

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005



Compte rendu intégral

des séances du jeudi 7 avril 2005

(81^e jour de séance de la session)

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance.....	2785
2 ^e séance.....	2803

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

199^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 7 avril 2005

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. FRANÇOIS BAROIN

1. **Temps de travail dans le secteur des transports.** – Discussion d'un projet de loi (p. 2787).

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. Yves Boisseau, rapporteur de la commission des affaires culturelles.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2790)

MM. François Rochebloine,
Patrick Braouezec,

Mme Chantal Brunel,

M. Jean Le Garrec,

Mme Martine Billard.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre.

ARTICLE UNIQUE (p. 2795)

Amendement de suppression n° 2 de M. Braouezec : MM. Patrick Braouezec, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 2795)

Adoption de l'article unique modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 2795)

2. **Locaux dits du Congrès au château de Versailles.** – Discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, d'une proposition de loi (p. 2796).

M. Pascal Clément, président de la commission des lois, rapporteur.

M. Renaud Donnedieu de Vabres, ministre de la culture et de la communication.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2798)

MM. Jean-Pierre Soisson,
René Dosière,
François Rochebloine.

Clôture de la discussion générale.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 2801)

Avant l'article 1^{er} (p. 2801)

Amendement n° 1 de M. Dosière : M. René Dosière. – Retrait.

Article 3 (p. 2801)

Amendement n° 2 deuxième rectification de M. Dosière : MM. René Dosière, Didier Migaud, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Soisson. – Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2802)

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

3. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2802).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENT DE M. FRANÇOIS BAROIN,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

TEMPS DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports (n°s 1966, 2220).

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, comme le rappelle M. Yves Boisseau dans son rapport très complet, la loi n° 2004-237 du 18 mars 2004 portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnance, des directives communautaires a autorisé le Gouvernement à prendre par ordonnance deux types de dispositions : d'une part, les dispositions législatives nécessaires à la transposition de la directive 2000/34 du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de cette directive, dont celui des transports ; d'autre part, des mesures d'adaptation des règles générales relatives à l'aménagement du temps de travail, rendues nécessaires par les spécificités des activités de transport, telles que les fortes variations de l'activité, les contraintes de lieu et d'horaire et les aléas qui influent sur la durée des opérations de transport.

C'est sur le fondement de cette loi d'habilitation qu'a été prise l'ordonnance du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

Cette ordonnance détermine les dispositions particulières applicables aux salariés des entreprises des secteurs d'activité privés des transports qui, en matière d'aménagement de la durée du travail, relèvent du code du travail : le transport

routier, la navigation intérieure, le transport ferroviaire hors SNCF et, enfin, les entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains.

L'ordonnance rend applicables aux personnels roulants et navigants de ces secteurs d'activité, avec les adaptations nécessitées par leurs caractéristiques particulières, les dispositions du code du travail relatives à la durée du repos quotidien et des pauses, ainsi qu'au travail de nuit. Ces personnels en étaient jusqu'à présent exclus : il s'agit donc d'un progrès.

Comme l'a souligné M. Yves Boisseau dans son rapport, cette ordonnance constitue par ailleurs le volet législatif du plan d'action gouvernemental en faveur du transport routier de marchandises que j'ai présenté le 8 septembre 2004. Le tout récent décret du 31 mars 2005 en constitue le volet réglementaire.

Ces textes, tout en maintenant la durée légale de temps de service des conducteurs, permettent notamment de décompter la durée du travail sur une période de trois mois – ou de quatre mois en cas d'accord. Ils créent ainsi un système spécifique de décompte et d'octroi des repos compensateurs attribués aux salariés qui accomplissent des heures supplémentaires, plus simple et identique pour toutes les entreprises du secteur.

Comme il est indiqué dans le rapport, l'un des enjeux de la transposition des directives sur l'aménagement du temps de travail est le rapprochement des législations nationales en Europe. Ces directives, qui nous incitent à assouplir notre réglementation pour sauvegarder la compétitivité de nos entreprises, vont obliger la plupart de nos voisins à réduire la durée du travail de leurs conducteurs routiers. Ainsi, la durée de travail maximale moyenne hebdomadaire sur une période de quatre mois ne pourra en aucun cas dépasser quarante-huit heures.

M. le rapporteur a également eu raison de souligner dans son rapport l'enjeu de sécurisation juridique auquel cette ordonnance s'attache à répondre, en donnant une base solide aux dispositions réglementaires dérogatoires au droit commun.

Comme il a aussi évoqué les autres volets du plan d'action gouvernemental en faveur du transport routier de marchandises, permettez-moi d'en dire également quelques mots.

En ce qui concerne le volet fiscal, le Gouvernement a stabilisé la taxe intérieure sur les produits pétroliers, la TIPP, pour trois ans au niveau plancher autorisé par les textes européens. Il a simplifié le système de remboursement partiel de la TIPP dont la profession bénéficie : le plafonnement de 20 000 litres par véhicule et par semestre a été supprimé et les délais de remboursement ont été réduits. Enfin, le Gouvernement s'emploie à ce que les discussions sur la mise en place d'un gazole européen harmonisé reprennent. Nous maintiendrons avec insistance cette demande jusqu'à ce que ces discussions redémarrent.

