

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982  
(126<sup>e</sup> SEANCE)

## COMPTE RENDU INTEGRAL

3<sup>e</sup> Séance du Vendredi 25 Juin 1982.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GUY DUCOLONÉ

1. — Activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3918).

M. Rallie, ministre de la santé.

Article 1<sup>er</sup>. — Adoption (p. 3920).

Article 2 (p. 3920).

Amendements identiques n° 1 corrigé de M. Gissinger et 5 de M. Gengenwin : M. Marcus.

L'amendement n° 5 n'est pas soutenu.

MM. Derosier, rapporteur de la commission des affaires culturelles ; le président, le ministre. — Rejet de l'amendement n° 1 corrigé.

Amendement n° 2 de M. Gissinger : MM. Marcus, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 6 de M. Sautier : MM. Sautier, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 7 de M. Sautier : MM. Sautier, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendements n° 3 de M. Gissinger et 8 de M. Sautier : MM. Marcus, le président, Evén, président de la commission des affaires culturelles. — L'amendement n° 8 n'est pas défendu.

MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet de l'amendement n° 3.

Amendement n° 9 de M. Rossinot : MM. Rossinot, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de M. Gissinger : MM. Marcus, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 10 de M. Rossinot : MM. Rossinot, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 2.

Vote sur l'ensemble (p. 3924).

Explication de vote :

MM. Sautier,  
Louis Lareng,  
Marcus,  
Mme Frayssé-Cazalis.

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

2. — Participation des employeurs au financement des transports publics urbains. — Discussion d'un projet de loi (p. 3925).

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

M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

Discussion générale :

MM. Rimbaud,  
Gilbert Gantier,  
Battist,  
Marcus,  
Jacques Brunhes,  
Moulinet.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre d'Etat.

Passage à la discussion des articles.

Article 1<sup>er</sup> (p. 3932).

M. Rimbault.

Amendement n° 11 de M. Gilbert Gantier, amendements identiques n° 1 de la commission de la production et 9 de M. Rimbault : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, Rimbault, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 11 ; adoption du texte commun des amendements n° 1 et 9.

Ce texte devient l'article 1<sup>er</sup>.

## Article 2 (p. 3933).

Amendements de suppression n° 2 de la commission et 12 de M. Gilbert Gantier : MM. le rapporteur, Gilbert Gantier. — Retrait de l'amendement n° 12.

MM. le ministre d'Etat, le rapporteur. — Rejet de l'amendement n° 2.

Amendement n° 10 de M. Rimbault : MM. Rimbault, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article 2.

## Article 3 (p. 3934).

Amendements n° 3 de la commission et 13 de M. Gilbert Gantier : M. le rapporteur. — L'amendement n° 3 n'a plus d'objet.

MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre d'Etat. — Rejet de l'amendement n° 13.

Adoption de l'article 3.

## Article 4 (p. 3934).

M. Rimbault.

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

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

## Après l'article 4 (p. 3935).

Amendement n° 15 de M. Gilbert Gantier : M. Gilbert Gantier. — Retrait.

## Article 5 (p. 3935).

MM. Jacques Brunhes, le rapporteur, le ministre d'Etat.

Amendement n° 16 du Gouvernement : M. le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 8 de M. Péricard. — L'amendement n'est pas soutenu.

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

Adoption de l'article 5 modifié.

## Article 6 (p. 3936).

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

L'article 6 est supprimé.

## Article 7. — Adoption (p. 3936).

## SECONDE DÉLIBÉRATION DU PROJET DE LOI (p. 3936).

MM. le président, le rapporteur.

## Article 2 (p. 3936).

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

Adoption de l'article 2 modifié.

## Vote sur l'ensemble (p. 3936).

Explication de vote : M. Alain Billon.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

## 3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 3936).

## 4. — Dépôt d'un projet de loi adopté avec modifications par le Sénat (p. 3936).

## 5. — Dépôt de rapports (p. 3937).

## 6. — Ordre du jour (p. 3937).

PRESIDENCE DE M. GUY DUCOLONÉ,  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

ACTIVITES DE SECTEUR PRIVE  
DANS LES ETABLISSEMENTS D'HOSPITALISATION PUBLICS

## Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi modifiant l'article L. 680 du code de la santé publique relatif aux activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics (n° 853, 961).

Cet après-midi, la discussion générale a été close.

La parole est à M. le ministre de la santé.

M. Jack Ralite, ministre de la santé. Mesdames et messieurs les députés, je veux d'abord remercier les nombreux intervenants qui ont soutenu le projet de loi que je présente au nom du Gouvernement.

Je veux ensuite faire trois remarques d'ensemble avant de répondre à quelques questions plus concrètes posées par les orateurs.

La première porte sur l'argumentation selon laquelle ce texte serait une atteinte à l'exercice libéral de la médecine. Absolument pas ! Ce dernier n'est pas du tout concerné par le projet. Il existe en dehors de l'hospitalisation publique. La charte de la santé qu'a adoptée le Gouvernement en mai dernier lui donne sa place et les actes que j'ai faits depuis un an ont confirmé à de nombreuses reprises qu'il est reconnu.

Quelqu'un m'a dit : vous voulez supprimer l'école privée. Mais cela ne renvoie pas du tout à ce projet ! Ou alors, si on veut, à propos de la situation qu'il vise à modifier, faire une comparaison avec l'école, il faut se référer non pas à l'opposition entre l'école privée et l'école publique, mais prendre le cas d'une classe privée à l'intérieur d'une école publique — ce que personne n'admettrait — ou, exemple encore plus parlant, l'hypothèse d'un ingénieur et d'une équipe d'ouvriers de chez Renault qui seraient autorisés à faire, au prix de vente qu'ils souhaiteraient, une Renault pour M. Untel ou pour Mme Untelle.

Non, je crois que l'argument de l'atteinte au libéralisme n'a pas de base dans ce texte.

Ma deuxième remarque d'ensemble a trait à la propension qu'ont eue quelques orateurs à présenter ce projet comme un projet noir face à une situation qui, antérieurement, était blanche. Il faut en finir, dans les débats, avec la politique du noir et blanc. Jean Renoir disait qu'affecté à la cavalerie, il avait demandé, à son arrivée à la caserne, un cheval blanc, provoquant les moqueries des officiers qui l'accueillaient. Par la suite, ajoutait-il, à chaque fois que je cherchais un cheval blanc, je n'en ai pas trouvé ; dans l'art comme dans la vie, concluait-il, le noir et blanc n'existe pas.

Il me semble bien que quelques interventions venant de la droite de l'hémicycle étaient inspirées de cette même démarche, qui n'est plus de mise et qui ne renvoie pas au réel.

La troisième remarque d'ensemble s'inspire de l'évocation par quelques intervenants d'un engagement du Président de la République de procéder par extinction. Sur cette question, il faut être loyal. Dans une lettre adressée au secrétaire général du S.N.C.H. d'alors, M. François Mitterrand employait effectivement le terme. Mais il n'évoquait pas les questions si importantes de la couverture sociale et de la retraite. Il est bien évident que si le Gouvernement n'avait pas envisagé de porter à un niveau jamais atteint dans l'histoire hospitalière la couverture sociale et les retraites, l'extinction aurait été envisagée.

Ce que nous proposons n'est donc pas une rupture par rapport à l'engagement de François Mitterrand, c'est son application créatrice, encore que, s'il y avait eu extinction — et les comptes sont faits, dans le rapport de M. Derosier —, on serait arrivé à l'année 2015. Ce n'était plus une extinction du secteur privé mais l'évanouissement de cette extinction. Soyons sérieux !

Plusieurs d'entre vous ont posé des questions plus particulières auxquelles je vais répondre.

Par nature, monsieur Rossinot, j'aime le débat, mais votre argumentation est tellement exagérée qu'elle s'évanouit d'elle-même. Vous êtes député lorrain. Je suis passé par la Lorraine et je me suis enquis des résultats qui ont été obtenus cette

année par rapport à ceux de l'an dernier pour voir si, vraiment, nous cassions, brisions, abîmions la médecine. Les crédits de construction des hôpitaux non généraux ont augmenté de 118 p. 100, les emplois non médicaux créés dans les hôpitaux, de 150 p. 100, les emplois de médecine scolaire, de 260 p. 100. Dans le secteur de la psychiatrie, on sera passé, à la fin de l'année, d'un praticien pour 41 000 habitants à un pour 38 000, et, alors qu'il y avait un médecin pour 24 lits d'hôpital, il y en aura un pour 18 lits. J'espère qu'après avoir entendu ces chiffres vous abandonnerez le dogme et le sectarisme dont vous m'accusez mais dont vous êtes un utilisateur particulièrement généreux. Vous prétendez que l'on abandonne la médecine privée en lui refusant des scanographes. On en a accordé quatre au secteur privé, dont un à Chaumont, pas très loin de chez vous !

Vous affirmez que le Gouvernement est pour les centres de santé intégrés et veut détruire la médecine libérale. Il y a sept ou huit demandes de centres de santé intégrés depuis un an. Alors, pas d'épouvantail !

Vous dites les crédits de fonctionnement des hôpitaux sont faibles. Cette année, le taux directeur est de 13,9 p. 100 sans les emplois, contre 12,3 p. 100 l'an dernier, de 14,98 p. 100 avec les emplois, sans compter les 2,7 p. 100 du budget supplémentaire.

Voilà des chiffres irrécusables et dans votre envolée pour dire du mal des jours d'après — d'après le 10 mai — vous oubliez simplement que les fiches de transparence ont été conçues et inventées par votre ami M. Barrot. Quant aux comités de prévention, c'est la première fois en France que, dans une institution de concertation, se trouvent réunis usagers, travailleurs, universitaires, administration et médecins de quelque mode d'exercice que ce soit.

Il fallait ces quelques mots pour rétablir la vérité d'autant qu'il n'y a jamais eu entre la médecine libérale et moi — permettez-moi ce rappel — un pont Alexandre-III où il y avait des médecins, mais aussi des matraques !

**M. André Rossinot.** Cela viendra !

**M. le ministre de la santé.** Ça, c'est vous qui le dites !

Un mot à propos de l'intervention de M. Lareng. Avec sa compétence bien connue, il a nourri la réflexion du Gouvernement et je retiens sa conclusion qui illustre bien notre démarche : ce texte a un caractère sanitaire, et non pas coercitif. C'est là une idée très forte, et que je partage.

Monsieur Marcus, je n'utilise jamais les morts. Tous les mots du professeur Debré que j'ai rapportés sont écrits de sa plume ou de celle de ses proches et je n'ai pas ajouté quoi que ce soit. Je vais d'ailleurs faire une autre citation, extraite d'un article de M. Jacques Robin, médecin, ancien membre du comité interministériel Robert Debré :

« Alors avait affleuré l'image du recours à la mémoire de Robert Debré pour défendre le secteur privé. Or cela est faux, il a suffi de confronter nos notes et nos souvenirs à ceux de personnages incorruptibles comme Jean Dausset et Poignant pour affirmer que Robert Debré avait montré une hostilité totale à la mise en place d'un secteur privé à l'hôpital.

« Nous lui avions arraché cette concession en arguant que l'exemple du confort déteindrait peu à peu sur le reste du service et surtout en plaçant la nécessité de compenser la situation des médecins déjà installés qui rejoindraient le plein temps à l'hôpital. »

Ensuite, monsieur Marcus, vous avez évoqué les chiffres que j'ai publiés sur ce que le secteur privé rapporterait aux médecins hospitaliers. Mais ces chiffres, je ne les ai pas inventés, c'est la sécurité sociale qui me les a communiqués et, étant donné sa direction actuelle, je ne pense pas qu'elle ait cherché particulièrement à me faire plaisir !

Quant à la façon de traiter le secteur privé, j'ai effectivement parlé de dénaturation. Mais je n'ai fait, là encore, que citer un rapport que vous connaissez bien :

« Ce secteur, par son existence même, dénature désormais le plein temps hospitalier parce qu'il constitue par lui-même une tentation d'en élaborer les limites théoriques, parce qu'il montre à ceux qui ne l'ont pas choisi, pour se consacrer entièrement au service public, que ceux qui ne jouent pas vraiment le jeu du plein temps en tirent des bénéfices substantiels, parce qu'il engendre la ségrégation au sein de l'hôpital entre deux catégories d'usagers, phénomène également mal reçu par le personnel ; enfin, la dénaturation tient au fait que le contrôle du respect effectif du plein temps ne peut être réalisé. »

Voilà, je crois, des arguments qui s'appuient sur des faits.

Vous avez aussi évoqué l'argent que touchait l'Assistance publique, grâce au secteur privé. Je vous en donne acte ; d'ailleurs le directeur général de l'Assistance publique, M. Pallez, m'a

envoyé un dossier à ce propos. Vous prétendez qu'une somme de deux cents millions de francs qui bénéficiait à l'hôpital par le biais du reversement sera perdue pour ce secteur. Ce n'est d'ailleurs pas certain parce que cet argent passera directement par le secteur public, mais, du point de vue de la sécurité sociale, c'est une sacrée économie ! Puisque vous vous souciez à juste titre de cette sécurité sociale, convenez que, de ce point de vue, c'est une amélioration.

Je répondrai encore à l'argument de la fonctionnarisation.

Non, nous ne sommes pas favorables à la fonctionnarisation de la médecine. D'ailleurs, aucun de nos actes ne milite en ce sens.

Mme Fraysse-Cazalis, lors de son intervention, a beaucoup insisté sur l'amélioration de la situation des malades, évoquant, par exemple, les heures de rendez-vous, la durée d'attente, la personnalisation nécessaire des consultations. Elle avait tout à fait raison, et voilà ce en faveur de quoi nous militons ; les 18 500 postes nouveaux — médecins et personnel hospitalier — vont dans ce sens.

Elle a aussi évoqué, comme beaucoup d'entre vous, le problème de la C.A.R.M.F. Je veux sur ce point dire la vérité vraie et vous expliquer à quoi et à qui est destinée cette caisse, car, à l'heure actuelle, elle fait l'objet de pressions qui tendraient à prouver que la suppression du secteur privé conduira à des injustices, voire à des spoliations.

La C.A.R.M.F. est un organisme de sécurité sociale chargé de la gestion de régimes de retraite et de prévoyance et fonctionnant suivant le principe de la répartition, principe selon lequel les prestations de l'année sont financées par les cotisations prévues de la même année. Cette caisse constitue la seule retraite obligatoire donnant droit à pension pour les médecins de l'exercice libéral.

Elle gère différents régimes : un régime de base qui, pour une cotisation annuelle de 5 376 francs par an donne, après trente-cinq ans d'affiliation, 23 800 francs par an, donc moins que le régime général vieillesse du régime hospitalier ; un régime complémentaire qui, pour une cotisation annuelle de 10 212 francs, donne, après trente-cinq ans d'affiliation, 50 960 francs par an ; un régime invalidité-décès qui, pour une cotisation annuelle de 2 080 francs, donne, après trente-cinq ans d'affiliation, 50 960 francs en cas d'invalidité, plus des indemnités journalières en cas d'incapacité temporaire ; enfin un régime avantage social vieillesse — l'A.V.S. — qui donne droit à retraite supplémentaire de 58 025 francs pour une cotisation de 3 714 francs par an, dont le tiers seulement est payé par l'intéressé, les deux tiers par la sécurité sociale.

Autrement dit, un médecin libéral, pour une cotisation annuelle forfaitaire de 16 826 francs, peut, quel que soit son revenu professionnel, se constituer une retraite de 132 785 francs après trente-cinq années d'affiliation.

La constitution de cette retraite, je le répète, est obligatoire pour le médecin libéral, du moins en ce qui concerne le régime de base, même si l'exercice privé a lieu à l'hôpital public. Les praticiens ayant eu un secteur privé à l'hôpital public ont donc cotisé.

Qu'en estil s'ils choisissent d'y renoncer dès l'an prochain ? Ils peuvent continuer à cotiser au régime complémentaire et à l'invalidité-décès, qui permet d'ailleurs une déduction fiscale. Ils ne peuvent plus cotiser au régime de base ni au régime A.S.V.

Pour le régime de base, il n'y a pas de perte ; les pensions sont versées à la retraite pour plus de quinze ans de cotisation ou sont reversées en coordination avec quote-part à un autre régime au prorata des années de cotisation par la C.A.R.M.F.

Pour l'A.S.V., si la cotisation a été versée plus de dix ans, les droits sont acquis. Entre dix et cinq ans, les cotisations seront remboursées à l'âge de la retraite avec réévaluation basée sur la valeur de la lettre-clé « C ». Au-dessous de cinq ans de cotisation, le montant des cotisations sera reversé à la retraite sans réévaluation. Ceux qui avaient exercé dans le secteur privé pendant quelques années continueront donc à bénéficier, outre des honoraires correspondant à ce secteur, de certains avantages de retraite acquis et du remboursement de ceux qui sont abandonnés, tout en bénéficiant des nouvelles mesures de couverture et de retraite proposées au 1<sup>er</sup> janvier 1983. Cela sera l'avantage acquis des trois quarts des médecins hospitaliers qui, eux, n'ont pas usé de la possibilité qu'ils avaient aussi d'avoir un secteur privé, préférant consacrer la totalité de leur temps plein au secteur public.

Je pense, mesdames et messieurs les députés, avoir apporté des apaisements à ceux d'entre vous qui auraient éprouvé des inquiétudes à propos de la C.A.R.M.F.

S'agissant de cette caisse, on dit aussi qu'en perdant ses cotisants, elle va rencontrer des problèmes. Là encore, je reviens à de plus justes proportions. Il y a actuellement plus de

80 000 cotisants à la C. A. R. M. F., dont 3 800 sont hospitaliers. Sur ces 3 800, une partie peut choisir de continuer à exercer une activité privée jusqu'en 1986, les autres continuant à cotiser pour la retraite complémentaire et l'invalidité-décès, ce qui représente les trois quarts de leur cotisation actuelle. Il n'y aura donc pas de grande différence. La seule différence sensible proviendra des deux tiers de l'A. S. V. que ne versera plus la sécurité sociale, ce qui constituera pour cette dernière une économie.

Pour ce qui est de la base même de perception des cotisations, nous savons que, dans les dix ans à venir, 52 000 nouveaux médecins seront diplômés, dont une grande partie choisira l'exercice libéral.

Par conséquent, la C. A. R. M. F. n'a pas de problème. Cette réponse, qui était plus spécialement destinée à Mme Frayse-Cazalis, devrait satisfaire les autres orateurs qui m'ont interrogé à ce sujet, notamment Mme Chaigneau.

Madame Chaigneau, vous avez évoqué les décrets qui pourraient être jumelés sous les statuts, la couverture sociale, la retraite et les activités extérieures. Sur ces trois derniers points, les décrets seront pris aussitôt après le vote du projet de loi puisqu'ils ont été arbitrés. En revanche, les nouveaux statuts résulteront d'autres textes réglementaires, que nous ne tarderons pas à élaborer.

Quant à l'extinction du secteur privé de par son propre mouvement, autant dire qu'elle équivaudrait à renoncer à sa suppression.

Mais peut-être convient-il de préciser davantage comment les choses se passeront à partir du 31 décembre 1982, dernier délai pour renoncer au secteur privé ou le poursuivre pendant quatre ans.

Je serai très clair à cet égard. Les lits privés étant supprimés, les activités privées ne pourront plus être que des consultations ou des actes médico-techniques effectués par le praticien lui-même à raison de deux demi-journées au maximum par semaine, qui devront être fixes et établies d'un commun accord entre le médecin et l'administration. Lorsque la pratique des examens ou des actes médicaux nécessitera une hospitalisation, celle-ci s'effectuera dans les chambres et les lits du secteur public. Le nombre de lits publics susceptibles d'accueillir les malades personnels dans de telles conditions connaîtra les limites actuellement fixées pour les lits privés. Les médecins, chirurgiens et spécialistes ainsi concernés seront rémunérés directement par leurs malades personnels pour les activités de secteur privé. Ils verseront à l'hôpital une redevance tenant compte du service rendu par l'établissement et du temps non consacré par le praticien au service public. Le montant de cette redevance sera fixé à 30 p. 100 des honoraires réels correspondant aux actes effectués en secteur privé.

