vial-Massat.
Vidal (Joseph).
Villette.
Vivien (Alain).
Vouillot.
Wachoux.
Wilquin.
Worms.
Zarka.
Zuccarelli.

Gissinger.
Goasduff.
Godefroy (Pierre).
Godfrain (Jacques).
Gorse.
Goulet.
Grussenmeyer.
Guichard.
Haby (Charles).
Haby (René).
Hamel.
Hamelin.
Mme Harcourt
(Florence d').
Harcourt
(François d').
Mme Hautecloque
(de).
Hunault.
Inchauspé.
Julia (Didier).
Juventin.
Kasperreit.
Koehi.
Krlég.
Labbé.
La Combe (René).
Lafleur.
Lancien.
Lauriol.
Léotard.
Lestas.

Ligot.
Lipkowski (de).
Madelin (Alain).
Marcellin.
Marcus.
Marette.
Masson (Jean-Louis).
Mathieu (Gilbert).
Mauger.
Maujôan du Gasset.
Mayoud.
Médecin.
Méhaignerle.
Mesmin.
Messmer.
Mestre.
Micaux.
Millon (Charles).
Miossec.
Mme Missoffe.
Mme Moreau
(Louise).
Narquin.
Noir.
Nungesser.
Ornano (Michel d').
Perbet.
Péricard.
Pernin.
Perrut.
Petit (Camille).
Peyrefitte.

Pinte.
Pons.
Préaumont (de).
Proriot.
Raynal.
Richard (Lucien).
Rigaud.
Rocca Serra (de).
Rossinot.
Sablé.
Salmon.
Santoni.
Sautier.
Sauvaigo.
Séguin.
Scifflinger.
Sergheraert.
Soisson.
Sprauer.
Stasi.
Stirn.
Tiberi.
Toubon.
Tranchant.
Valleix.
Vivien (Robert-André).
Vulliaume.
Wagner.
Weisenhorn.
Woiff (Claude).
Zeller.

Ont voté contre :

MM.
Alphandery.
Ansquer.
Aubert (Emmanuel).
Auhart (François d').
Audinot.
Badot.
Barnier.
Batre.
Barrot.
Bas (Pierre).
Baudouin.
Baumel.
Bayard.
Bégault.
Benouville (de).
Bergelin.
Bigard.
Birraux.
Eizet.
Blanc (Jacques).
Bonnet (Christian).
Bourg-Broc.
Bouvard.

Branger.
Brlat (Benjamin).
Briane (Jean).
Brocard (Jean).
Brochard (Albert).
Caro.
Cavaillé.
Chaban-Delmas.
Charié.
Charles.
Chasseguet.
Chirac.
Clément.
Cointat.
Cornette.
Bergelin.
Bigard.
Cousté.
Couva de Murville.
Daillet.
Dassault.
Debré.
Deiatre.
Deifosse.

Deniau.
Deprez.
Desanlis.
Dominati.
Doussot.
Durand (Adrien).
Durr.
Esdras.
Falala.
Fèvre.
Fillon (François).
Fontaine.
Fossé (Roger).
Fouchier.
Foyer.
Frédéric-Dupont.
Fuchs.
Galley (Robert).
Gantier (Gilbert).
Gascher.
Gaudin.
Geng (Francis).
Gengenwin.

S'est abstenu volontairement :

M. Royer.

N'a pas pris part au vote :

M. Gastines (de).

N'ont pas pris part au vote.

M. Louis Mermaç, président de l'Assemblée nationale, et M. Malvy, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (286) :

Pour : 283 ;
Contre : 1 : M. Badet ;
Non-votants : 2 : MM. Malvy (président de séance) Mermaç (président de l'Assemblée nationale).

Groupe R. P. R. (90) :

Contre : 89 ;
Non-votant : 1 : M. Gastines (de).

Groupe U. D. F. (63) :

Contre : 63.

Groupe communiste (44) :

Pour : 44.

Non-inscrits (8) :

Contre : 7 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Sergheraert, Zeller ;
Abstention volontaire : 1 : M. Royer.

Mise au point au sujet du présent scrutin.

M. Badet, porté comme « ayant voté contre », a fait savoir qu'il avait voulu voter « pour ».

Mises au point au sujet de votes.

A la suite du scrutin n° 377 sur l'ensemble du projet de loi relatif au fonds de solidarité pour l'emploi (*Journal officiel*, débats A. N., du 12 octobre 1982, p. 5632), M. Sergheraert, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu « voter pour ».

A la suite du scrutin (n° 378) sur l'article 7 du projet de loi d'orientation des transports intérieurs (principes relatifs aux transports publics réguliers de personnes) (*Journal officiel*, Débats A. N., du 14 octobre 1982, page 5717), MM. Audinot et Branger, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 13. Téléphone } Renseignements : 878-62-31 Administration : 578-61-39 TÉLEX 201176 F DIRJO-PARIS
Codes.	Titres.	France.	France.	
Assemblée nationale :				
	Débats :			
03	Compte rendu	84	320	
33	Questions	84	320	
Documents :				
07	Série ordinaire	468	852	
27	Série budgétaire	150	204	
État :				
08	Débats	102	240	
09	Documents	468	828	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

**Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des deux séances du vendredi 15 octobre 1982.**

1^{re} séance : page 5823 ; 2^e séance : page 5839.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)