Ces précisions, madame Chaigneau, devraient lever certaines de vos appréhensions.

M. Couqueberg est intervenu sur l'aspect moral de cette mesure et a exprimé le regret que les médecins soient si mal informés de la situation. De fait, ils la connaissent assez mal. Mais, de ce point de vue, je veux regretter publiquement la pratique déliée de certaines organisations syndicales de médecins. J'en prendrai un seul exemple.

M'étant rendu, sur l'invitation d'un de vos collègues, à l'inauguration du plateau technique de l'hôpital de Charleville, nous avons, au cours du déjeuner avec les médecins du centre hospitalier, procédé à un échange de vues. Aux questions concrètes qu'ils m'ont posées, j'ai répondu ce qui est de notoriété publique depuis le 13 janvier. Mais ils m'ont dit que jamais personne ne les avait informés. L'un d'entre eux a même téléphoné aussitôt à son responsable syndical pour lui demander de s'expliquer.

En réalité, il y a eu un véritable black-out sur ces informations. Dans une organisation syndicale de médecins, je connais des membres du bureau national qui, hier, ne connaissaient pas encore les faits que, pourtant, nous avons directement exposés à cette organisation lorsque nous l'avons reçue au mois de janvier dernier.

Cette pratique me semble un défi à la démocratie élémentaire. Mais à chacun sa pratique, l'histoire et, surtout, les médecins jugeront.

Je remercie M. Couqueberg de ses citations du Plan intérimaire, auxquelles j'ai été d'autant plus sensible que les textes de ce document consacrés à la politique de santé ont fait l'objet d'une concertation étroite entre les ministères concernés, dont le mien.

Monsieur Durand, vous avez développé une argumentation fort proche de celle de M. Rossinot, que vous avez centrée sur le libre choix de son médecin.

Eh bien, si vous souhaitez un gouvernement qui soit pour le libre choix de son médecin, vous l'avez enfin : c'est le nôtre ! Quand quelqu'un téléphonait à l'hôpital public et qu'on lui répondait : « Si vous choisissez le secteur public, vous passerez dans vingt-six jours, un mois, voire deux mois, mais si vous choisissez le secteur privé, vous passez demain », ne me dites pas que cet homme-là avait la liberté du choix ! Il avait en fait la pire des absences de liberté : celle qui tient au salaire.

Alors, vous me rappelez l'existence des mutuelles. Tiens, vous êtes pour ? Pourtant, quand je crée des pharmacies mutualistes, on vous entend tonner, bien que je défende le pluralisme de l'exercice pharmaceutique !

**Mme Jacqueline Frayse-Cazalis.** Très bien !

**M. le ministre de la santé.** Vous me dites aussi que la sécurité sociale paie. Tiens, vous êtes pour qu'elle paie plus qu'elle ne doit payer en secteur public ? Il faut tout de même être conséquent avec soi-même !

En vérité, le libre choix n'existe pas à l'hôpital pour ceux qui n'ont pas les moyens de vivre décemment. Dorénavant, il existera partout.

Je vais même vous faire une confidence qui n'a rien d'un secret d'Etat. J'ai reçu récemment une délégation de la C. G. T. des cheminots de Bordeaux qui est venue me demander : « Que pensez-vous de notre initiative ? Nous avons un centre de santé auquel nous sommes attachés au point de vue social, mais nous ne pouvons pas choisir notre médecin et, tout en gardant nos acquis sociaux, nous aimerions pouvoir le faire. »

Je vous le dis, c'est avec les forces populaires que l'exercice du libre choix se développera, alors qu'avec les autres forces, il s'étiole et s'abîme.

Vous avez aussi évoqué le décret de M. Barrot. Mais toutes les commissions qu'il avait prévues pour le contrôle des abus n'ont jamais été créées. Pour autant que je sache, lors de réunions, qui n'avaient rien de secret, qu'il a tenues peu avant le 10 mai, M. Barrot a déclaré : « Ne le faisons pas ! » Moi, je le fais avant, pendant et après les élections ; le courage est une vertu républicaine !

Mais j'y reviens : le libre choix du médecin est enfin totalement établi dans ce pays.

M. Malgras a marqué son accord sur le projet, ce dont je le remercie. Il a ensuite évoqué les problèmes rencontrés par le C. H. R. de Metz-Thionville. Il me permet ainsi de montrer comment nous concevons la complémentarité entre le secteur public et le secteur privé.

Le sénateur-maire de Metz, M. Rausch, est U. D. F. ; le maire de Thionville, le docteur Snuffrin, est communiste. Eh bien, le C. H. R. fonctionne. Nous avons eu une réunion du conseil d'administration à laquelle assistait M. Malgras et qui avait à son ordre du jour l'acquisition de certains équipements nouveaux. J'ai fait savoir que l'un de ces équipements de haute performance existait déjà dans une grande clinique privée de Metz et que, faute de moyens, mais aussi pour des raisons de principe, il ne nous semblait pas nécessaire de doubler dans le secteur public un matériel dont le privé s'était antérieurement équipé et qui fonctionnait à la satisfaction générale. Il importe de bien comprendre cette dimension de la politique gouvernementale.

Mme Sicard a évoqué les rentes de situation. L'expression peut faire mal, mais je crois qu'elle lui est venue naturellement, à partir d'une lecture attentive des rapports officiels. Oui, il y avait des rentes de situation ; non, il n'y en aura plus ! C'est tant mieux pour l'ensemble du corps médical !

Enfin, M. Mellick a défini ce projet de loi comme un projet d'efficacité, de morale et de rigueur. Je le remercie de m'avoir fourni la conclusion de ma réponse à chacune et à chacun d'entre vous. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. le président.** Nous abordons la discussion des articles.

#### Article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. — Le 2<sup>e</sup> de l'article L. 680 du code de la santé publique est abrogé. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.  
(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

#### Article 2.

**M. le président.** « Art. 2. — A titre transitoire, les établissements d'hospitalisation publics peuvent : »

« 1<sup>o</sup> jusqu'au 31 décembre 1982, maintenir les modalités d'organisation du service permettant l'exercice d'une activité de clientèle privée au sein du service public hospitalier par les praticiens à plein temps qui exercent une telle activité à la date de promulgation de la présente loi ; »

« 2° jusqu'au 31 décembre 1986, organiser, dans des conditions et limites fixées par voie réglementaire, l'exercice, par ceux des praticiens mentionnés au 1° qui en auront fait la demande, d'une activité de clientèle privée au sein du service public hospitalier, à condition que cette organisation ne comporte pas de réservation de lits pour la clientèle personnelle de ces praticiens ; les demandes correspondantes devront être présentées au plus tard le 31 décembre 1982. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1 corrigé et 5.

L'amendement n° 1 corrigé est présenté par MM. Gissinger, Marcus et les membres du groupe du rassemblement pour la République ; l'amendement n° 5 est présenté par M. Gengenwin.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Rédiger ainsi l'article 2 :

« A titre transitoire, les praticiens hospitalo-universitaires ou hospitaliers à plein temps exerçant à la date de promulgation de la présente loi une activité de clientèle privée au sein du service public hospitalier dans les conditions et limites précédemment prévues par l'article L. 680 du code de la santé publique pourront continuer à exercer ladite activité dans les mêmes conditions et limites jusqu'à leur mise à la retraite. »

La parole est à M. Marcus, pour soutenir l'amendement n° 1 corrigé.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Cet amendement traduit l'engagement qui a été pris par le Président de la République pendant la campagne électorale dans une note que j'ai citée dans mon intervention. M. le ministre en a donné une interprétation différente. Chacun peut interpréter les textes comme il l'entend, mais, puisque celui-ci est écrit en bon français, je pensais qu'il engageait ceux qui avaient soutenu le Président de la République.

Cela ne semble pas être le cas, mais nous souhaitons au moins que la parole donnée à ceux qui se sont engagés dans le secteur public soit respectée et que les garanties qui leur avaient été promises leur soient effectivement accordées.

**M. le président.** L'amendement n° 5 n'est pas soutenu.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Monsieur le président, je tiens d'abord à formuler une observation sur la procédure qui a été suivie pour le dépôt des amendements n° 5, 6, 7, 8, 9 et 10. Ce matin, la commission s'est réunie à nouveau, en vertu de l'article 88 du règlement, pour examiner les amendements déposés : aucun ne l'avait été. Or nous constatons ce soir que tous ces amendements ont été déposés peu avant la séance, si bien que la commission n'a pu en débattre. Voilà qui démontre une fois de plus que l'opposition ne respecte pas le règlement.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Je demande la parole.

**M. le président.** Laissez parler le rapporteur, monsieur Marcus.

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Vous pourriez vous exprimer tout à l'heure, mon cher collègue.

Cette observation étant faite, j'en viens au fond en répondant simultanément sur l'amendement n° 1 corrigé et sur l'amendement n° 5 car, bien que déposés par des parlementaires de deux groupes différents, ils reprennent exactement le même texte, qui figure d'ailleurs dans les nombreux documents que m'ont adressés quelques organisations professionnelles particulièrement conservatrices. Qu'on le retrouve sous la plume des membres des partis les plus conservateurs de ce pays ne surprendra personne.

Ce texte commun a été rejeté par la commission car, si nous suivions ses signataires, la loi que nous aurions votée ne supprimerait pas le secteur privé avant l'an 2015 ! Or nous légiférons pour 1982, 1983, 1984, disons pour la législature, et même au-delà, bien entendu, mais certainement pas pour que des dispositions ne prennent effet qu'en 2015. De grâce, laissons aux législateurs qui nous auront succédé le soin de légiférer pour leur temps !

Quant au procédé qui consiste à essayer de diviser la majorité et le Président de la République, je me dois de rappeler à ceux de nos collègues qui l'utilisent — mais M. le ministre le ferait bien mieux que moi — que, jusqu'à preuve du contraire, c'est le Président de la République qui préside le conseil des ministres et qu'il est donc parfaitement informé des textes soumis au Parlement. J'imagine mal que le Président de la République — quel qu'il soit — puisse, dans l'exercice de ses fonctions,

renier les engagements qu'il aurait pris. M. François Mitterrand a donc estimé que ce projet de loi était conforme à ses engagements de la campagne électorale.

Et puis, s'il faut vraiment en finir par cet argument, que de choses ont été écrites par son prédécesseur, Valéry Giscard d'Estaing, qui n'ont jamais été suivies d'effet !

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, les amendements que vous visez ont été déposés dans les délais réglementaires, le rapport ayant été distribué il y a quatre jours. En outre, lorsque j'ai clos la discussion générale, j'ai indiqué que, désormais, il n'était plus possible de déposer aucun amendement, à moins que le Gouvernement ne l'accepte.

Je tenais à préciser ce point du règlement, monsieur Marcus, pour éviter toute polémique.

**M. Yves Sautier.** Merci, monsieur le président.

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

**M. le ministre de la santé.** Mes observations porteront sur l'ensemble des amendements déposés. En fin de compte, ils visent tous à modifier le fond même du projet de loi et à pérenniser d'une manière ou d'une autre l'activité du secteur privé au sein de l'hôpital public, qu'ils suggèrent de proroger jusqu'en 1992, 1997, voire 2015 !

Autrement dit, ces amendements « bégaiement » la même solution, qui est contraire à l'objectif du Gouvernement auquel de nombreux parlementaires se sont associés. Le Gouvernement demande donc à l'Assemblée de les rejeter.

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

**M. le président.** MM. Gissinger, Marcus et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement n° 2 ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 2, substituer au mot : « peuvent », le mot : « doivent ».

La parole est à M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Puisqu'il s'agit d'organiser la pérennité tout à fait provisoire et limitative que vous accordez au secteur privé, autant le faire sans ambiguïté en écrivant « doivent » au lieu de « peuvent ».

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement, estimant que ses signataires n'avaient pas pris en considération la phase de décentralisation dans laquelle nous étions engagés et qui implique davantage de responsabilités pour les collectivités locales et, a fortiori, pour les conseils d'administration des centres hospitaliers.

Parce que nous souhaitons que les conseils d'administration puissent assumer leurs responsabilités pleines et entières, nous avons considéré que la rédaction de cet article était convenable dans la mesure où elle laissait aux conseils d'administration la possibilité d'apprécier l'application de cette disposition.

C'est pourquoi, la commission demande le rejet de l'amendement.

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

**M. le ministre de la santé.** Même argument que tout à l'heure.

**M. le président.** La parole est à M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Monsieur le président, je vous remercie d'avoir bien voulu, tout à l'heure, apprendre à M. le rapporteur certains aspects du règlement.

**M. le président.** Je n'apprends rien à personne, je préside.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Monsieur le rapporteur, je comprends très bien que l'on puisse être opposé à cet amendement, mais j'ai été étonné par l'argumentation que vous avez développée. En effet, ou bien la loi s'applique partout en France, ou bien elle ne s'applique pas partout. Or, votre propos laisse entendre que, en vertu de la décentralisation, on pourrait ne pas appliquer partout la loi. Vous employez donc à votre profit un argument que vous reprochez à certains hôpitaux d'utiliser, par exemple, pour ne pas créer de centre d'interruption volontaire de grossesse. En effet, les défenseurs de l'I. V. G. ont rappelé à maintes reprises que la loi devait s'appliquer partout et votre argumentation me surprend parce qu'elle laisserait entendre que la réforme départementale permettrait, grâce à l'autonomie d'action qu'elle accorde, de ne pas appliquer la loi partout.

Cela pourrait s'appliquer à tous les aspects de la loi, ce qui me paraît très dangereux.

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



**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Je ne veux pas engager un dialogue avec M. Marcus, lui me donnant des leçons de décentralisation, moi tentant de lui expliquer la situation.

L'article L. 680 du code de la santé publique commence ainsi : « Les hôpitaux peuvent être autorisés ». Or, compte tenu de la rédaction de l'article 2 du projet de loi, votre amendement porte sur la phrase suivante : « A titre transitoire, les établissements d'hospitalisation publics peuvent... ». Suivent les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2<sup>o</sup> qui sont la définition d'un calendrier.

Face à ce calendrier, laissons aux établissements d'hospitalisation publics la possibilité d'apprécier ce qu'ils doivent faire. C'est ce que nous souhaitons.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Nous en tirerons des conséquences dans d'autres domaines.

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

**M. le président.** MM. Sautier, Rossinot et Adrien Durand ont présenté un amendement n° 6 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa (1<sup>er</sup>) de l'article 2 :

« 1<sup>er</sup> Jusqu'à la parution des décrets concernant le statut hospitalier, maintenir... » (le reste sans changement).

La parole est à M. Sautier.

**M. Yves Sautier.** Les médecins étaient dans l'ignorance du nouveau statut qui les attendait et nous avons souhaité qu'ils puissent se décider en toute connaissance de cause lorsque paraîtraient les décrets.

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, car il n'a pas été déposé avant la dernière réunion qu'elle a tenue en vertu de l'article 88 du règlement. Nous aurions certes pu imaginer de réunir la commission à la fin de la discussion générale, ainsi que le prévoit le règlement, mais nous ne l'avons pas fait pour ne pas allonger un débat qui est simple et clair.

A titre personnel, je crois que si nous suivions les signataires de l'amendement, nous lierions une réforme du statut des médecins à la suppression du secteur privé en faisant de l'entrée en vigueur de la première, la condition de la réalisation effective de la seconde.

Cela me choque en tant que législateur. Si le législateur fait la loi, il appartient au Gouvernement de faire le règlement, mais nous ne devons pas lier les deux. Par conséquent nous ne pouvons pas attendre que des décrets, qui ne découlent pas directement de la loi, soient pris par le Gouvernement pour que cette loi entre en vigueur.

Il serait pourtant possible — mais c'est au Gouvernement de répondre sur ce point — d'établir une certaine liaison entre les deux.

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

**M. le ministre de la santé.** Le 31 décembre, le problème des statuts sera réglé.

Je tiens à ajouter un argument. Si 3 998 médecins font du secteur privé en hôpital, plus de 10 000 n'en font pas et attendent ces nouveaux statuts, cette couverture sociale, cette retraite. Ils souhaiteraient même que la décision intervienne avant le 31 décembre.

Je pense à eux en priorité, parce que les autres ont eu d'autres moyens de pallier l'insuffisance de statut dans le cadre du secteur privé. Je prends donc non seulement un engagement démocratique, mais je reconnais un droit social à ceux qui ont été vraiment des hospitaliers à temps plein.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 6.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** MM. Sautier, Rossinot, Adrien Durand et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 7 ainsi rédigé :

« Après les mots : « une telle activité », rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa (1<sup>er</sup>) de l'article 2 : « au 31 décembre 1982 ; ».

La parole est à M. Sautier.

**M. Yves Sautier.** Les praticiens qui avaient un secteur privé en exerçant à temps plein pouvaient choisir, mais certains qui avaient formulé une demande en ce sens avant le 10 mai n'ont jamais obtenu de réponse. Il s'agit peut-être de cas exceptionnels mais il faudrait savoir quel sera leur statut ?

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission pour les mêmes raisons que celles que je viens d'indiquer.

A titre personnel, j'en demande cependant le rejet car cet amendement tend à permettre à ceux qui n'exercent pas une activité de secteur privé en milieu hospitalier à le faire, juste avant la suppression de cette possibilité.

Il convient également de souligner que, mis à part le jugement que l'on peut porter au fond et qui est au centre de notre débat, un tel mécanisme aurait une portée très limitée : il ne concernerait guère que certains praticiens qui, en fin de carrière, n'auraient pas de secteur privé. Par ailleurs il faudrait que de telles créations de secteur privé soient approuvées par l'autorité de tutelle, ce qui est difficilement envisageable.

Quant au cas particulier évoqué par M. Sautier, il appartiendra au Gouvernement de répondre.

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

**M. le ministre de la santé.** Mêmes arguments.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 7.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 3 et 8, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 3, présenté par MM. Gissinger, Marcus et les membres du groupe du rassemblement pour la République, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 2 :

« 2<sup>o</sup> Jusqu'au 31 décembre 1992, organiser dans des conditions et limites fixées par décret en Conseil d'Etat l'exercice, par ceux des praticiens mentionnés à l'alinéa ci-dessus qui en auront formulé la demande au plus tard au 31 décembre 1982, d'une activité privée au sein du service public hospitalier. »

L'amendement n° 8, présenté par MM. Sautier, Rossinot et Adrien Durand, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du troisième alinéa (2<sup>o</sup>) de l'article 2 :

« 2<sup>o</sup> Jusqu'à la fin de leurs activités hospitalières, organiser... » (le reste sans changement).

La parole est à M. Marcus, pour soutenir l'amendement n° 3.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Je voudrais d'abord présenter une remarque sur le déroulement de la séance. Traditionnellement, en effet, lorsque l'on demande au rapporteur de formuler un avis, celui-ci s'exprime au nom de la commission. Par conséquent, lorsque celle-ci n'a pas examiné un amendement, il n'a pas à expliciter en long et en large l'opinion de la commission.

**M. le président.** M. le rapporteur a pris la précaution de dire, d'une part, que la commission n'avait pas examiné un amendement, qui a été déposé après sa dernière réunion, et, d'autre part, qu'il s'exprimait en son nom personnel. Il en a parfaitement le droit.

**M. Claude Evén, président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Marcus ?

**M. Claude-Gérard Marcus.** Volontiers.

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

**M. Claude Evén, président de la commission.** M. Marcus est mal placé pour donner des leçons au rapporteur, car il n'est pas membre de notre commission. J'admets certes qu'il ne puisse pas appartenir à toutes les commissions.

Il m'appartient donc de porter témoignage que les débats qui ont réuni la commission sur ce texte ont été suffisamment éclairants pour que le rapporteur se sente autorisé à s'exprimer en séance publique au nom de la commission.

Si le rapporteur s'est cru obligé de parler en son nom personnel — il a d'ailleurs pris la précaution de le préciser — c'est parce que l'opposition — cela devient coutumier dans cette assemblée — ne trouve aucun intérêt à participer aux travaux des commissions et préfère déposer des amendements à la dernière minute, juste avant la séance publique. Or, en l'occurrence, ce texte a été déposé depuis suffisamment longtemps sur le bureau de notre assemblée pour permettre aux députés de l'opposition de défendre leurs amendements en commission.

M. le rapporteur a donc pris la précaution de dire qu'il s'exprimait en son nom personnel parce que cet amendement, comme d'autres, n'a pu être examiné par la commission, ayant été déposé après la dernière réunion qu'elle a tenue ce

matin, conformément à l'article 88 du règlement. Si je rends hommage au rapporteur d'avoir eu l'honnêteté de préciser qu'il n'était pas mandaté de manière explicite par la commission sur ce sujet, je dois porter témoignage que les débats qui se sont déroulés en commission autorisaient le rapporteur à s'exprimer comme il l'a fait car il a bien reflété l'opinion de la commission.

**M. le président.** M. Marcus me connaît assez pour savoir que si M. le rapporteur n'avait pas dû parler, je ne lui aurais pas donné la parole.

Veuillez poursuivre, monsieur Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Je tiens à rappeler à M. le président de la commission que les amendements présentés au nom du groupe du rassemblement pour la République ont été déposés suffisamment tôt pour que la commission puisse les examiner. Elle les a d'ailleurs tous rejetés et il est normal que nous fassions appel de cette décision en séance publique.

**M. Claude Evin, président de la commission.** Dans ces conditions pourquoi vous êtes-vous senti visé ?

**M. le président.** Monsieur Marcus, défendez votre amendement. Vous ignorez encore quel avis émettra M. le rapporteur !

**M. Claude-Gérard Marcus.** Je me permets simplement de rappeler que la plupart des amendements qui portent ma signature et celle de M. Gissinger ont été discutés en commission et rejetés.

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Je n'ai jamais dit le contraire !

**M. Claude-Gérard Marcus.** Alors pourquoi dire qu'ils ont été déposés en catastrophe ?

**M. Claude Evin, président de la commission.** A partir de l'amendement n° 5 !

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur le président de la commission, je vous donnerai la parole quand vous le désirerez, mais n'interrompez pas M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Cet amendement n° 3 tend à prolonger jusqu'au 31 décembre 1992 l'exercice d'une activité privée au sein du service public hospitalier dans des conditions et limites fixées par décret en Conseil d'Etat. Je ne relancerai pas le débat, car nous nous sommes déjà expliqués sur ce point.

**M. le président.** L'amendement n° 8 n'est pas défendu. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 3 ?

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Je pense faire plaisir à M. Marcus en lui disant que son amendement a été examiné en commission ; mais je ne sais pas si je lui ferai autant de plaisir en indiquant que la commission ne l'a pas retenu.

La commission s'est cependant interrogée sur cette question de date et elle s'est demandée pourquoi choisir 1992 et non 1991 ou 1993. Si l'on voulait changer de date, il fallait qu'il y ait une logique ; la seule aurait été de proposer l'an 2015 pour les raisons que j'ai exposées dans mon rapport. Malgré tout, la majorité de la commission n'aurait pas accepté une telle proposition.

A partir du moment où nous avons adopté la position de principe de suivre le calendrier proposé par le Gouvernement, il est bien évident qu'un tel amendement n'a pu être retenu par la majorité de la commission.

Par ailleurs, si l'on suivait la proposition des signataires de l'amendement n° 3, on ne mettrait pas fin à la réservation de lits privés, c'est-à-dire que l'on viderait la loi de la portée qu'elle veut avoir.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 3 ?

**M. le ministre de la santé.** Je n'ai rien à ajouter.

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

**M. le président.** MM. Rossinot, Adrien Durand, Sautier et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 9 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du troisième alinéa (2°) de l'article 2 :

« 2° Jusqu'au 31 décembre 1997, organiser... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. Rossinot.

**M. André Rossinot.** Cet amendement se situe dans la logique de ceux qui tendent à permettre aux médecins qui ont commencé à exercer dans le cadre du secteur privé de continuer à

bénéficier de leurs droits à travers la caisse autonome de retraite des médecins et d'obtenir la pérennité de cet exercice pendant une période minimale de quinze ans.

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Même logique !

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

**M. le ministre de la santé.** Même avis.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 9. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Gissinger a présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Après les mots : « service public hospitalier », supprimer la fin de la première phrase du dernier alinéa (2°) de l'article 2. »

La parole est à M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Cet amendement tend à améliorer la cohérence du texte du projet. En effet l'alinéa où figure la phrase dont nous proposons de supprimer la fin fait illusion à l'impossibilité ou à l'interdiction de créer des lits privés. Or l'article précédent a déjà supprimé les lits privés ; cette disposition me paraît donc faire double emploi.

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** La commission ayant examiné cet amendement, je tiens à porter à la connaissance de l'Assemblée et de M. Marcus la nature du débat qu'elle a eu sur ce sujet.

Ce qui aurait été cohérent, monsieur Marcus, c'est d'adopter la même position que M. Gissinger en commission. Il a en effet retiré son amendement quand on lui eut démontré qu'il n'était pas logique.

En effet, d'après le texte actuellement en vigueur, celui que nous voulons abroger, les hôpitaux peuvent être autorisés à réserver des lits et à recevoir des malades en consultation. L'article 1<sup>er</sup>, que nous avons adopté tout à l'heure, a supprimé et la réservation et la consultation. C'est pourquoi il est logique de retrouver cette formulation qui laisse la possibilité de donner des consultations.

Monsieur Marcus, je vous demande donc de retirer cet amendement.

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

**M. le ministre de la santé.** Le Gouvernement partage la logique du rapporteur.

**M. le président.** Monsieur Marcus, retirez-vous cet amendement ?

**M. Claude-Gérard Marcus.** Je le maintiens.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 4. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** MM. Rossinot, Adrien Durand, Sautier et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 10 ainsi rédigé :

« Supprimer la seconde phrase du troisième alinéa (2°) de l'article 2. »

La parole est à M. Rossinot.

**M. André Rossinot.** Cet amendement concerne le problème de la date limite — fin 1982 — pour permettre aux médecins d'exercer leur choix.

M. le ministre vient de nous expliquer qu'il serait à la fois possible que des médecins n'exerçant pas en privé bénéficient d'un nouveau statut apparemment plus avantageux et que d'autres auraient à exercer un choix entre les modalités qui leur sont offertes par la loi. Or certaines de ces modalités ne sont pas précisées. Comme nous estimons que tous les médecins français, qu'ils fassent ou non de la médecine privée à l'hôpital, sont égaux par rapport à la loi et aux modalités des décrets, nous considérons qu'il est fondamental qu'ils puissent tous exercer leur choix quant à leur avenir professionnel en disposant de toutes les informations utiles.

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

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

Je puis cependant dire, à titre personnel, qu'il ne me semble cohérent ni avec les débats que nous avons eus ni avec la position adoptée par la commission.

Si M. Rossinot le permet, je soulèverai d'abord un point de grammaire. Il n'existe en effet pas deux phrases dans cet alinéa qui n'est coupé en deux que par un point-virgule. Il y a là un petit problème qui n'est pas sans intérêt pour les grammairiens.

**M. André Rossinot.** Excusez-moi, je ne suis pas enseignant !

**M. Bernard Derosier, rapporteur.** Sur le fond, il ne me paraît pas conforme à la position défendue par la commission de supprimer la date limite de dépôt des demandes qui pourraient être présentées au-delà de la date, au moment où interviendra la suppression du régime actuel.

En conséquence je crois qu'elle aurait repoussé cet amendement.

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

**M. le ministre de la santé.** Même opinion !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 10. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 2. (L'article 2 est adopté.)

#### Vote sur l'ensemble.

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Sautier.

**M. Yves Sautier.** Je vous ai écouté avec beaucoup d'attention, monsieur le ministre, et je regrette que vos déclarations n'aient pas été révélées plus tôt — tout au moins aussi explicitement — aux organismes médicaux. Peut-être aurions-nous pu alors éviter cette longue et répétitive discussion.

Malgré tout, je ne suis pas absolument convaincu, et je me permettrai de vous infliger nos réflexions, bien qu'elles soient déjà connues.

Le projet de loi proposant la suppression du secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics répond, à l'évidence, plus à des raisons idéologiques largement exposées depuis un an par la majorité parlementaire qu'à une nécessité quelconque pour les hôpitaux, les médecins ou les malades.

Ce texte qui nous est soumis est un projet négatif. M. le rapporteur n'a pas pu démontrer avec certitude que cette suppression du secteur privé transformera la gestion et l'équilibre budgétaire des hôpitaux publics, rendra les concitions de travail du personnel médical moins pénibles, plus efficaces, améliorera véritablement sa situation et sa couverture sociale, assurera pour les malades un accueil et un séjour moins chargés d'angoisse, plus sécurisant.

Par contre, le bilan des vingt-trois ans de secteur privé des médecins à temps plein des hôpitaux publics est positif. Ce n'est pas une expérience exclusivement française, et elle a été suivie dans d'autres pays qui ne manifestent pas leur volonté de changer. Je n'en veux pour preuve que la déclaration faite à Rome, le 22 novembre 1981, par le congrès des médecins hospitaliers de tous les pays de la C.E.E. qui ont tous la possibilité d'exercer ce type d'activité libérale, soit dans le cadre de l'hôpital, soit en dehors des hôpitaux. Ces médecins se sont déclarés solidaires des syndicats des médecins hospitaliers français dans leur lutte contre les mesures gouvernementales tendant à supprimer le secteur privé des médecins hospitaliers à temps plein « portant ainsi atteinte à la fois au libre choix des malades dans ces hôpitaux, à l'indépendance professionnelle des médecins, principes indissociables et imprescriptibles de la charte médicale respectée dans l'ensemble de la C.E.E. ».

Ce bilan, dis-je, est largement positif. En effet, le recrutement des services hospitaliers a été élargi. Je rappelle les grandes difficultés qu'avaient rencontrées les hôpitaux publics — les C.H.U. en particulier — pour recruter les médecins à temps plein les plus qualifiés, qui n'acceptèrent d'entrer dans le système que grâce au secteur privé qu'ils pouvaient conserver.

La transformation de l'image de l'hôpital auprès des malades qui, depuis quelques années, s'est très nettement améliorée, risque d'être remise en cause si ceux-ci ne retrouvent plus ce rapport privilégié médecin-malade auquel tous sont attachés.

La collaboration avec les médecins de ville a été véritablement renforcée. Ceux-ci se sentaient, en effet, plus ou moins frustrés lorsque le malade qu'ils avaient suivi entrait à l'hôpital, dont le chef de service n'avait pas de raison particulière de maintenir le contact avec eux.

La permanence médicale a été assurée dans tous les services, avec un niveau technique élevé et bien au-delà des horaires légaux.

L'hôpital lui-même en a tiré des avantages financiers. Si ces 150 millions de francs — on a dit tout à l'heure 200 — apportés par le secteur privé peuvent être considérés comme une goutte d'eau dans le budget général des hôpitaux, ils constituaient tout de même une source de revenus.

Ils provenaient des 30 p. 100 du tarif conventionnel reversés à l'hôpital par les médecins, du supplément versé par le malade dans un lit privé qui était d'ailleurs souvent remboursé lui-même par une mutuelle, et fréquemment les malades vus en consultation privée étaient hospitalisés dans des lits publics.

Je ne parle pas de la perte, pour l'Etat, des taxes professionnelles, des versements U.R.S.S.A.F., des impôts sur les bénéfices du privé.

Je ne dirai rien de cette regrettable rupture du contrat moral entre le Gouvernement et les médecins, ni du préjudice matériel pour le corps médical.

Cette perte d'un complément de ressources mettra parfois en péril les plans individuels de prévoyance, ressources apportées par le secteur privé aux médecins à temps plein des hôpitaux généraux, mal rétribués.

M. le rapporteur, quelques autres, parlementaires ou non, relevaient qu'il existait par la faute de ce secteur privé un certain nombre d'abus, d'irrégularités dûment constatées, par exemple, non-respect des limites imposées à l'exercice du secteur privé, insuffisance des redevances versées à l'hôpital. C'est probable.

**M. le président.** Il faut conclure, mon cher collègue, car vous ne disposez que de cinq minutes.

**M. Yves Sautier.** J'abrègerai, monsieur le président.

**M. le président.** Je vous remercie.

**M. Yves Sautier.** Mais, les moyens de vérifications et de répressions de ces abus existent. Que ne sont-ils mis en œuvre ?

Pourquoi détruire avant de construire ? Vous supprimez un service qui fonctionne bien.

Je vous rappelle simplement que les médecins hospitaliers demandent comme minimum, si ce projet de loi était accepté, une augmentation directe des salaires d'au moins 30 p. 100, une amélioration des avantages sociaux qui devront être ceux de la fonction publique, l'aménagement des horaires de travail, l'application de la loi des trente-neuf heures, la rémunération des gardes et astreintes incluse dans le salaire, un temps consacré aux activités syndicales, à la formation continue et financé par l'hôpital. Ces réclamations constituent un tout indissociable.

En supprimant une source de revenus pour la C.A.R.M.F. dont l'équilibre est précaire puisque, au titre de la solidarité au sein de la C.N.A.P.L., elle doit reverser une somme importante aux caisses qui ne peuvent pas assurer seules la retraite de leurs adhérents, vous inquiétez les médecins retraités, les veuves, les orphelins des médecins qui, sans l'aide de la C.A.R.M.F., seraient souvent dans une situation matérielle précaire.

Je termine en déplorant l'absence de volonté gouvernementale réelle d'affronter les difficultés du corps médical et de poser les jalons pour réorienter la politique de santé. Vous avez dit avoir consulté à plusieurs reprises tous les syndicats médicaux et représentants de la profession.

Consultation n'est pas concertation, les syndicats médicaux réclament cette concertation. Vos méthodes de négociation ont choqué les médecins. La présence de syndicats non médicaux C.G.T. et C.F.D.T. a introduit une note politique non souhaitable dans cette discussion. Le préalable, que vous avez posé, de la suppression à toute négociation globale sur les statuts hospitaliers, a été jugé intolérable.

J'ajoute à toutes ces raisons les craintes que je voudrais vaines de voir à plus ou moins court terme dans un deuxième temps le secteur libéral privé, lui aussi victime de mesures ne lui permettant plus de survivre.

Nous vous demandons de renoncer à ce projet isolé, de soumettre au Parlement un projet global modifiant les carrières hospitalières et hospitalo-universitaires. C'est seulement dans cet ensemble que la suppression du secteur privé hospitalier pourrait être envisagée.

En attendant, nous voterons donc, avec mes collègues de l'union pour la démocratie française, contre ce projet de loi.

**M. le président.** J'admire votre ténacité, monsieur Sautier. (Sourires.)

**M. Yves Sautier.** Je vous remercie, monsieur le président !

**M. le président.** La parole est à M. Louis Lareng.

**M. Louis Lareng.** Monsieur le ministre, nous avons entendu les critiques formulées à l'encontre de ce projet. Elles se résument essentiellement à trois.

Selon la première, ce projet serait une attaque contre le secteur libéral.

Suivant la deuxième, il mettrait en difficulté les hôpitaux.

D'après la troisième, il serait impossible aux caisses de retraite de faire face aux mesures d'accompagnement.



A l'attaque du secteur libéral, nous opposons la libération du secteur privé, de « l'hospitalo-centrisme ». Le malade d'ailleurs n'est pas privé de son choix si l'on considère le faible nombre de médecins exerçant en secteur privé dans un hôpital public qui, en outre, par région, ne recouvrent pas l'ensemble des spécialités.

A propos de la mise en difficulté du fonctionnement hospitalier, je préfère au contraire parler de son développement car, statistiquement, les services quels qu'ils soient ont fait preuve de dynamisme, sans que l'on ait jamais fait appel à un label précisant que tel médecin exerçait en secteur privé.

Quant aux difficultés des caisses, elles ne sont que transitoires, car comme l'a expliqué M. le ministre, elles se régulariseront avec le temps et avec l'augmentation du nombre des médecins cotisants. De plus, le statut des médecins sera amélioré et bénéficiera de retraites provenant du secteur public.

Je sais que les rédacteurs de l'article L. 680 n'avaient pas, à l'origine, prévu la mise en place du secteur privé; s'ils étaient restés en place, il n'y aurait peut-être jamais eu de secteur privé dans les hôpitaux.

Toutes ces raisons font que le groupe socialiste votera ce projet de loi. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Monsieur le ministre, j'ai longuement expliqué les raisons pour lesquelles le groupe du rassemblement pour la République ne votera pas votre projet de loi qui n'est qu'une réforme en trompe-l'œil. Vous avez essayé de répondre mais sur bien des points, vous n'avez pas été convaincant, notamment sur le problème clef des moyens. Une des raisons de notre opposition à ce projet, en dehors de tout débat idéologique, tient au fait que vous privez les hôpitaux de ressources que vous ne compensez par rien. Vous avez apporté une réponse que je n'ai pas comprise : vous prétendez que cela coûtera moins cher à la sécurité sociale. Non ! Les malades en secteur privé sont soit des personnes aisées qui paient le complément de leur propre poche — c'est pour les hôpitaux autant d'argent frais — sans remboursement par la sécurité sociale, soit des mutualistes, couverts par leurs mutuelles et non par la sécurité sociale.

Vous privez donc l'hôpital de ressources et vous engagez des dépenses supplémentaires auxquelles je ne sais pas comment vous pourrez faire face.

Ma longue intervention dans la discussion générale a porté beaucoup sur des problèmes pratiques autant que sur des problèmes théoriques.

Vous prétendez que le « vrai choix va commencer » ; excusez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que cela relève de la plaisanterie. Vous avez cité l'exemple de la consultation du professeur X dans tel centre hospitalier, impossible avant un délai de deux mois, mais obtenue en huit jours en secteur privé. En réalité les statistiques montrent que le nombre de consultations en secteur privé sont assez faibles. Maintenant au lieu de deux mois, le rendez-vous sera fixé dans un mois et vingt-huit jours. Ce n'est pas un progrès considérable. En effet vous ne créez pas de nouvelles possibilités de consultations dans le secteur public.

Donc « la véritable liberté de choix » relève — je le maintiens — de la plaisanterie, parce que vous n'apportez pas les moyens.

Si vous aviez présenté ce projet en même temps que vos textes généraux sur le statut des médecins, sur la réorganisation des hôpitaux, il aurait pu avoir une cohérence, mais tel que vous le proposez, c'est un satisfecit idéologique, dont on ne voit pas très bien quels pourront être les éléments positifs.

C'est pour cette raison que nous voterons contre.

**M. le président.** La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Comme je l'ai dit dans la discussion générale, le secteur privé hospitalier a été une étape nécessaire pour la transformation positive de l'hôpital public. Cette étape est aujourd'hui dépassée.

Le texte qui nous est proposé est assorti de mesures très importantes en direction des médecins hospitaliers, alors même que la réforme de leur statut permettra de franchir un grand pas en avant.

Vous avez, monsieur le ministre, répondu avec précision aux questions qui restaient posées et réaffirmé votre volonté de développer un grand service public hospitalier garantissant un réel libre choix et un même accueil de qualité à tous les usagers de l'hôpital.

C'est une orientation essentielle pour le maintien et le développement d'une médecine de haut niveau dans notre pays, à laquelle sont d'ailleurs attachés tant les malades que les médecins.

Le texte qui nous est proposé va dans ce sens, c'est pourquoi le groupe communiste le votera.

**M. le président.** Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi. 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 .....	487
Nombre de suffrages exprimés .....	487
Majorité absolue .....	244
Pour l'adoption .....	329
Contre .....	158

L'Assemblée nationale a adopté. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

— 2 —

## PARTICIPATION DES EMPLOYEURS AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

### Discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains (n° 876, 948).

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, mes chers collègues, le projet de loi que j'ai aujourd'hui l'honneur de rapporter devant vous marque la volonté du Gouvernement de développer les transports collectifs urbains et donc d'améliorer les conditions de vie des Français.

L'existence de réseaux de transports publics modernes, d'un coût raisonnable, est en effet une nécessité sociale mais aussi économique.

Nécessité sociale, car ces transports sont indispensables à tous ceux, jeunes et personnes âgées notamment, qui ne possèdent pas d'automobile. Le droit au transport doit enfin devenir une réalité.

Nécessité économique, car les transports collectifs permettent de réaliser d'importantes économies de produits pétroliers. Ils favorisent également un aménagement plus harmonieux des agglomérations urbaines. Les nuisances de toutes sortes engendrées par l'automobile — encombrements, bruit, pollution, consommation d'espaces pour le stationnement — ont été trop souvent dénoncées pour qu'il soit nécessaire d'insister. Il s'agit non pas de dénier à l'automobile son rôle important dans les déplacements des Français, mais de redonner à chaque mode de transport la place qui lui revient dans l'intérêt de chacun et de la collectivité.

Le texte que nous examinons aujourd'hui comporte deux séries de dispositions différentes pour la province, d'une part, et pour la région parisienne, d'autre part. Ces deux séries de dispositions concrètes et claires me permettront d'abréger mon rapport oral.

Tout d'abord, les articles 1<sup>er</sup> à 4 du projet améliorent les conditions de perception et d'utilisation de la taxe versement transport. Le texte abaisse le seuil de population retenu pour l'instauration de cette taxe de 100 000 à 50 000 habitants. Une cinquantaine d'agglomérations sont concernées par cette disposition. Votre commission vous proposera un amendement tendant à aller plus loin encore que le texte déposé par le Gouvernement. Elle vous demandera, en effet, de fixer ce seuil à 30 000 habitants, ce qui permettra à une quarantaine de communes supplémentaires d'instaurer le versement transport.

En effet, ces dernières communes sont pour la plupart des préfectures ou des sous-préfectures dans lesquelles existent de réels besoins de transport ou dans lesquelles les municipalités ont créé des services qu'elles doivent subventionner. Citons les

plus importantes de ces communes qui ont entre 30 000 et 50 000 habitants : Aurillac, Castres, Dieppe, Evreux, La Roche-sur-Yon, Narbonne, Vichy.

Le projet prévoit toutefois, pour les communes de moins de 100 000 habitants, un taux maximal de 0,5 p. 100 des salaires payés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale, alors qu'il est de 1 p. 100 pour celles de plus de 100 000 habitants.

La commission n'a pas souhaité introduire une telle différenciation dans les taux du versement transport en fonction de la taille des agglomérations.

C'est la raison pour laquelle elle vous propose de prévoir un taux maximal unique de 1 p. 100 pour toutes les agglomérations de province. Si les collectivités locales envisagent d'instaurer un versement au taux de 0,5 p. 100, elles pourront le faire. En revanche, si des besoins de financement plus importants existent, il leur sera possible, si vous nous suivez, d'aller jusqu'à 1 p. 100, comme les autres agglomérations de province.

Il apparaît légitime à la commission de laisser les collectivités locales libres de décider du taux de versement et de ne pas instaurer d'inégalités entre elles.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1983, conformément aux engagements pris par le Gouvernement de ne pas augmenter avant cette date les charges des entreprises.

Enfin, s'agissant du versement-transport, le texte libéralise les conditions de son utilisation. Désormais, l'autorité compétente en matière de transports urbains pourra affecter le produit du versement-transport au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains ou au financement des autres services de transports publics qui concourent à la desserte de l'agglomération.

Le second volet du projet de loi ne concerne que la région parisienne. Il introduit une disposition novatrice, à savoir la prise en charge par les employeurs des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés qui utilisent des transports publics.

A compter du 1<sup>er</sup> octobre prochain, les employeurs devront prendre à leur charge 40 p. 100 de la carte orange ou de la carte hebdomadaire de travail de leurs salariés et 50 p. 100 au 1<sup>er</sup> octobre 1983.

Cette disposition devrait fortement inciter les salariés employés à l'intérieur de la zone des transports parisiens à utiliser les transports publics de voyageurs.

En contrepartie de cette charge nouvelle imposée aux employeurs, le Gouvernement a décidé, afin de ne pas globalement accroître les charges des entreprises, de supprimer la prime de transport. D'un montant de 23 francs par mois depuis le décret du 30 janvier 1970, la prime de transport est légalement obligatoire pour les salariés de la région parisienne. C'est cette obligation légale que supprime le projet de loi. Les partenaires sociaux demeureront cependant libres de négocier l'attribution d'une indemnité accordée non plus en vertu de dispositions législatives mais de dispositions conventionnelles.

Ce texte ne prétend pas régler tous les problèmes qui se posent actuellement en matière de transports en région parisienne. En effet, bien des questions demeurent en suspens qui devront être traitées dans le projet de loi portant réforme des transports parisiens.

Il s'agira alors de répartir les compétences, de délimiter la région des transports parisiens, mais surtout de décider des contributions financières respectives de l'Etat, de la région Ile-de-France, des collectivités locales, des employeurs et des usagers.

En prévoyant des dispositions de nature à accroître le trafic et donc les recettes des entreprises de transport de la région parisienne, le présent texte constitue un préalable utile à la réforme à venir.

La commission de la production et des échanges souhaite que les dispositions prévues en faveur des salariés de la région parisienne puissent être étendues à ceux des grandes villes de province.

Pour conclure, je dirai simplement que sous réserve des amendements que je défendrai le moment venu, la commission de la production et des échanges demande à l'Assemblée d'adopter cet important projet de loi qui améliorera la vie quotidienne des Français. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, j'ai écouté avec attention M. Destrade et je veux le remercier, ainsi que la commission pour la qualité et le sérieux de leur travail.

M. Destrade a abordé de manière argumentée l'ensemble des questions qui se rattachent au projet de loi du Gouvernement. Cela me permettra de m'en tenir à celles de ces questions qui me paraissent essentielles.

Je veux d'abord préciser que ce projet de loi s'inscrit dans une politique globale des transports, dont nous aurons l'occasion de rediscuter à l'automne, avec la présentation du projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs. D'une certaine façon, nous avons aujourd'hui en matière de transports collectifs à anticiper sur la discussion de ce projet de loi.

La raison de cette démarche est simple : les transports collectifs correspondent en effet à des besoins particulièrement importants et sans cesse croissants. Or, ces dernières années, on a constaté, en dépit de la décision positive d'instaurer un versement-transport pour les villes de plus de 100 000 habitants, une tendance à la régression dans les réponses apportées à ces besoins. Il y a donc urgence à adopter les mesures nécessaires.

J'ajoute que le Président de la République avait pris dans ce domaine des engagements précis.

Tout cela a incité le Gouvernement à ne pas perdre de temps. La politique qu'il propose se fonde sur un principe essentiel : le droit au transport, c'est-à-dire le droit pour toute personne de disposer d'un moyen de transport public dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité. Il s'agit de satisfaire ce droit de manière progressive, car il y a beaucoup à faire. Le projet de loi qui vous est soumis exprime donc la volonté du Gouvernement d'avancer dans ce sens.

Dans le domaine qui nous intéresse aujourd'hui, le droit au transport a un corollaire immédiat : c'est la priorité qu'il convient d'accorder au développement des transports publics. Dans les dernières décennies en effet, l'augmentation des déplacements — due à la croissance démographique, au développement et à la diversification des activités, à l'extension trop souvent anarchique des agglomérations — s'est essentiellement effectuée au moyen de l'automobile. Evidemment, il ne s'agit pas de remettre en cause les avantages de ce mode de locomotion et le rôle qu'il joue dans notre pays, en particulier au plan économique, mais il faut bien constater que dans de nombreux centres urbains, on approche de l'asphyxie et en tout cas des problèmes très sérieux se posent.

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

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

Le recul du service public a également eu pour conséquence d'aggraver les injustices sociales pour les exclus de l'automobile que sont bien souvent les personnes âgées, les handicapés, et aussi les jeunes.

Soulignons que les transports n'ont pas dans l'organisation de l'espace urbain un rôle simplement passif. Ils ont un rôle actif par la structuration de l'espace et l'aménagement des villes.

Bien entendu, pour apporter une contribution pleinement efficace aux problèmes que je viens d'évoquer, les transports publics doivent s'inscrire dans une politique globale d'aménagement plus rationnel des centres urbains, de mise au point avec les autorités concernées de plans cohérents de stationnement et de circulation et aussi de prise en compte complémentaires fatigues inutiles et d'autant plus insupportables qu'elles viennent souvent s'ajouter à celles de la journée de travail atteignent parfois un seuil critique. Les accidents de la circulation se maintiennent à un niveau qu'il faut bien qualifier de dramatique.

Le choix fait par le Gouvernement du développement prioritaire des transports en commun pose évidemment le problème de leur financement. C'est là un problème d'autant plus crucial que si la rentabilité économique et sociale des transports en commun est évidente il n'en va pas de même de leur rentabilité financière, au sens strict et étroit de ce terme.

Constatons toutefois que les deux notions sont liées. Nous savons — nous en avons des exemples en France et aussi dans d'autres pays européens — que la pratique de tarifs excessifs, l'insuffisance des investissements, le recul des services et de l'activité s'accompagne le plus souvent d'un déséquilibre financier croissant.

A l'inverse, une politique plus dynamique, plus conquérante s'accompagne, à condition bien entendu que la gestion soit saine, d'une situation financière plus satisfaisante. Les premiers résultats obtenus à cet égard depuis un an par la R.A.T.P. me paraissent significatifs.

C'est pourquoi il est bon que la première loi inaugurant la nouvelle politique des transports urbains et venant en discussion devant le Parlement porte précisément sur cette question du financement.

De ce point de vue, nous proposons de mettre en œuvre le principe selon lequel les coûts liés aux transports collectifs doivent être pris en compte par ceux que nous appelons les « bénéficiaires réels ». Il faut entendre par là toute personne tirant bénéfice de l'existence d'un système de transport public, c'est-à-dire, outre les collectivités publiques qui participent au financement d'un service public, les usagers, les entreprises au titre du trajet domicile-travail et les centres commerciaux, voire d'autres personnes ou collectivités qui tirent bénéfice de l'existence ou de l'amélioration d'un service public de transport.

Tels sont, mesdames et messieurs, les principes généraux que je voulais évoquer brièvement devant vous.

J'en viens maintenant aux propositions relatives à la participation des employeurs au financement des transports collectifs. Elles sont au nombre de deux.

La première proposition concerne l'abaissement du seuil pour le versement-transport de 100 000 à 50 000 habitants.

Le Gouvernement propose que dans ces villes ou agglomérations, le taux soit limité à 0,5 p. 100 de la masse salariale plafonnée, alors qu'il est, comme l'a rappelé M. Destrade, de 1 p. 100 dans les villes de plus de 100 000 habitants, de 1,5 p. 100 dans les villes qui ont un métro ou un tramway et de 2 p. 100 et 2 p. 100 pour les transports parisiens.

J'ai noté que la commission estimait qu'il était souhaitable de porter à 1 p. 100 le taux du versement-transport autorisé pour l'ensemble des villes de moins de 100 000 habitants.

En proposant le taux de 0,5 p. 100, le Gouvernement a voulu franchir une première étape. La question du financement des transports en commun sera examinée à nouveau de manière plus approfondie après la discussion du projet de loi d'orientation des transports et en tenant compte de l'ensemble des dispositions consécutives à la décentralisation.

Cette extension du versement-transport ne serait appliquée qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1983 afin de respecter les engagements pris par le Gouvernement de ne pas augmenter jusqu'à cette date les charges des entreprises.

La décision que vous prendrez peut cependant avoir des effets immédiats. Les villes et les agglomérations étant assurées d'une ressource à cette date, elles peuvent dès maintenant préparer leurs projets en conséquence, ce qui peut avoir des effets bénéfiques sur le développement et l'amélioration des transports en commun, ainsi que sur l'emploi.

Enfin le Gouvernement propose de « banaliser » l'usage de ce versement-transport, c'est-à-dire de libérer les collectivités locales de toute tutelle sur son affectation, permettant ainsi de l'utiliser également à l'amélioration des transports interurbains.

La seconde proposition concerne les transports parisiens, et plus particulièrement la prise en charge partielle des titres d'abonnement par les employeurs à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens.

Il s'agit là d'une mesure novatrice. Le Gouvernement propose en effet que les employeurs remboursent dans une première étape 40 p. 100 de la carte orange ou de la carte hebdomadaire de travail de leurs salariés. Cette contribution serait portée à 50 p. 100 au 1<sup>er</sup> octobre 1983.

Cette proposition répond aussi à un souci de justice sociale puisqu'elle va contribuer à alléger la charge supportée par les salariés qui utilisent les transports en commun et qu'elle tient compte aussi de l'éloignement de l'usager par rapport à son lieu de travail. Mais l'objectif n'est pas essentiellement celui-ci : il s'agit avant tout, d'une part, de favoriser la promotion de l'usage des transports en commun — ce qui s'inscrit dans une politique d'ensemble — et, d'autre part, d'apporter une contribution à une politique d'aménagement de l'espace.

Cette mesure est aussi de nature à favoriser à terme l'action conjointe des autorités publiques et des employeurs pour le rapprochement du domicile et du lieu de travail et donc de réduire de ce fait les migrations alternantes.

Sans doute l'effet est-il de ce point de vue limité. Mais l'intérêt de la mesure proposée par le Gouvernement réside dans le fait qu'elle s'engage dans la bonne voie. Il conviendra évidemment de poursuivre dans ce sens.

De ce point de vue, j'ai pris connaissance avec intérêt du souhait exprimé par M. Destrade au nom de la commission. Il avance l'idée que « le principe de la prise en charge directe

par les employeurs des frais de déplacement de leurs salariés entre leur domicile et le lieu de travail puisse être étendu aux grandes villes de province ». Le Gouvernement partage ce souhait. D'ores et déjà, des études sont engagées qui devraient permettre de préciser les effets d'une telle mesure. Des études attentives sont nécessaires car la situation n'est pas la même dans la région parisienne et en province et même d'une ville à l'autre, la structure des trafics, les conditions de la gestion sont différentes. Au surplus, c'est aux autorités organisatrices elles-mêmes qu'il appartient de définir les modalités puisqu'elles sont pleinement responsables de la gestion de leur système de transport. Le Gouvernement ne peut à cet égard que donner une orientation ou bien adopter des mesures d'incitation.

S'agissant de la région parisienne, le respect de l'engagement de ne pas alourdir la charge globale des entreprises nous a conduits, vous le savez, à supprimer l'obligation pour les employeurs de verser à leurs salariés la prime de transport uniforme de 23 francs. Mais la suppression de cette obligation ne signifie évidemment pas son interdiction. Le nouveau système n'exclut pas d'autres modalités de contribution des employeurs au paiement du trajet domicile-travail, modalités pouvant être négociées entre partenaires sociaux ou maintenues lorsqu'elles existent.

Dans l'immédiat, il est de fait que la suppression de cette prime va pénaliser certains salariés. Mais il faut bien voir que le choix fait par le Gouvernement avec la mise en place du nouveau système de compensation est, à charge globale constante pour les entreprises, celui de l'amélioration des services rendus par les transports en commun, et donc de l'extension des dessertes, et aussi celui de l'amélioration de la circulation automobile.

C'est par là, mesdames, messieurs, qu'avant de poursuivre la discussion je voulais conclure mon propos. Ce projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics n'a évidemment pas l'ambition de régler tous les problèmes. Plus modestement, le Gouvernement propose au Parlement de franchir une étape limitée mais significative dans la voie d'une nouvelle politique des transports urbains.

C'est ainsi que je vous demande d'apprécier et de voter le projet de loi que j'étais chargé de vous présenter. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

**M. Jacques Rimbault.** Monsieur le ministre d'Etat, les dispositions qui nous sont soumises aujourd'hui à travers le projet de loi sur les transports publics urbains apparaissent comme les heureuses prémices du projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs que vous déposerez prochainement sur le bureau de l'Assemblée.

Qu'il me soit permis ici de mesurer rapidement le chemin parcouru en matière de transports depuis un an.

L'héritage négatif chiraco-giscardien était pourtant particulièrement lourd. Pour en rester au seul domaine des transports urbains, force est de constater que la politique de droite menée pendant des dizaines d'années a été incapable de répondre globalement aux besoins, même si, ponctuellement et grâce avant tout aux luttes opiniâtres des intéressés — usagers et personnels — la France peut s'enorgueillir de quelques réalisations d'avant-garde.

Le problème des déplacements s'est considérablement amplifié depuis vingt ans du fait d'un développement important de l'urbanisation des villes et à la périphérie de celles-ci.

Souvent, en raison de l'inadaptation des transports en commun ou parfois de leur quasi-inexistence, la plupart de ces déplacements se font en voiture ou en deux-roues. Mais comme, par ailleurs, très souvent, les investissements en matière de stationnement, de voiries pénétrantes ou de contournement, de mise en place de transports publics urbains n'avaient pas pu être réalisés du fait de la politique d'austérité, d'autoritarisme et de centralisme de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, la circulation est devenue difficile aux abords des villes et surtout dans les centres-villes qui sont au bord de l'asphyxie de ce point de vue. Et, croyez-moi, j'en sais quelque chose puisque la ville de Bourges, dont je suis le maire, avec son important secteur sauvegardé, ne bénéficie jusqu'à présent d'aucune rocade de contournement ni de liaison autoroutière.

Les conséquences de telles situations sont multiples. Pour les salariés — et il ne faut pas perdre de vue que la grande majorité des déplacements quotidiens s'effectue pour aller du lieu de domicile au lieu de travail et inversement — à la fatigue du labeur, s'ajoute celle, physique et nerveuse, due au temps considérable passé dans les transports.

Qui ne connaît le célèbre « métro-boulot-dodo » significatif d'un état de fait que vous avez déjà commencé à changer.

Il s'agit également d'un gâchis économique et humain considérable, difficilement chiffrable quand on prend en compte son coût social, c'est-à-dire le nombre d'accidents qui pourraient être évités, le coût de la dégradation des infrastructures, le manque à gagner de productivité à l'échelle du pays du fait de la fatigue engendrée par les transports pour les salariés. Et ce ne sont là que quelques exemples.

En outre, cette politique menée par vos prédécesseurs, monsieur le ministre, qui refusaient de répondre aux besoins en incitant au développement des transports collectifs, a été source de grandes inégalités sociales qui se sont aggravées au fil des années. Combien de personnes âgées, de jeunes, de ménagères demeurent souvent bloqués chez eux faute de pouvoir financièrement ou physiquement utiliser une voiture individuelle, faute de transports collectifs urbains adaptés ?

Il y a là une inégalité dont pâtissent les couches les plus modestes de la population pour qui l'usage fréquent et souvent obligatoire de la voiture individuelle pèse lourdement dans les budgets familiaux.

Si les problèmes de déplacement sont posés en ces termes, c'est avant tout le résultat de la politique menée des années durant par le pouvoir de droite pour le compte du grand patronat et des spéculateurs de tous genres. Le développement des cités, et en particulier de la plus grande d'entre elles, la capitale, a davantage répondu, dans un contexte centralisateur et autoritaire, aux impératifs du profit qu'à la recherche d'un cadre de vie plus harmonieux.

Dans les agglomérations, les travailleurs et leurs familles, les personnes âgées ont été chassés du centre des villes et repoussés toujours plus loin à la périphérie. Ainsi, la spéculation foncière et immobilière menée par les banquiers et les promoteurs a accentué la ségrégation sociale et spatiale.

Une politique novatrice des transports, en particulier urbains, ne pouvait pas, monsieur le ministre, éviter de faire ce constat qui montre le lourd héritage que doit assumer la majorité de gauche dans ce secteur.

Ce constat, vous l'avez fait et, d'ores et déjà, il est possible de mesurer le chemin parcouru depuis un an et le changement en marche dans votre domaine d'activités.

Les députés communistes apprécient positivement les premières mesures prises en matière de transports publics urbains : augmentation très appréciable du budget pour 1982, réflexion nouvelle engagée, mesures importantes mises en place pour les transports parisiens, suppression des exigences pesantes et anti-sociales en matière de contrats de développement avec les villes qui fournissent des efforts en matière de transports publics urbains. Tous ces éléments vont incontestablement dans le bon sens, c'est-à-dire dans le sens de la prise en compte des transports comme droit et besoin social.

Nous considérons en effet que se déplacer est un besoin social de notre époque qu'il appartient de satisfaire, comme le besoin de s'instruire, de se loger, de travailler.

Se déplacer est aussi un droit qui exige des transports rapides, confortables, suffisants, à un prix abordable.

Cette prise en compte globale du droit au transport pour lequel vous vous prononcez exigeait la définition de priorités, afin d'établir une réelle complémentarité des moyens de transport et de donner ainsi de réelles possibilités de choix aux usagers.

Votre politique tend donc à dégager des priorités pour le développement des transports collectifs urbains, et nous nous en félicitons. Il n'était que temps que les pouvoirs publics cessent de promouvoir, comme l'ont fait vos prédécesseurs, une politique à contre-courant des besoins sociaux et de la satisfaction de ce droit aux transports, qui doit devenir progressivement une réalité pour tous.

C'est ainsi que, dans la dernière décennie, quand cet effort a été entrepris, il est, pour l'essentiel, à mettre au compte des collectivités locales et des luttes des usagers et des travailleurs concernés, dans un cadre de difficultés importantes, notamment financières, dues à une politique de désengagement de l'Etat, tandis que les charges financières devenaient de plus en plus lourdes en regard des moyens insuffisants garantis aux collectivités locales.

Votre projet, monsieur le ministre, et plus généralement les orientations que vous avez arrêtées en concertation avec les intéressés, inversent la tendance et fixent enfin un cadre favorable à un développement nécessaire, prioritaire et sans précédent des transports publics urbains.

Cette volonté politique, ce cadre de réflexion impliquaient la mise en œuvre de quelques principes incontournables, et nous sommes satisfaits de constater qu'ils inspirent votre projet de loi.

Le premier de ces principes est que les déplacements entre le domicile et le lieu du travail concourent à la production des biens et des services, et qu'à ce titre ils doivent être pris en compte dans les coûts de production. Il apparaît donc légitime que les frais de déplacement domicile-travail des salariés soient payés par les entreprises.

Bien sûr, la mise en place doit être progressive et, de ce point de vue, nous comprenons la volonté du Gouvernement de ne pas aggraver exagérément les charges des entreprises. Cela ne doit pourtant pas signifier, à notre avis, et j'y reviendrai, que la mise en place des mesures afférentes doivent se traduire par une opération blanche pour les entreprises. Et cette situation ne doit pas être figée dans le temps. Il s'agit en effet de répondre, dans des délais raisonnables, aux besoins des usagers et des salariés, et il nous semble que les entreprises sont en mesure de faire un peu plus que ce qui leur est demandé dans le projet de loi.

Le second principe que nous retrouvons dans le projet de loi est qu'il convient, parallèlement à la promotion des transports collectifs, d'inciter à la réduction des distances et des temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

En moyenne, le temps perdu dans les déplacements quotidiens à cet effet est d'environ quatre-vingt dix minutes en région parisienne et de vingt minutes en province. Que de temps perdu et de fatigue pour les usagers, que de gaspillage d'énergie en des temps où elle est fort précieuse !

Il convenait d'agir sensiblement sur ce paramètre pour avoir des effets positifs à terme, et il est évident qu'à ce sujet, en région parisienne — c'est là que la situation est la plus critique de ce point de vue — une prise en charge par l'entreprise proportionnelle aux frais réels engagés par les salariés pour leurs déplacements domicile-travail nous semble infiniment plus incitative qu'une prise en charge partielle forfaitaire.

Gageons que, de cette façon, les entreprises seront moins indifférentes à l'avenir aux conditions de logement et de vie de leurs salariés que par le passé.

Le troisième principe, enfin, qu'il convenait d'appliquer, est celui de la confiance et de la responsabilité à accorder aux communes pour la mise en œuvre de leur politique de transports urbains. Je note à ce sujet qu'un premier pas très important est franchi aujourd'hui puisqu'aux termes de l'article 4 du projet de loi, les autorités organisatrices de transports seront libres d'utiliser le versement-transport à leur convenance, en fonction de leurs besoins. Il s'agit là d'une mesure positive et importante qui s'inscrit dans le cadre des nouvelles responsabilités confiées aux communes pour gérer leurs affaires. Cette démarche nous semble naturelle, tant il est vrai que nul n'est mieux placé pour se prononcer en fonction des intérêts des populations locales que ceux qui ont été élus par elles.

Cependant, d'autres verrous auraient pu être levés dans ce texte, sur lesquels je reviendrai. Pour l'instant, je veux m'arrêter plus particulièrement sur les dispositions que vous proposez pour les villes de province.

Je constate qu'au total les collectivités locales auront plus de droits et de moyens pour mieux assurer la politique des transports collectifs urbains.

En abaissant le seuil de population au-dessus duquel il sera possible d'instituer le versement-transport le Gouvernement répond à des années de lutte, tout particulièrement des élus communistes aux côtés des usagers et des salariés. Il est tout à l'honneur du Gouvernement de gauche d'avoir accédé à cette très ancienne revendication d'intérêt général.

Le projet de loi propose d'abaisser ce seuil de 100 000 à 50 000 habitants. Ainsi, un pas important serait effectivement franchi.

Je dois cependant vous dire, monsieur le ministre, que nous jugeons possible, sans surenchère, d'aller un peu plus loin dans ce domaine, et cela pour plusieurs raisons.

D'abord, parce qu'on peut noter qu'un grand nombre de communes ou regroupements de communes dont la population n'atteint pas ce seuil, ont consacré ces dernières années des efforts considérables sur le plan financier pour s'équiper en transports collectifs urbains. Il n'est pas juste que ces communes ou agglomérations de moins de 50 000 habitants, souvent des pôles économiques et administratifs de départements, ne bénéficient pas en retour de la possibilité de percevoir le versement-transport.

En outre, la notion de seuil est en elle-même très contestable. Par exemple, la ville de Bourges approche depuis des années le seuil de 100 000 habitants pour l'agglomération, sans toutefois l'atteindre. Nous n'avons donc pu percevoir le versement-transport, alors que telle autre ville d'à peine plus de 100 000 habitants et qui connaît des besoins identiques, peut instaurer ce versement-transport et, ainsi, mieux répondre, sans appel excessif aux contribuables, aux nécessités constatées.



C'est pourquoi nous souhaiterions, d'une façon générale, la suppression de la notion de seuil en vue de permettre à toutes les villes ou agglomérations de prélever le versement-transport, dès lors qu'elles sont organisatrices d'un service de transports publics.

Ma seconde remarque porte sur le taux proposé du versement transport pour les villes de moins de 100 000 habitants. Il serait de 0,5 p. 100, contre 1 p. 100 pour les villes qui bénéficient déjà du versement transport.

Nous estimons qu'il s'agit là d'une discrimination à l'égard des villes moyennes qui, pourtant, je le rappelle, ont souvent fourni des efforts considérables ces dernières années pour s'équiper en transports publics.

Une telle discrimination ne peut être, à notre avis, que tout à fait conjoncturelle, et nous prenons acte de la volonté du Gouvernement de ne pas demander aux entreprises plus que ce qui est proposé dans la période immédiate. Nous pensons néanmoins qu'il serait nécessaire de prévoir des étapes pour parvenir à un alignement du taux sur celui des grandes villes.

Enfin, nous considérons qu'il faut faire confiance fondamentalement aux collectivités locales pour déterminer leurs besoins et juger elles-mêmes de l'ampleur de l'effort qu'il est possible de demander aux entreprises de leur territoire.

Pour ces raisons, nous proposons d'amender les dispositions qui nous sont soumises.

Pour conclure, je voudrais insister à nouveau sur la portée de ce texte. Elle est considérable en raison des dispositions nouvelles qui sont introduites et sur lesquelles mon ami Jacques Brunhes reviendra tout à l'heure à propos de la région parisienne.

Ce projet de loi apportera une amélioration certaine dans la vie quotidienne des travailleurs, des salariés. C'est une manifestation concrète d'une politique nouvelle attendue par eux et pour laquelle ils se sont prononcés en majorité le 10 mai dernier.

Le groupe communiste est très satisfait par les dispositions proposées et il souhaite qu'elles soient encore améliorées au cours du débat. Les amendements raisonnables que nous proposons vont dans ce sens. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je lisais tout à l'heure dans un quotidien du soir que la seconde dévaluation du septennat marque non seulement un tournant de la politique économique officielle, mais qu'elle symbolise la fin d'un certain romantisme.

Monsieur le ministre d'Etat, comme bon nombre de vos collègues du Gouvernement de la France, vous étiez donc sans doute un romantique. (Sourires.)

Mais ce qui est grave, c'est que le projet dont nous discutons ce soir ne cadre plus avec la deuxième phase de la politique du Gouvernement.

Je ne comprends donc pas que vous n'ayez pas différé la présentation de votre projet ou, à tout le moins, modifié certaines de ses dispositions qui — c'est le moins que l'on puisse dire — ne sont plus du tout en harmonie avec les nouvelles conditions économiques issues de la seconde dévaluation et du blocage des prix et revenus.

Je lis d'ailleurs à la première page du projet de loi qu'il a été enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 18 mai 1982, soit près d'un mois avant la dévaluation.

Je vous disais tout à l'heure, monsieur le ministre d'Etat, que vous étiez un romantique. Comment, en effet, ne pas adhérer aux orientations que vous entendez donner à votre politique des transports ? Dans votre communication devant le conseil supérieur des transports, le 23 avril dernier, vous insistiez sur quatre grands objectifs : contribuer à un aménagement équilibré du territoire, améliorer pour tous le cadre de la vie et répondre aux impératifs d'économie d'énergie.

Comment ne pas souscrire à ces trois premiers objectifs ?

Mais il y a également le quatrième. Il s'agit, ni plus, ni moins, de participer à la relance de l'économie, à sa croissance, à sa compétitivité et à la lutte contre le chômage. Cette terminologie, monsieur le ministre d'Etat, date déjà, hélas ! de quelques mois.

Permettez-moi, à cet égard, de vous rappeler le premier paragraphe de l'exposé des motifs du projet de loi sur les prix et les revenus : « L'évolution défavorable de l'environnement international conduit le Gouvernement à ajuster les moyens de son action, afin de maintenir le même cap ».

Le 3 juin dernier, soit une semaine avant la dévaluation, vous ajoutiez, devant la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, que le Gouvernement accordait la priorité au développement des transports collectifs, non par a priori politique ou philosophique, mais pour faire face à des impératifs économiques et sociaux.

Ces impératifs économiques et sociaux, monsieur le ministre d'Etat, sont, hélas ! plus durs aujourd'hui qu'hier, car, sous prétexte de rechercher l'efficacité économique du service public des transports, vous risquez de compromettre encore davantage l'efficacité économique de l'ensemble de notre secteur productif, que, dans la situation économique actuelle, nous devrions plus que jamais favoriser.

S'il est appliqué dans sa version actuelle, votre projet de loi va encore aggraver les difficultés des entreprises productives, en raison notamment de l'alourdissement des charges obligatoires qu'il entraîne.

Compte tenu de la situation économique nouvelle dans laquelle la politique budgétaire et financière du Gouvernement, depuis un an, nous a placés, il ne me paraît guère raisonnable ni réaliste d'exiger un effort encore supérieur des entreprises, alors que les mesures contenues dans votre projet vont accélérer, à l'évidence, la vitesse d'accroissement, déjà importante, de ce type de charges.

Je ne donnerai à cet égard que deux chiffres. En région parisienne, en 1980, la taxe sur les transports représentait déjà 27,5 p. 100 des frais de fonctionnement de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. Par ailleurs, les sommes collectées par les U.R.S.S.A.F. auprès des entreprises, au titre du versement-transport, s'élevaient en 1981 à 5 323 millions de francs, dont 3 106 millions pour la seule région parisienne.

Or, qu'allez-vous faire en étendant le versement-transport aux communes et communautés urbaines de 50 000 à 100 000 habitants à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1983 ? Vous allez créer une charge totalement nouvelle pour les entreprises concernées, qui, d'ailleurs, je vous le fais remarquer au passage, hésiteront peut-être désormais à investir dans ces communes.

De plus, le montant global de l'alourdissement qui en résultera reste indéterminé, le projet de loi n'ayant rien prévu pour éviter une extension insidieuse de la taxe au moyen d'un regroupement abusif des communes.

Je note à cet égard que la commission de la production et des échanges a cru devoir accentuer la portée de votre projet, en abaissant à 30 000 habitants le seuil d'instauration du versement-transport ; de même, la commission a jugé bon de prévoir un taux maximal unique de 1 p. 100 pour toutes les agglomérations de province, aggravant ici encore le poids financier du projet du Gouvernement. On pourrait dire que, véritablement, nos commissaires ne sont pas les payeurs.

Votre projet de loi envisage en outre, dès le 1<sup>er</sup> octobre 1982, une prise en charge à 40 p. 100 par les employeurs du périmètre des transports parisiens, du prix des titres d'abonnement souscrits par les salariés pour leurs déplacements effectués au moyen des transports publics de voyageurs entre leur domicile et leur lieu de travail. L'alourdissement des charges serait compensé, pensez-vous, par la suppression de la prime de transport jusqu'ici versée aux salariés et qui avait en réalité perdu toute raison d'être avec la création des cartes hebdomadaires et des cartes orange.

Cette compensation est parfaitement théorique et, en pratique, aucune disposition du texte ne garantit qu'elle sera effective. Il y a, au contraire, tout lieu de penser que les charges nouvelles dépasseront de beaucoup le montant actuel des primes de transport. Une fois encore, permettez-moi d'admirer ici l'angélisme du projet puisque vous n'avez pas hésité, monsieur le ministre d'Etat, à affirmer, le 3 juin dernier, devant la commission, que « les entreprises de la région parisienne ne devraient globalement supporter aucune charge supplémentaire ».

A plus long terme, la mesure va transformer une charge qui était fixe en une charge croissante dont le montant sera indépendant de l'activité des entreprises mais dépendra de la fixation du prix des titres de transport.

L'une des orientations principales que vous entendez donner, monsieur le ministre d'Etat, à votre politique, concerne la contribution des transports au progrès social et humain. Nous en sommes parfaitement d'accord. De même que la solidarité nationale entre les différents usagers doit se traduire par des systèmes tarifaires harmonisés. C'est ce qui se fait à Paris grâce au bureau d'aide sociale, avec la carte émeraude pour les personnes âgées et la prise en charge des coupons mensuels de carte orange des chômeurs.

Mais pourquoi vouloir absolument mettre à la charge des entreprises l'essentiel du financement du service public des transports ? Vous auriez pu imaginer, par exemple, que le nouvel avantage tarifaire consenti aux salariés de la région parisienne soit compensé par un prélèvement sur le produit du versement-transport, ce qui est parfaitement possible à la condition de réserver strictement ce versement-transport aux réductions tarifaires consenties aux salariés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Sur ce point, d'ailleurs, je présenterai tout à l'heure un amendement.



Mais loin d'aller dans ce sens raisonnable, l'article 4 de votre projet donne un blanc-seing aux communes dans l'utilisation du versement transport, pour couvrir en outre les frais de fonctionnement et d'investissement des transports publics qui concourent à la desserte des agglomérations de province.

Monsieur le ministre d'Etat, votre projet est séduisant, mais il paraît malheureusement, dans les circonstances actuelles, irréaliste.

A un moment où le seuil des deux millions de chômeurs a, malgré la relance, été franchi de nouveau, alors que l'inflation n'est toujours pas maîtrisée et que les déséquilibres commerciaux, budgétaires et sociaux s'accroissent, vous voulez encore faire supporter au secteur productif, force vive de la croissance, l'essentiel de cette réforme.

Je disais tout à l'heure, en citant un quotidien du soir, que le deuxième réajustement monétaire symbolisait la fin du roman. Permettez-moi de terminer en continuant la citation : « Après une année pleine au pouvoir, la gauche, qui avait tant dénoncé, tant promis et tant fait rêver, doit revenir sur terre. » Monsieur le ministre d'Etat, seriez-vous, comme M. Chrétien, actuellement en orbite ? Votre projet est en effet loin de nos réalités quotidiennes. C'est pourquoi mon groupe ne le votera pas.

**M. le président.** La parole est à M. Battist.

**M. Umberto Battist.** Monsieur le ministre d'Etat, les parlementaires socialistes se félicitent du projet que vous nous présentez aujourd'hui, qui, loin d'être un projet romantique, répond avec beaucoup de réalisme à des besoins sociaux, à des revendications qu'ils soutiennent depuis fort longtemps.

Ce texte vise à étendre aux communes de moins de 100 000 habitants la possibilité de percevoir le versement transport et prévoit des mesures d'allègement du coût du transport pour les titulaires de la carte orange : deux raisons pour nous de le voter.

Je me bornerai à parler de l'extension aux communes de moins de 100 000 habitants de la possibilité de percevoir le versement transport. Elu d'une agglomération qui a pris la décision, en 1978, d'instaurer ce versement, j'ai pu constater depuis trois ans que cette mesure avait permis d'y stopper la dégradation continue du réseau de transports publics et de rendre des services nouveaux, très appréciés par l'ensemble de la population. Il en résulte une considérable augmentation du nombre de voyageurs transportés.

Faute d'un tel versement transport, aucune agglomération ne peut développer un système de transports en commun cohérent, qui réponde réellement aux besoins de la population.

L'existence de ce versement permet d'améliorer la qualité des services rendus, tant au niveau du matériel qu'au niveau des fréquences et de l'amplitude du service, et de répondre aux besoins de ceux qui, faute de tels transports, pourraient difficilement se déplacer à l'intérieur de l'agglomération — les personnes âgées, les familles et l'ensemble des chômeurs, qui ont la possibilité d'être transportés gratuitement.

La disposition qui limitait aux communes et aux agglomérations de plus de 100 000 habitants la possibilité de disposer d'un tel versement transport ne se justifie pas. L'orateur précédent a déjà expliqué que les besoins ne sont nullement différents entre une agglomération qui approche les 100 000 habitants et une commune qui dépasse légèrement cette population.

S'ajoute à cela un argument technique, car il est parfois plus difficile et coûteux d'organiser un service de transport en commun de qualité pour une agglomération de taille moyenne d'environ 50 000 habitants, par exemple, que dans une grande agglomération, dont le potentiel humain facilite l'équilibrage d'un réseau de transports en commun.

Parce que votre projet de loi répond à des besoins sociaux de déplacement à l'intérieur des agglomérations, parce qu'il va dans le sens d'une extension des responsabilités des élus locaux, parce qu'il évite un recours abusif à la voiture individuelle — participant ainsi à une politique globale d'économies d'énergie et ménageant les espaces urbains et les équilibres à l'intérieur de la ville — les parlementaires socialistes se prononceront pour son adoption. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Monsieur le ministre d'Etat, mon propos sera bref. Cela marque peut-être l'unité de l'opposition, mais le point défendu tout à l'heure par mon collègue U.D.F. Gilbert Gantier rejoint pour l'essentiel l'intervention que je voulais faire. Je ne reprendrai donc pas la même argumentation.

Les débats se suivent et se ressemblent : après un long débat sur les problèmes de la santé, où les intentions généreuses coulaient à flot, se posent les mêmes problèmes, ceux des moyens et du réalisme.

Ce qui me surprend et me choque dans ce projet de loi, ce n'est pas du tout que soit augmentée la prise en charge des dépenses des travailleurs qui voyagent sur les réseaux de la région parisienne et sur les réseaux des transports urbains. Bien au contraire !

Il est vrai que la prime de vingt-trois francs était dépassée depuis longtemps et il y a quelque chose de positif dans votre projet. Mais il paraît très irréaliste, en contradiction totale avec la politique de rigueur, de lutte contre le chômage et de lutte contre l'inflation que M. le Premier ministre nous a exposée il y a peu de jours.

Vous affichez comme priorité la reconquête du marché intérieur — je me réfère aux très belles paroles, de haute élévation, du Premier ministre, qui expliquait qu'il fallait que les administrations françaises utilisent des crayons français — mais que peuvent faire les entreprises si vous ajoutez charges après charges ? Après une augmentation des cotisations sociales, des taxations supplémentaires, voilà encore une autre charge. Si elle n'est pas écrasante en elle-même, elle le devient par addition. C'est toujours la goutte d'eau qui fait déborder le vase, et, même si l'intention est généreuse, votre projet alourdira les charges des entreprises. Elles seront alors moins compétitives, moins en mesure de résister à l'assaut de la concurrence étrangère, dans le secteur automobile, par exemple, et incapables de créer ces emplois dont les Français ont besoin.

Un projet généreux peut donc aboutir à des résultats totalement différents de ceux que l'on attendait, même si, à court terme, il peut parfois apparaître comme un progrès, notamment pour les utilisateurs. Le vôtre risque d'augmenter le chômage. C'est la raison pour laquelle le groupe R.P.R. ne le votera pas.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Brunhes.

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, une réflexion d'ensemble est engagée sur l'organisation et le financement des transports en commun en région parisienne.

Réflexion nécessaire non seulement parce qu'elle concerne en fait un Français sur quatre, mais surtout parce que les orientations de vos prédécesseurs ont été marquées par une politique antisociale, par l'austérité, par l'autoritarisme centralisateur.

Cela s'est traduit, parallèlement au désengagement financier accentué de l'Etat et des entreprises dans leur participation aux dépenses de transports publics urbains, par la mise en place d'une politique tarifaire injuste, caractérisée par des hausses massives, des surtarifications et un zonage accentuant encore les inégalités aux dépens des populations modestes.

J'ai eu l'occasion de rappeler au cours de la discussion budgétaire de novembre dernier qu'en ce qui concernait le système de tarification la stratégie de vos prédécesseurs visait à favoriser une urbanisation de plus en plus spéculative et ségrégative, tandis que le potentiel industriel de notre région était cassé dans le cadre du redéploiement capitaliste. De ce fait, la distance et la durée des déplacements domicile-travail ou domicile-centre urbain n'ont cessé de croître et, avec eux, le prix des titres de transport.

Votre budget a déjà marqué votre volonté de combattre immédiatement les effets les plus nocifs de cette politique particulièrement sélective et particulièrement discriminatoire, notamment envers les banlieues ouvrières.

Nous nous félicitons donc des premières mesures ponctuelles déjà prises et dont le projet de loi est une étape.

Nous apprécions positivement les mesures prises ou annoncées, par la R. A. T. P. en particulier, l'amélioration de la sécurité dans le métro par un personnel plus présent parmi les usagers, les prolongements, pour lesquels nous avons tant lutté avec la population, de plusieurs lignes de métro, les projets de réduction du nombre de zones, de suppression de la surtarification dans un délai rapproché, et d'ouvertures de lignes d'autobus de banlieue à banlieue.

Le projet de loi amorce, lui aussi, sur le plan des principes, un changement considérable en instaurant la prise en charge par l'employeur — et proportionnellement aux frais engagés — du coût des déplacements par transports en commun des salariés de la région parisienne. Principe pour l'application duquel le groupe communiste est intervenu maintes fois à cette tribune.

Il s'agit là d'une mesure de justice sociale, qui se traduira par un allègement sensible des frais supportés par des millions de Parisiens et de banlieusards qui utilisent quotidiennement R. A. T. P. et autobus.

Un salarié dépensant 230 francs pour l'achat d'une carte orange cinq zones engagera réellement 115 francs par mois de son budget familial contre 207 francs aujourd'hui !

Au-delà de ces aspects éminemment positifs du projet de loi, je voudrais cependant faire une remarque et deux suggestions.

Pour des raisons objectives diverses liées à leur profession ou aux mauvaises liaisons interbanlieues, de nombreux travailleurs ne sont pas en mesure de pouvoir utiliser les transports en commun.

Tous ces salariés sont très nombreux; ils ne seront pas concernés par la prise en charge par l'employeur de la carte orange, mais, par contre, ils vont subir la suppression de la prime de transports.

Vous nous avez, certes, indiqué tout à l'heure, monsieur le ministre, que suppression ne signifiait pas interdiction. Mais j'attire votre attention sur le fait que le nombre de ces travailleurs en banlieue est assez considérable.

Parce que, dans certaines zones industrielles, il n'y a aucune desserte par les transports en commun, ou tout simplement parce que les liaisons de ville à ville en banlieue sont extrêmement difficiles, des personnes s'organisent pour se rendre au travail. C'est ainsi que l'on peut voir des défilés de voitures avec une, deux, trois, voire quatre personnes.

Sur le fond, la suppression de la prime de transport, dans les conditions actuelles d'insuffisance du réseau, pose un problème.

Ma première suggestion est donc qu'une formule soit rapidement trouvée pour que les salariés victimes de ce type de situation ne soient pas pénalisés. Il appartient, en effet, aux pouvoirs publics d'inciter à l'utilisation des transports collectifs, et les dispositions prévues sont excellentes à cet égard, mais non de sanctionner la non-utilisation de ces transports collectifs par ceux qui ne peuvent pas en bénéficier. La réflexion, pour ces salariés, devrait même conduire, selon nous, à une augmentation du montant de la prime maintenue depuis dix ans à un taux extrêmement faible.

Ma deuxième suggestion est une autre conséquence de cette situation. L'incitation à l'utilisation des transports en commun implique le développement du réseau, la pratique de politiques tarifaires attractives et l'amélioration du service rendu. Mais le financement nécessite, selon nous, l'appel à ceux qui bénéficient des transports collectifs urbains : les usagers, les employeurs, mais aussi, monsieur le ministre, les grandes surfaces et grands magasins qui tirent avantage de la proximité d'un réseau de transports urbain; je pense aussi aux promoteurs immobiliers pour qui la proximité d'une station de métro ou d'autobus permet d'élever considérablement les prix de vente des logements ou les loyers.

Monsieur le ministre, le groupe communiste n'attend pas passivement les résultats des réflexions engagées sur les transports en région parisienne. Comme vous le savez, il y participe par ses propositions d'ensemble réalistes et cohérentes pour une politique nouvelle conforme aux besoins de la population et des travailleurs. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Moulinet, dernier orateur inscrit.

**M. Louis Moulinet.** Monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, l'ancien militant syndicaliste que je suis s'avoue toujours romantique et est heureux de constater qu'une revendication présentée en 1970 par les organisations syndicales de la région parisienne va se concrétiser aujourd'hui, pour une large part, au Parlement.

C'est, en effet, au printemps 1970 que l'union régionale de la C. F. D. T. réclama la création d'une carte unique de transport payée par les employeurs, ce qui, à l'époque, paraissait être en retrait sur la revendication présentée par certains : le transport gratuit pour tous; une telle revendication apparaissait quelque peu utopique; on affirmait que l'instauration d'une carte unique S. N. C. F. - R. A. T. P. n'était techniquement pas possible, que les employeurs ne voudraient jamais payer et que le Gouvernement ne voudrait pas admettre le principe d'une telle carte.

Cette revendication fut reprise par toutes les organisations syndicales et les partis de gauche de la région parisienne. Elle fut le thème de la première manifestation de masse pour la priorité aux transports en commun en région parisienne à l'automne 1970. Puis la carte unique vit le jour; le système s'est développé avec l'apparition de la carte orange qui a été créée à l'initiative de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F., avec le versement transport effectué par les employeurs, qui participaient pour la première fois au coût des transports de leurs salariés.

Aujourd'hui, le Gouvernement de la gauche propose à l'Assemblée que les employeurs payent 40 p. 100 de la carte de transport en région parisienne à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1982 et 50 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1983.

Le groupe socialiste ne peut que se réjouir d'une telle proposition tout en souhaitant qu'elle aboutisse, plus tard, à des résultats plus larges et qu'elle assure, en même temps, le développement des transports en commun de la région pari-

sienne. Un gros effort a été consenti dans ce domaine, mais les transports en commun doivent devenir encore plus pratiques, au service de l'ensemble de la population. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** La discussion générale est close.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je serai bref.

Je tiens d'abord à remercier les orateurs de la majorité de leur soutien et des observations qu'ils ont présentées, lesquelles seront fort utiles, qu'il s'agisse du projet en discussion ou du travail qui reste à accomplir dans le domaine qui nous occupe, ce soir.

Cela dit, je me tourne vers M. Gantier qui, approuvé par M. Marcus, a dit que j'étais un romantique. Eh bien, j'accepte volontiers ce qualificatif. Je le trouve flatteur.

J'ai la faiblesse de penser qu'il faut plus de justice dans ce pays, plus de bien-être pour les gens et qu'il importe, par tous les moyens, d'avancer dans cette direction. Je rêve d'une France plus heureuse, plus belle. Je n'hésite pas à le dire. Or, si j'ai bien compris vos observations, monsieur Gantier, il semblerait que tout cela ne soit vraiment plus à l'ordre du jour et qu'il y aurait lieu, vu les dernières décisions prises par le Gouvernement, d'abandonner toute volonté d'aller de l'avant dans cette voie. Il faudrait, en somme, en revenant à la politique menée par nos prédécesseurs, et nos décisions reviendraient à cela. Mais, si tel était le cas, on aurait dû s'attendre à ce que, sur les bancs de l'opposition, on applaudisse à tout rompre. Or je n'ai rien observé de tel. Il faut donc en déduire qu'il y a un truc et que ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

En vérité, il n'y a pas d'abandon; il n'y a pas de changement de cap. Il importe, certes, face à la situation, de prendre les mesures qui conviennent pour lutter contre l'inflation. Mais cela doit se faire en même temps que l'on poursuit, par des mesures appropriées, une politique visant notamment à lutter contre le chômage, à accentuer les efforts permettant d'assurer la croissance économique, le développement de l'activité de la nation. Il importe également de continuer l'action en vue de réaliser les réformes structurelles nécessaires, même en ce qui concerne la lutte contre l'inflation, car celle-ci a des causes structurelles.

Pour m'en tenir à un exemple que vous avez cité, monsieur Gantier, je dirai que les dispositions proposées sont, en particulier, motivées par le souci de réaliser des économies d'énergie; et, à l'heure où le dollar vaut presque 7 francs, vouloir réaliser des économies d'énergie, c'est lutter contre l'inflation. C'est tout à fait évident. Alors, on voit qu'il n'y a aucune contradiction — au contraire il y a parfaite cohérence — entre notre projet et l'ensemble de la politique gouvernementale. Le rêve rejoint ici directement la réalité, ou plutôt le réalisme.

Ce projet est en effet complètement imprégné de réalisme, au-delà même des souhaits de certains, si j'ai bien entendu les orateurs de la majorité. Il faut tout de même dire les choses telles qu'elles sont : s'agissant de la région parisienne, les dispositions que nous avons prises n'entraînent aucun alourdissement de la charge des entreprises.

Bien sûr, certains diront que le passage de 40 p. 100 cette année à 50 p. 100 l'an prochain accroîtra les charges des entreprises. J'ai fait un rapide calcul et j'ai vérifié que, compte tenu des chiffres actuels, ce supplément de charge représentera à peu près 0,5 p. 1 000 de la masse salariale. Vraiment, on ne peut pas dire que nous manions le marteau-pilon.

Permettez-moi de rappeler à ce propos que la contribution des entreprises au coût des transports était de 41,3 p. 100 en 1972 et de 31,2 p. 100 en 1981. Elle a donc baissé de 10 p. 100 en neuf ans, essentiellement parce que la prime de transport était restée la même nominalement.

Or, nous ne nous sommes même pas fixé comme objectif le retour au chiffre antérieur. Avec 50 p. 100 et même avec la prise en charge du coût réel — ce qui est notre objectif pour l'avenir — nous serons encore très loin de la situation antérieure. A ce propos, monsieur Gantier, vous avez dit qu'il n'y avait pas de montant déterminé; si, il y a une limite, c'est le coût réel du déplacement domicile-travail.

Par conséquent, nous sommes bien plus réalistes et raisonnables que ne l'étaient les gouvernements de l'époque. Vous rendez-vous compte? Le Gouvernement devrait subir des reproches de la part de sa propre majorité. (Sourires.)

Et voici un argument supplémentaire : il faut bien que quelqu'un paie les transports. Mais, comme on ne peut pas accroître indéfiniment la charge des usagers — ce qui n'est pas acceptable — si nous ne prenons pas les dispositions nécessaires, ce seraient les collectivités publiques qui paieraient,

surtout en province. Or, en écoutant il y a quelques jours un représentant éminent de l'opposition, j'ai cru comprendre qu'il fallait réduire les dépenses publiques, et cela de manière drastique s'il le fallait. Je me trouve donc aujourd'hui devant une démarche exactement inverse. Un peu plus de cohérence m'apparaît nécessaire !

Cela dit, s'agissant de la carte émeraude, je précise que j'ai fait savoir récemment au maire de Paris que je souhaitais, moi aussi, que les études soient poursuivies en vue d'étendre le bénéfice de cette carte à de nouveaux titulaires. Il semble que, dans ce cas précis, M. le maire de Paris soit, lui aussi, saisi d'un peu de « romantisme ».

Je suis romantique, oui, mais avec réalisme. Il n'y a pas là de contradiction. D'ailleurs, je veux bien reconnaître qu'il était difficile de combattre un tel projet, si ce n'est pour des raisons politiques prédéterminées.

Vous avez parlé de notre « spationaute » Jean-Loup Chrétien. Il a réalisé son rêve, c'est vrai. Cela signifie que la réalité change et qu'elle rejoint peu à peu les rêves. C'est cela le mouvement de l'histoire, le mouvement de la société. Pour rester dans le domaine des transports, je dirai que, si l'on vous écoutait, nous en serions encore à la chaise à porteur. (Sourires.)

Le monde bouge ; il faut houer avec lui. Tels sont le sens de l'action du Gouvernement et l'objet de ce projet de loi. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. le président.** 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 qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

#### Article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. — A l'article L. 233-58 du code des communes, les mots : « ... — dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300 000 habitants. Ce seuil peut être abaissé par décret » sont remplacés par : « ... — dans une communauté urbaine ou une commune dont la population est supérieure à 50 000 habitants ».

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

**M. Jacques Rimbault.** L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi tend à abaisser, comme on l'a vu, de 100 000 habitants — situation actuelle — à 50 000 habitants le seuil de population au-dessous duquel le versement-transport ne peut pas être institué.

Cinquante communes ou agglomérations nouvelles sont concernées par la mesure proposée. Il s'agit indiscutablement — j'ai eu l'occasion de le rappeler — d'une avancée importante qui constituera un véritable ballon d'oxygène pour ces villes qui ont consenti, ces dernières années, un effort financier considérable.

Le groupe communiste n'est cependant pas tout à fait satisfait de cette mesure d'un intérêt dont il mesure la portée positive, mais qui aurait mérité d'aller plus loin.

Plusieurs raisons me conduisent à discuter le bien-fondé de la notion de seuil. J'ajoute du reste que ces raisons sont partagées également par le groupe des autorités responsables des transports — le G.A.R.T. — dont chacun connaît la compétence en matière de transports publics urbains.

S'agissant du choix du seuil de 50 000 habitants, d'abord, je note que nombre de villes ou d'agglomérations de moins de 50 000 habitants ont pourtant fait l'effort de se doter de réseaux de transports en commun. Je pense, par exemple, à Dieppe, à Evreux, à Montélimar, à La Ciotat, à Aubagne, à Vierzou ; toutes ces villes sont des pôles économiques, industriels, commerciaux ou administratifs de leur département ou de leur région.

Or les dépenses de fonctionnement et d'investissement consacrées aux transports publics pèsent très lourdement dans les budgets des communes concernées.

J'ajoute que les seuils de population pris en compte jusqu'à présent l'étaient sur la base du recensement de 1975. Mais celui de 1982, chacun le sait, fait apparaître des diminutions, parfois sensibles, de la population de communes ou d'agglomérations qui risquent ainsi, au bout du compte, de n'être pas concernées.

Je souhaiterais d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous nous expliquiez comment seront déterminés les seuils ; par référence à quelles statistiques ou à quel recensement. Les agglomérations ou les villes qui perçoivent, par exemple, le versement-transport à 1 p. 100 actuellement redescendent-elles à 0,5 p. 100 s'il se révèle que leur population est passée sous la barre des 100 000 habitants ou bénéficieront-elles de l'avantage acquis ?

Seconde objection à la notion de seuil : celle-ci ne semble guère aller dans le sens de la décentralisation et des responsabilités nouvelles qu'il faut accorder aux collectivités territoriales dans ce cadre.

Il est certain que les communes sont les mieux à même d'apprécier les besoins de la population en matière de transports collectifs urbains et les possibilités des entreprises de participer au financement.

Il serait donc souhaitable qu'elles se prononcent librement — quel que soit le seuil de population et dans la mesure où un réseau de transports publics urbain existe ou est envisagé — sur l'instauration ou non du versement-transport.

J'ajoute encore à ce sujet — et c'est ma troisième objection — que la suppression de la notion de seuil contribuerait à un développement rapide de solutions originales et innovantes dans des petites villes où parfois existent déjà, à l'état embryonnaire, des moyens de transports publics, bien sûr, autres que la chaise à porteur. (Sourires.)

Enfin, la suppression du seuil serait un facteur d'égalisation des conditions de la concurrence entre les entreprises.

**M. le président.** Je vous demande de conclure, monsieur Rimbault !

**M. Jacques Rimbault.** Je termine, monsieur le président.

Sur la base de ce constat, notre groupe avait été conduit à déposer en commission un amendement tendant à supprimer la notion de seuil et un second, conçu comme une étape minimale, visant à abaisser le seuil de 50 000 à 30 000 habitants.

La commission a jugé préférable de retenir le seuil de 30 000 habitants. Nous en sommes satisfaits. Environ cinquante communes supplémentaires seront concernées si l'amendement est adopté. Je dois indiquer que nous ne représentons pas, par ailleurs, notre amendement supprimant la notion de seuil, car nous savons qu'une réflexion est engagée, dans le cadre de la future loi d'orientation sur les transports intérieurs, sur les interrelations des transports urbains et interurbains, souvent d'ailleurs difficilement dissociables dans les petites communes.

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n° 11, 1 et 9, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 11, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> :

« Le deuxième alinéa de l'article L. 233-58 du code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :

« — dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 100 000 habitants ; ».

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 1 est présenté par M. Destrade, rapporteur, et M. Duroméa ; l'amendement n° 9 est présenté par MM. Rimbault, Jacques Brunhes, Garcin, Duroméa et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> :

« Le deuxième alinéa de l'article L. 233-58 du code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :

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

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Gilbert Gantier.** Cet amendement tend à maintenir à 100 000 habitants le seuil mentionné au deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 233-58 du code des communes.

Je rappelle qu'à l'origine cet article avait fixé le seuil à 300 000 habitants et que celui-ci pouvait être abaissé par décret. C'est ainsi qu'un décret l'a porté à 100 000 habitants en 1974.

Ainsi que je l'ai expliqué dans mon intervention, il ne faut pas aller trop loin dans l'abaissement de ce seuil, car cela risquerait, dans un certain nombre d'agglomérations, d'aggraver la situation d'entreprises en difficulté, notamment dans le secteur textile ou dans celui de la construction.

A mon avis, il serait plus raisonnable de maintenir le seuil de 100 000 habitants et, le cas échéant, de l'abaisser par décret. L'application de ce texte de loi pourrait être modulée en fonction de la réalité.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour donner son avis sur l'amendement n° 11 et défendre l'amendement n° 1.

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** La commission n'a pas examiné l'amendement de M. Gilbert Gantier, mais elle l'aurait sans doute repoussé puisqu'il est contraire à ses conclusions.

Monsieur Gantier, nombre de vos collègues de votre groupe, maires de communes dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants, se satisferaient dès demain d'un abaissement du seuil de population au-delà duquel peut être perçue la taxe versement-transport, notamment les maires de Périgueux, de Quimper, de Fréjus ou de Blois.

Avec notre collègue Duroméa, j'ai présenté un amendement tendant à abaisser ce seuil de 50 000 à 30 000 habitants. Notre collègue Rimbault a d'ailleurs rappelé tout à l'heure que le groupement des autorités responsables des transports est favorable à la suppression du seuil, afin que l'ensemble des communes ou des groupements de communes qui veulent créer ou améliorer un réseau de transports puissent bénéficier de la perception de la taxe versement-transport.

Il est toutefois apparu à la commission que le seuil de population de 30 000 habitants permettait de couvrir l'ensemble des besoins des agglomérations. En effet, la liste qui figure en annexe n° 3 de mon rapport montre bien que des agglomérations de moins de 50 000 habitants, parmi lesquelles on compte des préfectures et des sous-préfectures, pourront ainsi développer ou créer des services de transports publics urbains.

**M. le président.** La parole est à M. Rimbault, pour soutenir l'amendement n° 9.

**M. Jacques Rimbault.** Je considère avoir défendu notre amendement n° 9, qui a le même objet que celui de la commission.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements n° 11, 1 et 9 ?

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je reconnais volontiers le caractère arbitraire de tout seuil et la difficulté de fixer une limite de manière rationnelle. Mais je connais aussi les effets pervers que peut avoir un seuil lorsqu'il oblige les villes situées en-dessous de celui-ci « à aller à la pêche » des communes adjacentes afin de franchir la barre.

Cependant, il faut reconnaître — et cela a été dit — qu'au fur et à mesure que le seuil s'abaisse, la plupart des villes organisant des transports urbains finissent par être couvertes. Mais, parallèlement, naissent des problèmes de coopération intercommunale et de coordination entre transports urbains et non urbains. Il y a là un domaine qui mérite examen, afin de prendre des mesures qui ne créent pas de déséquilibre.

C'est pourquoi nous nous sommes arrêtés au chiffre de 50 000 qui avait d'ailleurs été annoncé par les médias. En retenant ce seuil, le Gouvernement permet à une cinquantaine d'agglomérations nouvelles d'instaurer un versement-transport ; 3 200 000 personnes seront concernées par cette mesure.

Naturellement, pour des raisons que j'ai déjà indiquées, je ne peux que m'opposer à l'amendement de M. Gilbert Gantier.

En vous proposant d'abaisser ce seuil à 30 000 habitants, ce qui permettrait à une quarantaine de villes supplémentaires, soit un total de 2 500 000 habitants, d'être concernées, votre commission va en effet dans le sens des demandes qui ont été formulées par les élus et par certains organismes. Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée en ce qui concerne le vote du texte commun des amendements n° 1 et 9.

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le texte commun des amendements n° 1 et 9.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, ce texte devient l'article 1<sup>er</sup>.

## Article 2.

**M. le président.** « Art. 2. — Il est ajouté à l'article L. 233-61 du code des communes, le troisième alinéa suivant :

« Toutefois, pour les communes dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et pour les établissements publics, lorsque la population de l'ensemble des communes en faisant partie est comprise dans les mêmes limites, le taux du versement-transport ne peut dépasser 0,5 p. 100 des salaires définis à l'article L. 233-59. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2 et 12.

L'amendement n° 2 est présenté par M. Destrade, rapporteur ; l'amendement n° 12 est présenté par M. Gilbert Gantier.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 2. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2.

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Curieusement mon amendement est identique à celui de M. Gantier, mais il ne relève pas du tout des mêmes motivations.

Si la commission demande la suppression de l'article 2 du projet de loi, c'est qu'elle n'a pas estimé souhaitable d'introduire une différenciation dans les taux du versement-transport. Elle considère qu'il convient de retenir un taux maximum de versement-transport de 1 p. 100 pour l'ensemble des agglomérations concernées, c'est-à-dire, depuis le vote des amendements n° 1 et 9 à l'article 1<sup>er</sup>, celles qui comptent plus de 30 000 habitants.

En effet, selon la commission, les maires des communes comptant de 30 000 à 100 000 habitants ne sont pas *a priori* de plus mauvais gestionnaires que ceux des villes de plus de 100 000 habitants où est appliqué, dans la plupart des cas, un taux de 1 p. 100.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir l'amendement n° 12.

**M. Gilbert Gantier.** Cet amendement était en fait un amendement de coordination avec celui que j'avais déposé à l'article 1<sup>er</sup>. En effet, si ce dernier amendement avait été adopté, il n'y avait plus lieu d'établir une discrimination entre les villes de 50 000 habitants et celles de 100 000. Mais puisque cela n'a pas été le cas, je retire cet amendement n° 12, non sans avoir fait observer que l'argumentation de la commission est totalement irréaliste et ne tient aucun compte de la situation dans laquelle se trouvent certaines entreprises de très petite taille dans les villes petites et moyennes.

**M. le président.** L'amendement n° 12 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 ?

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** J'ai déjà donné brièvement mon sentiment sur cet amendement dans ma déclaration liminaire.

En fixant le taux applicable dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants à 0,5 p. 100, le Gouvernement a voulu franchir une étape dans l'amélioration des conditions de financement des systèmes de transport. Il a eu le souci de faire en sorte que l'alourdissement, certes limité, mais tout de même réel, qui en résultera pour les entreprises concernées n'intervienne que de façon progressive et en prenant en considération les difficultés que connaissent actuellement un certain nombre d'entreprises. Cette proposition tient compte du fait que si les collectivités concernées ont incontestablement réalisés des efforts, elles ne les entreprennent tout de même que de manière progressive.

L'institution du versement-transport à un tel taux permettra d'établir une relation entre les réalisations et les charges progressivement demandées ; dans ces conditions, l'institution de ce versement-transport sera mieux acceptée.

En tout état de cause, je tiens à assurer les auteurs de cet amendement que cette situation sera réexaminée, compte tenu, d'une part, des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs qui est en préparation et, d'autre part, des dispositions résultant des lois de décentralisation. Il sera tenu compte, en particulier, de tout ce qui concerne les ressources des collectivités territoriales, du mécanisme futur des schémas de développement régionaux et départementaux et de leurs moyens de financement, et des contrats de développement avec les agglomérations en matière de transports urbains. Cette réflexion prendra en compte les interférences entre les transports urbains et interurbains et la manière dont il faut les financer.

Enfin, dernier élément, il est bien évident que ce versement-transport s'applique également aux collectivités publiques et qu'une augmentation du taux accroîtrait les dépenses publiques. Cela n'est, bien entendu, guère souhaitable dans la situation actuelle.

C'est pourquoi je souhaite, compte tenu des assurances que je viens de vous apporter, que cet amendement soit retiré.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, retirez-vous l'amendement n° 2 ?

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** La commission a obtenu satisfaction pour l'amendement qu'elle avait déposé à l'article 1<sup>er</sup>. Je serai donc moins combatif pour défendre cet amendement de suppression, malgré son utilité et son intérêt.

Je ne peux retirer cet amendement, mais compte tenu des assurances que nous a apportées M. le ministre d'Etat quant à la révision de ce taux lorsque la conjoncture économique sera plus favorable, je n'insisterai pas davantage pour qu'il soit adopté.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement n'est pas adopté.)



**M. le président.** MM. Rimbault, Duroméa, Garcin, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 10 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 2 :

« Il est ajouté à l'article L. 233-61 du code des communes, les nouvelles dispositions suivantes :

« Toutefois pour toutes les communes ou communautés urbaines telles que visées à l'article L. 233-58 du code des communes modifié par l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, et qui ne percevaient pas le versement-transport à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le taux du versement-transport fixé ne pourra dépasser :

« — 0,5 p. 100 des salaires définis à l'article L. 233-59 jusqu'au 30 juin 1984 ;

« — 0,75 p. 100 des salaires définis à l'article L. 233-59 entre le 1<sup>er</sup> juillet 1984 et le 30 juin 1985.

« A compter du 1<sup>er</sup> juillet 1985, le taux du versement-transport est porté aux limites prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article. »

La parole est à M. Rimbault.

**M. Jacques Rimbault.** L'article 2 instaure des taux différents du versement-transport, ce qui ne me paraît pas être une bonne chose. Il faut faire confiance aux collectivités concernées. Elles sont parfaitement capables de juger elles-mêmes de l'intensité de l'effort à demander aux entreprises installées sur leur territoire.

Nous prenons acte de la volonté du Gouvernement de ne pas aggraver de façon trop importante les charges des entreprises. Mais cela ne nous paraît pas incompatible avec la possibilité de prévoir un calendrier qui permettrait d'échelonner dans le temps des étapes successives. Notre amendement propose donc que le taux du versement-transport soit fixé à 0,50 p. 100 jusqu'au 30 juin 1984 ; qu'il passe ensuite à 0,75 p. 100 jusqu'au 30 juin 1985 ; enfin, qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1985, le taux passe à 1 p. 100. C'est du pas à pas !

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Lors de l'examen en commission, cet amendement était tombé puisque celui que j'avais défendu allait plus loin.

Les assurances que nous a données M. le ministre d'Etat me paraissent suffisantes pour espérer que, dans une conjoncture économique plus favorable, le Gouvernement proposera de lui-même que ce taux soit révisé en hausse et qu'il n'y ait plus de discrimination entre les communes de 30 000 à 100 000 habitants et celles de plus de 100 000 habitants.

A titre personnel, je ne suis donc pas favorable à cet amendement.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement ne fait pas preuve de méfiance à l'égard des élus locaux mais, s'agissant d'une mesure fiscale, il est bien évident que cela pose un problème d'équilibre général au plan national. Le Gouvernement a donc été conduit à prendre les dispositions qu'il vous présente aujourd'hui.

Cet amendement traduit un effort intéressant de programmation de l'évolution du système. Mais, pour les raisons que j'ai déjà indiquées, je considère que, dans la conjoncture actuelle, il vaut mieux s'en tenir à la disposition prévue dans le projet de loi. J'approuve donc tout à fait ce que vient de déclarer M. le rapporteur.

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Rimbault ?

**M. Jacques Rimbault.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 10 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

#### Article 3.

**M. le président.** « Art. 3. — Les dispositions des deux articles ci-dessus prennent effet le 1<sup>er</sup> juillet 1983. »

Je suis saisi de deux amendements, n° 3 et 13, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 3, présenté par M. Destrade, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« Les dispositions de l'article premier de la présente loi entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1983. »

L'amendement n° 13, présenté par M. Gilbert Gantier, est ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 3, substituer aux mots : le 1<sup>er</sup> juillet 1983 », les mots : le 1<sup>er</sup> janvier 1984. »

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** L'amendement n° 3 est devenu sans objet, monsieur le président.

**M. le président.** En effet !

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir l'amendement n° 13.

**M. Gilbert Gantier.** Le projet prévoit que les deux premiers articles seront applicables le 1<sup>er</sup> juillet 1983. Ainsi que je l'ai expliqué tout à l'heure, ce projet est antérieur au plan de blocage, à la deuxième dévaluation, et à divers événements dont M. Delors nous a très longuement entretenu hier.

M. le ministre de l'économie et des finances a notamment déclaré — je cite le compte rendu analytique : « Ce blocage s'inscrit dans une stratégie économique portant sur dix-huit mois qui tient compte de l'environnement international, vise à assurer nos grands équilibres, à combattre les causes structurelles de l'inflation et à redonner du dynamisme à l'investissement et à l'emploi. »

Ce plan, de dix-huit mois, qui nous a été soumis hier et dont nous discuterons lundi lors de la motion de censure, englobe très exactement l'ensemble de l'année 1983 et les six mois restant de l'année 1982.

Compte tenu d'autres déclarations du ministre de l'économie et des finances dans lesquelles il indique que plusieurs années seront nécessaires pour rétablir les grands équilibres de notre économie, pour limiter le déficit budgétaire et pour réduire le train de vie de l'Etat, il serait raisonnable de reporter au 1<sup>er</sup> janvier 1984, c'est-à-dire à l'expiration du délai de dix-huit mois, l'application des deux premiers articles de ce projet de loi qui vont, à n'en pas douter, constituer une charge nouvelle pour les entreprises, mais également — M. le ministre d'Etat l'a reconnu — pour les collectivités locales.

Pour la commune de Paris, qui emploie environ 35 000 personnes, la charge supplémentaire en année pleine sera, d'après une estimation approximative, d'environ 10 millions de francs. Et cela vaudra pour toutes les collectivités locales.

C'est la raison pour laquelle mon amendement propose de différer de six mois l'application de la loi.

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** La commission ayant retenu la date du 1<sup>er</sup> juillet 1983 pour l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du projet, elle aurait repoussé votre amendement, monsieur Gantier, qui, de surcroît, ne répond pas aux engagements du Gouvernement.

De plus, et vous le savez bien, de nombreuses agglomérations ont déjà entrepris des études quant à l'organisation de leurs transports en commun et comptent sur le produit du versement-transport dans leur budget pour 1983.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** J'ai du mal à vous comprendre, monsieur Gantier.

D'une part, vous argumentez à partir d'une politique que vous n'approuvez pas, pour combattre un projet de loi que vous n'approuvez pas davantage. (Sourires.)

D'autre part, vous indiquez qu'un accroissement des charges va intervenir et qu'il en coûtera 10 millions de francs à la ville de Paris. Mais cet article ne la concerne en rien !

**M. Gilbert Gantier.** C'était un exemple.

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Il était mal choisi.

Pour ces raisons, et, de plus, parce qu'une modification pourrait être interprétée comme un changement de l'orientation de la politique du Gouvernement dans son ensemble, je souhaite que l'article soit maintenu dans la rédaction initiale.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

#### Article 4.

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

« Art. L. 233-62. — Sous réserve des dispositions de l'article L. 233-64, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des trans-



ports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de ces transports.»

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

**M. Jacques Rimbault.** Le groupe communiste se félicite de cet article qui lui paraît particulièrement positif puisqu'il permettra, désormais, aux autorités organisatrices de transports en commun d'affecter librement le versement-transport aux dépenses d'investissement ou de fonctionnement qu'elles engagent pour leur réseau.

Chacun sait qu'aux termes des dispositions de l'ancien article L. 233-62 du code des communes, le versement-transport ne pouvait être employé que pour les investissements spécifiques, la compensation des réductions de tarifs consenties aux salariés, les contributions prévues par convention pour les améliorations, réorganisations, extensions ou créations de services de transports collectifs.

En effet, dans plusieurs grandes agglomérations, notamment à Amiens et Montpellier, plusieurs conflits avaient éclaté ces dernières années entre les autorités organisatrices et les préfets — devenus les commissaires de la République — ces derniers contestant l'utilisation, pourtant légitime, du versement-transport en vue de compenser des réductions de tarif consenties à des travailleurs au chômage.

Nul doute, par conséquent, que les collectivités apprécieront à sa juste mesure ce surcroît de liberté et de confiance qui leur est accordé. Les députés communistes, pour leur part, ne peuvent que s'en féliciter.

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

« Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 4 :

« Art. L. 233-62. — Sous réserve des dispositions de l'article L. 233-64, le versement est réservé à la compensation des réductions tarifaires consenties aux salariés usagers des transports en commun urbains sur le trajet domicile-travail. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Cet amendement est tout à fait cohérent avec la position que j'ai déjà défendue. Le versement-transport est en effet utilisé à toutes sortes d'autres choses. Or telle n'est pas sa finalité.

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission. Je tiens néanmoins à signaler qu'il marque une régression par rapport aux dispositions existantes, aux termes desquelles le versement-transport peut être affecté à des investissements et à des opérations de promotion. Mais surtout il est en totale contradiction avec la nouvelle rédaction que propose la commission pour l'article L. 233-62 du code des communes, rédaction qui s'inscrit bien dans la politique de décentralisation conduite par le Gouvernement.

Pour toutes ces raisons, votre rapporteur s'oppose à 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° 14.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Destrade, rapporteur, a présenté un amendement n° 4 ainsi libellé :

« Après le mots : « organisation », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 4 : « des transports urbains ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Cet amendement apporte, selon nous, une utile précision rédactionnelle.

**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° 4.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...  
Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 4.  
(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

#### Après l'article 4.

**M. le président.** M. Gilbert Gantier a présenté un amendement n° 15 ainsi rédigé :

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

« En région parisienne les affectations du versement transport seront réservées, en dehors des éventuels rembourse-

ments aux employeurs, à la compensation des réductions tarifaires consenties par les entreprises de transport aux salariés sur le trajet domicile-travail. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Je retire cet amendement de coordination avec l'amendement n° 14 que j'ai défendu tout à l'heure et qui n'a pas été adopté.

**M. le président.** L'amendement n° 15 est retiré.

#### Article 5.

**M. le président.** « Art. 5. — L'article L. 142-2 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 142-2. — Toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens doit prendre en charge, aux taux de 40 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982 et de 50 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1983, le prix des titres d'abonnements souscrits par ces salariés pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est limitée aux parcours compris à l'intérieur de la zone délimitée ci-dessus.

« Les modalités de la prise en charge prévue au présent article sont fixées par décret, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel. »

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

**M. Jacques Brunhes.** Les articles 5 et 6 sont particulièrement novateurs, dans la mesure où ils énoncent le principe qu'en région parisienne l'employeur devra prendre en charge, progressivement, le coût des déplacements domicile-travail de ses salariés.

Il nous semble, monsieur le ministre d'Etat, que l'on pourrait s'orienter vers une prise en charge plus complète de l'employeur car, selon nos informations, un salarié effectue, avec sa carte orange, 80 p. 100 de ses déplacements pour des raisons professionnelles, les 20 p. 100 restants s'expliquant pour des raisons de commodité personnelle. De ce fait, il semblerait légitime de tendre à une prise en charge de 80 p. 100 du prix de cette carte par l'employeur.

Nous souhaitons que la réflexion se poursuive en ce sens à l'occasion de la future loi d'orientation sur les transports intérieurs.

Par ailleurs, ces articles 5 et 6 ne font nulle part mention des fonctionnaires. Il est question des modalités de prise en charge fixées par décret pour les salariés ayant plusieurs employeurs, pour les salariés à temps partiel. Pour les fonctionnaires, envisagez-vous de procéder également par décret ?

**M. Gilbert Gantier.** Bonne question !

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Les articles 5 et 6 du projet instaurent une prise en charge par les employeurs des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés qui utilisent des transports en commun.

L'article 5 concerne les salariés de droit privé et l'article 6, les agents publics des collectivités territoriales et de leurs établissements publics. L'exposé des motifs précise que le cas des fonctionnaires sera réglé par décret, ce qui répond à la question que vient de poser M. Brunhes.

La commission avait adopté, à l'article 5, un amendement supprimant toute référence au code du travail. La rédaction de cet article devenait alors suffisamment générale pour couvrir l'ensemble des personnes employées dans la région parisienne, quels que soient leurs statuts.

Or, cet amendement a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution, car il a été considéré comme aggravant une charge publique. Je remercie le Gouvernement d'avoir bien voulu le reprendre à son compte.

Celui-ci, en effet, m'apparaît d'abord avoir le mérite de la clarté. Il résout un délicat problème juridique concernant la région Ile-de-France. Il m'apparaît donc nécessaire que ce soit le législateur qui impose à la région Ile-de-France la prise en charge des frais de déplacement domicile-travail de son personnel.

Une telle disposition, claire juridiquement, m'apparaît également nécessaire politiquement, compte tenu des droits nouveaux qui ont été récemment accordés aux régions.

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

« I. — Supprimer le premier alinéa de l'article 5.

« II. — En conséquence, au début du deuxième alinéa, supprimer la référence : « Art. L. 142-2. »

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Je confirme que le Gouvernement reprend à son compte l'amendement de la commission qui a été déclaré irrecevable et qui tendait à supprimer toute référence au code du travail.

Si cet amendement est adopté, l'article 6 deviendra inutile, puisque l'article 5 s'appliquera à l'ensemble des salariés, au-delà de ceux qui sont concernés par le code du travail.

Par ailleurs, je confirme que l'application de ces mesures aux fonctionnaires réclame un décret, mais qu'ils en bénéficieront au même titre que les autres salariés.

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Avis favorable.

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

**M. le président.** M. Péricard a présenté un amendement n° 8 ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 5 insérer le nouvel alinéa suivant :

« Les infirmes et mutilés exonérés de la taxe sur les véhicules à moteur en application de l'article 304 (5° et 6°) de l'annexe II du code général des impôts, utilisant leur véhicule spécial ou leur véhicule de tourisme pour les mêmes déplacements bénéficieront de la prise en charge prévue à l'alinéa précédent. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

**M. Destrade, rapporteur,** a présenté un amendement n° 6 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 5 :

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

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** Cet amendement se justifie par son texte même.

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Le Gouvernement est d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 6.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 5, modifié par les amendements adoptés.  
(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

#### Article 6.

**M. le président.** « Art. 6. — Les collectivités territoriales et leurs établissements publics employant un ou plusieurs agents publics à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens doivent prendre en charge, au taux de 40 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982 et de 50 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1983, le prix des titres d'abonnements souscrits par ces agents, pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est limitée aux parcours compris à l'intérieur de la zone définie ci-dessus. »

**M. Destrade, rapporteur,** a présenté un amendement n° 7 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 6. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** C'est un amendement de conséquence.

**M. le président.** Le Gouvernement s'est déjà exprimé sur ce point.

Je mets aux voix l'amendement n° 7.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 6 est supprimé.

#### Article 7.

**M. le président.** « Art. 7. — Sont abrogés à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982, les articles L. 142-3 et L. 142-4 du code du travail, l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 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 de l'article 2 du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission est-elle prête à rapporter immédiatement ?...

**M. Jean-Pierre Destrade, 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 2.

**M. le président.** L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 2 suivant :

« Art. 2. — Il est ajouté à l'article L. 233-61 du code des communes, le troisième alinéa suivant :

« Toutefois, pour les communes dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et pour les établissements publics, lorsque la population de l'ensemble des communes en faisant partie est comprise dans les mêmes limites, le taux du versement-transport ne peut dépasser 0,5 p. 100 des salaires définis à l'article L. 233-59. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 1 ainsi rédigé :

« Dans le second alinéa de l'article 2, substituer au nombre : « 50 000 », le nombre : « 30 000 ». »

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

**M. le ministre d'Etat, ministre des transports.** Cet amendement tend à rendre cet article cohérent avec une disposition qu'a adoptée précédemment l'Assemblée.

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

**M. Jean-Pierre Destrade, rapporteur.** La commission est d'accord.

**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 2, modifié par l'amendement n° 1.  
(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

#### Vote sur l'ensemble.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Billon, pour expliquer son vote.

**M. Alain Billon.** Le projet de loi relatif à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains traduit la volonté du Gouvernement de gauche d'améliorer les transports collectifs dans les agglomérations urbaines d'au moins 30 000 habitants.

Il vise à améliorer considérablement les conditions de vie de la population, notamment des travailleurs. Le groupe socialiste, fidèle à ses orientations, le votera donc.

**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.)

— 3 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi modifié par le Sénat, en deuxième lecture, relatif aux conjoints d'artisans et de commerçants travaillant dans l'entreprise familiale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 980 distribué et renvoyé à la commission spéciale.

— 4 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI ADOPTE AVEC MODIFICATIONS PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté avec modifications par le Sénat relatif aux prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 982, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de Mme Odile Sicard un rapport fait au nom de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, relatif aux conjoints d'artisans et de commerçants travaillant dans L'entreprise familiale (n° 930).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 981 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Laborde un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi modifié en deuxième lecture par le Sénat, relatif aux prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 983 et distribué.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Lundi 28 juin 1982, à dix heures, première séance publique :

Discussion, en deuxième et nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation et de programmation pour la recherche et le développement technologique de la France, n° 971 (rapport n° 973 de M. Philippe Bassinet, au nom de la commission spéciale) ;

Discussion des conclusions du rapport, n° 972, de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles (M. Alain Richard, rapporteur) ;

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif aux prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage, n° 982 (rapport n° 983 de M. Jean Laborde, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion et vote sur la motion de censure déposée, en application de l'article 49, alinéa 3 de la Constitution par MM. Jean-Claude Gaudin, Bernard Stasi, Jacques Blanc, René Haby, Jacques Dominati, Olivier Stirn, Adrien Durand, Francis Geng, Georges Mesmin, Alain Madelin, Henri Baudouin, Charles Fèvre, Michel d'Ornano, Philippe Mestre, Claude Wolff, Edmond Alphandery, François d'Harcourt, Jean Bégault, Paul Pernin, Jean-Marie Caro, Marcel Esdras, Francisque Perrut, Henri Bayard, Jean Brocard, Jean-Pierre Soisson, Pierre Mélaignerie, Gilbert Gantier, Christian Bonnet, Charles Millon, Claude Birraux, Charles Desprez, Jacques Barrot, François d'Aubert, Emmanuel Hamel, Raymond Marcellin, Raymond Barre, Pascal Clément, Jean Briane, Jacques Fouchier, Jean Prorid, Claude Labbé, Jean Foyer, Robert Galley, Jacques Marette, Maurice Couve de Murville, Alain Peyrefitte, Olivier Guichard, Philippe Séguin, Robert Wagner, Etienne Pinte, Pierre Gascher, Emmanuel Aubert, Georges Tranchant, Yves Lancien, Pierre Mauger, Didier Julia, Pierre-Charles Krieg, Bernard Pons, Jean Falala, Mme Hélène Missoffe, MM. Michel Debré, Jean-Charles Cavallé, Jean-Louis Goasduff, Jean Hamelin, Gabriel Kaspereit, Claude-Gérard Marcus, Marc Lauriol, Michel Cointat, Jacques Godfrain, Jacques Toubon, Robert-André Vivien, Camille Petit, Mme Florence d'Harcourt, MM. Michel Barnier, Hyacinthe Santoni, Roland Nungesser, René La Combe, Jean Valleix, François Fillon et Christian Bergelin. (Le Gouvernement ayant engagé sa responsabilité pour l'adoption du projet de loi sur les prix et les revenus, n° 962, modifié par ses amendements n° 1 à 9 déposés par lui.)

Eventuellement, suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, éventuellement, suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 26 juin 1982, à zéro heure quarante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,  
LOUIS JEAN.

Modification à la composition des groupes.  
(Journal officiel [Lois et décrets] du 26 juin 1982.)

GROUPE SOCIALISTE

(267 membres au lieu de 266.)

Ajouter le nom de M. René Bourget.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE  
(9 au lieu de 10.)

Supprimer le nom de M. René Bourget.

Commission mixte paritaire.

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT SUPPRESSION DES TRIBUNAUX PERMANENTS DES FORCES ARMÉES EN TEMPS DE PAIX ET MODIFIANT LE CODE DE PROCÉDURE PÉNALE ET LE CODE DE JUSTICE MILITAIRE

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale le vendredi 25 juin 1982 et par le Sénat dans sa séance du jeudi 24 juin, cette commission est ainsi composée :

Députés.

Membres titulaires.	Membres suppléants.
MM. Robert Aumont.	MM. Louis Robin.
Jean Gatel.	M <sup>me</sup> Marie-Thérèse Patrat.
Maurice Briand.	MM. Michel Sapin.
Raymond Forni.	Marc Verdon.
Jean Combasteil.	Jean Dutard.
Pierre Mauger.	Lucien Richard.
Jean Brocard.	Leïc Bouvard.

Sénateurs.

Membres titulaires.	Membres suppléants.
MM. Louis Virapoulle.	MM. Philippe de Bourgoing.
Marcel Rudloff.	Pierre Carous.
Albert Voilquin.	Jacques Larché.
Roger Romani.	Charles de Cuttoli.
Charles Lederman.	Pierre Schiélé.
Michel Dreyfus-Schmidt.	Félix Ciccolini.
Paul Girod.	Jacques Eberhard.

## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

3<sup>e</sup> Séance du Vendredi 25 Juin 1982.

## SCRUTIN (N° 333)

Sur l'ensemble du projet de loi modifiant l'article L. 680 du code de la santé publique relatif aux activités de secteur privé dans les établissements d'hospitalisation publics.

Nombre des votants..... 487  
 Nombre des suffrages exprimés..... 487  
 Majorité absolue..... 244

Pour l'adoption..... 329  
 Contre ..... 158

L'Assemblée nationale a adopté.

## Ont voté pour :

MM.  
 Adeva-Pœuf.  
 Alaïze.  
 Alfonsi.  
 Anciant.  
 Ansart.  
 Asensal.  
 Aumont.  
 Badet.  
 Balligand.  
 Bally.  
 Balmigère.  
 Bapt (Gérard).  
 Bardin.  
 Barthe.  
 Bartolone.  
 Bassinet.  
 Bateau.  
 Battist.  
 Baylet.  
 Bayou.  
 Beaufils.  
 Beaufort.  
 Béche.  
 Becq.  
 Beix (Roland).  
 Bellon (André).  
 Belorgey.  
 Beltrame.  
 Benedetti.  
 Benetière.  
 Benoist.  
 Bèregovoy (Michel).  
 Bernard (Jean).  
 Bernard (Pierre).  
 Bernard (Roland).  
 Berson (Michel).  
 Bertile.  
 Besson (Louis).  
 Billardon.  
 Billon (Alain).  
 Bladt (Paul).  
 Bockel (Jean-Marie).  
 Bocquet (Alain).  
 Bois.  
 Bonnemaison.  
 Bonnet (Alain).  
 Bonrepaux.  
 Borel.  
 Boucheron  
 (Charente).  
 Boucheron  
 (Ille-et-Vilaine).

Bourget.  
 Bourguignon.  
 Braine.  
 Briand.  
 Brune (Alain).  
 Brunet (André).  
 B. unhes (Jacques).  
 Bustin.  
 Cabé.  
 Mme Cacheux.  
 Cambolive.  
 Carraz.  
 Carlelet.  
 Cartraud.  
 Cassaing.  
 Castor.  
 Cathala.  
 Caumont (de).  
 Césaire.  
 Mme Chaigneau.  
 Chaurault.  
 Chapuis.  
 Charpentier.  
 Charzat.  
 Chaubard.  
 Chauveau.  
 Chénard.  
 Chevallier.  
 Chomat (Paul).  
 Chouat (Didier).  
 Coffineau.  
 Collin (Georges).  
 Collomb (Gérard).  
 Colonna.  
 Combastell.  
 Mme Commergnat.  
 Coulliet.  
 Couqueberg.  
 Darinot.  
 Dassonville.  
 Defontaine.  
 Deboux.  
 Delanoë.  
 Delehedde.  
 Delsis.  
 Denvers.  
 Derossier.  
 Deschaux-Beaume.  
 Desgranges.  
 Dessein.  
 Destrade.  
 Guyard.  
 Dhaille.  
 Dollo.

Douyère.  
 Drouin.  
 Dubedout.  
 Ducoloné.  
 Dumas (Roland).  
 Dumont (Jean-Louis).  
 Dupilet.  
 Duprat.  
 Mme Dupuy.  
 Duraffour.  
 Durbec.  
 Durieux (Jean-Paul).  
 Duroméa.  
 Duroure.  
 Duropt.  
 Dutard.  
 Escutia.  
 Estier.  
 Evlin.  
 Faugaret.  
 Faure (Maurice).  
 Mme Fiévet.  
 Fleury.  
 Floch (Jacques).  
 Florian.  
 Forgues.  
 Forni.  
 Fourré.  
 Mme Frachon.  
 Mme Fraysse-Cazals.  
 Frêche.  
 Frelaut.  
 Gabarrrou.  
 Gallard.  
 Gallet (Jean).  
 Gallo (Max).  
 Garcin.  
 Garmendia.  
 Garrouste.  
 Mme Gaspard.  
 Gatel.  
 Germon.  
 Giovannelli.  
 Mme Gouuriot.  
 Gourmelon.  
 Goux (Christian).  
 Gouze (Hubert).  
 Gouzes (Gérard).  
 Gréard.  
 Guidoni.  
 Guyard.  
 Haesebroeck.

Hage.  
 Mme Hailmi.  
 Hauteœur.  
 Haye (Kléber).  
 Hermier.  
 Mme Horvath.  
 Hory.  
 Houteer.  
 Huguet.  
 Huyghues  
 des Etages.  
 Ibanès.  
 Istace.  
 Mme Jacq (Marie).  
 Mme Jacquaint.  
 Jagoret.  
 Jalton.  
 Jans.  
 Jarosz.  
 Join.  
 Josephe.  
 Jospin.  
 Josseiln.  
 Jourdan.  
 Journat.  
 Joxe.  
 Julie.  
 Kuel elda.  
 Labazée.  
 Laborde.  
 Lacombe (Jean).  
 Lagorce (Pierre).  
 Laignel.  
 Lajoinie.  
 Lambert.  
 Lareng (Louis).  
 Lassale.  
 Laurent (André).  
 Laurissergues.  
 Lavédrine.  
 Le Baill.  
 Le Bris.  
 Le Coadic.  
 Mme Lecuir.  
 Le Drian.  
 La Foll.  
 Lefranc.  
 Le Gara.  
 Legrand (Joseph).  
 Lejeune (André).  
 Le Meur.  
 Lengagne.  
 Leonetti.  
 Loncle.  
 Lotte.  
 Luisi.  
 Madrelle (Bernard).  
 Mehéas.  
 Maisonnat.

MM.  
 Alphandery.  
 Ansquer.  
 Aubert (Emmanuel).  
 Aubert (François d').  
 Audinot.  
 Barnier.  
 Barre.  
 Barrot.  
 Baa (Pierre).

Malandain.  
 Malgras.  
 Malvy.  
 Marchais.  
 Marchand.  
 Mas (Roger).  
 Masse (Marius).  
 Massion (Marc).  
 Massot.  
 Mazoin.  
 Mellick.  
 Menga.  
 Mercleca.  
 Metais.  
 Metzinger.  
 Michel (Claude).  
 Michel (Henri).  
 Michel (Jean-Pierre).  
 Mitterrand (Gilbert).  
 Mocœur.  
 Montdargent.  
 Mme Mora  
 (Christiane).  
 Moreau (Paul).  
 Mortelette.  
 Moulinet.  
 Moutoussamy.  
 Natiez.  
 Mme Neiertz.  
 Mme Nevoux.  
 Nila.  
 Notebart.  
 Odru.  
 Oehler.  
 Olmeta.  
 Orlet.  
 Mme Osselln.  
 Mme Patrat.  
 Patriat (François).  
 Pen (Albert).  
 Pénicaut.  
 Perrier.  
 Pesca.  
 Pouziat.  
 Philibert.  
 Pidjot.  
 Pierrct.  
 Pignlon.  
 Pinard.  
 Pistre.  
 Planchou.  
 Poignant.  
 Popere.  
 Porrelli.  
 Portehault.  
 Pourchon.  
 Prst.  
 Prouvost (Pierre).  
 Proveux (Jean).

## Ont voté contre :

Baudouin.  
 Baumel.  
 Bayard.  
 Bégauf.  
 Benouville (de).  
 Bergelin.  
 Bigard.  
 Biraux.  
 Bizet.  
 Blanc (Jacques).

Mme Provost.  
 (Eliane).  
 Queyranne.  
 Quilès.  
 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.  
 Santrot.  
 Sapin.  
 Sarre (Georges).  
 Schiffler.  
 Schreiner.  
 Sénès.  
 Mme Sicard.  
 Souchon (René).  
 Mme Soum.  
 Soury.  
 Mme Suhlet.  
 Suchod (Michel).  
 Sueur.  
 Tabanoux.  
 Taddel.  
 Tavernier.  
 Testu.  
 Théaudin.  
 Tinseau.  
 Tondon.  
 Tourné.  
 Mme Toutain.  
 Vacant.  
 Vadeplé (Guy).  
 Valroff.  
 Vennin.  
 Verdon.  
 Vidal-Massat.  
 Vidal (Joseph).  
 Villette.  
 Vivien (Alain).  
 Vouillot.  
 Wacheux.  
 Wilquin.  
 Worms.  
 Zarka.  
 Zuccarelli.

Bonnet (Christian).  
 Bourg-Broc.  
 Bouvard.  
 Branger.  
 Brial (Benjamin).  
 Briane (Jean).  
 Brocard (Jean).  
 Brocard (Albert).  
 Caro.  
 Cavallé.

Chaban-Delmas.	Goulet.	Miossec.
Charlé.	Grussenmeyer.	Mme Missoffe.
Charles.	Guichard.	Mme Moreau
Chasseguet.	Haby (Charles).	(Louise).
Chirac.	Haby (René).	Narquin.
Clément.	Hamel.	Noir.
Cointat.	Hamelin.	Nungesser.
Cornette.	Mme Harcourt	Ornano (Michel d').
Corrèze.	(Florence d').	Péricard.
Cousté.	Harcourt	Pernin.
Couve de Murville.	(François d').	Perrut.
Daillet.	Mme Hauteclocque	Petit (Camille).
Dassault.	(de).	Peyrefitte.
Debré.	Hunault.	Platé.
Delatre.	Inchauspé.	Pons.
Delfosse.	Julia (Didier).	Préaumont (de).
Deniau.	Juventin.	Prorol.
Deprez.	Kaspereit.	Raynal.
Desanlis.	Koehl.	Richard (Lucien).
Dominati.	Krieg.	Rigaud.
Dousset.	Labbé.	Rocca Serra (de).
Durand (Adrien).	La Combe (René).	Rossinot.
Durr.	Lafleur.	Royer.
Esdras.	Lancien.	Sablé.
Falala.	Lauriol.	Santoni.
Fèvre.	Léotard.	Sauter.
Fillon (François).	Lestas.	Séguin.
Fontaine.	Ligot.	Seitlinger.
Fossé (Roger).	Lipkowski (de).	Sergheraert.
Fouchier.	Madelin (Alain).	Soisson.
Foyer.	Marcellin.	Sprauer.
Frédéric-Dupont.	Marcus.	Siasi.
Fuchs.	Marette.	Stirn.
Galley (Robert).	Masson (Jean-Louis).	Tilber.
Gantier (Gilbert).	Mathieu (Gilbert).	Toubon.
Gascher.	Mauger.	Tranchant.
Gastines (de).	Maujoulan du Gasset.	Valleix.
Gaudin.	Mayoud.	Vivien (Robert-André).
Geng (Francis).	Médecin.	Villaume.
Gengenwin.	Méhaignerie.	Wagner.
Glossinger.	Messlin.	Welsenhorn.
Goasduff.	Messmer.	Wolff (Claude).
Godefroy (Pierre).	Mestre.	Zeller.
Godfrain (Jacques).	Micaux.	
Gorse.	Millon (Charles).	

**N'a pas pris part au vote :**

M. Perbet.

**Excusé ou absent par congé :**

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Sauvaigo.

**N'a pas pris part au vote :**

M. Louis Mermaz, président de l'Assemblée nationale.

**ANALYSE DU SCRUTIN****Groupe socialiste (285) :**

Pour : 284 ;

Non-votant : 1 : M. Mermaz (président de l'Assemblée nationale).

**Groupe R. P. R. (89) :**

Contre : 87 ;

Non-votant : 1 : M. Perbet.

Excusé : 1 : M. Sauvaigo.

**Groupe U. D. F. (63) :**

Contre : 63.

**Groupe communiste (44) :**

Pour : 44.

**Non-inscrits (9) :**

Pour : 1 : M. Hory ;

Contre : 8 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunault, Juventin, Royer, Sergheraert et Zeller.



Le présent numéro comporte le compte rendu intégral  
des trois séances du vendredi 25 juin 1982.

1<sup>re</sup> séance : page 3861 ; 2<sup>e</sup> séance : page 3885 ; 3<sup>e</sup> séance : page 3917.

#### ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 18.	
Codes.	Titres.	France.	France.		
	Assemblée nationale :				
	Débats :				
03	Compte rendu .....	84	320	Téléphone .....	} Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
23	Questions .....	84	320	TÉLEX .....	
	Documents :				
07	Série ordinaire .....	468	852		
27	Série budgétaire .....	150	204		
	Sénat :				
08	Débats .....	102	240		
09	Documents .....	468	828		
Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.					
N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.					
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.					

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ;  
celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)