Toujours sur le plan fiscal, le dégrèvement de la taxe professionnelle a été triplé et son champ d'application élargi. Par ailleurs, le Gouvernement examinera les conditions dans lesquelles les particularités de ce secteur pourront être prises en compte dans les travaux de réforme de cet impôt.

En ce qui concerne la lutte contre les pratiques illégales, je tiens à affirmer la volonté du Gouvernement d'encadrer le cabotage – des réflexions sont en cours actuellement sur ce sujet – et de mieux contrôler et réprimer celles des activités de transport intérieur effectuées par des entreprises étrangères qui, ne répondant pas à la définition du cabotage, sont illicites.

M. François Rochebloine. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Par ailleurs, après une évaluation des effets de la libéralisation de la location transfrontalière sur le marché du transport, j'ai décidé de supprimer la location transfrontalière de véhicules utilitaires avec conducteur.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Cette pratique facilitait en effet le recours à des conducteurs provenant d'États où le coût du travail est significativement inférieur à ce qu'il est en France, au mépris des règles relatives au détachement de salariés.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Pour revenir au texte du projet de loi de ratification qui vous est proposé, celui-ci comporte deux corrections destinées à améliorer la compréhension des textes issus de l'ordonnance.

En premier lieu, les dispositions issues des articles 2 et 3 de l'ordonnance sont modifiées de manière à améliorer la répartition entre les dispositions générales et les dispositions particulières de certains salariés du secteur des transports : ainsi, la définition générale du travailleur de nuit est maintenue à l'article L. 213-2 du code du travail tandis que l'ensemble des éléments de cette définition propres aux personnels roulants et navigants des transports est reporté à l'article L. 213-11.

Deuxièmement, la mention des personnels employés sur les navires est supprimée à l'article 7 de la loi du 13 juin 1998 tel que réécrit par l'article 6 de l'ordonnance. Cette mention est en effet superflue puisque ces salariés sont régis par le code du travail maritime et non par le code du travail.

Enfin, le Gouvernement vous propose un amendement concernant les dispositions de l'ordonnance relatives au travail de nuit.

Le paragraphe II de l'article unique est ainsi complété pour prendre en compte les accords collectifs intervenus en 2001 en matière d'aménagement et de réduction du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure. Ces accords limitent la durée quotidienne du travail des membres des équipages à douze heures par période de vingt-quatre heures et prévoient des périodes substantielles de repos à terre. Ils répondent donc à l'exigence de repos suffisant posée par la directive européenne pour les personnels navigants qui, en raison de leurs horaires, sont travailleurs de nuit.

La nouvelle rédaction du paragraphe III vise également à mieux articuler la transposition des deux directives sur l'aménagement du temps de travail qui s'appliquent aux conducteurs routiers : la directive 2002/2015 qui vise à limiter la durée du travail des personnels roulants qui travaillent la nuit, même occasionnellement, et la directive 2003/1988 qui vise à limiter la durée du travail des travailleurs de nuit, c'est-à-dire des personnes qui travaillent habituellement pendant la nuit. Elle vise également à mieux prendre en compte l'accord sur le travail de nuit intervenu dans le secteur du transport routier de marchandises le 14 novembre 2001. De ce fait, le personnel roulant des entreprises de transport routier est écarté du champ d'application du paragraphe II.

Le paragraphe IV corrige une ambiguïté du texte de l'ordonnance en précisant que les dispositions de l'article L. 213-3 ne s'appliquent pas aux personnels roulants et navigants relevant de l'article L. 213-11 qui les soumet à des dispositions spécifiques en matière de durée du travail de nuit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

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

M. Yves Boisseau, rapporteur de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Monsieur le ministre, comme vous venez de le rappeler, le projet de loi que nous examinons vise à ratifier une ordonnance prise par le Gouvernement le 12 novembre portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

Cette ordonnance répond d'abord à un impératif de transposition du droit communautaire, en l'espèce des directives 2000/34 du 22 juin 2000 et 2002/15 du 11 mars 2002 : la première a étendu aux transports les garanties générales prévues en matière de temps de travail par la directive du 23 novembre 1993, sous réserve de dispositions spécifiques à ce secteur ; la seconde a fixé les règles applicables dans les transports routiers. Cette transposition était en effet urgente puisque la directive de 2002 fixe la date limite de transposition au 23 mars 2005.

Elle permet d'ailleurs d'insérer dans notre droit des mesures favorables aux salariés concernés, à savoir une limitation absolue du travail quotidien à dix heures dès lors que du travail de nuit est effectué, et un droit à pause quand la durée du travail dépasse six heures.

Enfin, il est d'un intérêt vital pour le transport routier français que cette directive soit transposée et appliquée par l'ensemble des membres de l'Union européenne. Procédant à une comparaison portant sur les quinze anciens États membres, M. Francis Hillmeyer a relevé, dans l'excellent rapport qu'il a rédigé dans le cadre de la mission que lui avait confiée le Premier ministre, que l'application générale de la directive réduirait de 20 % à 3 % ou 4 % les écarts entre les temps de conduite et de travail maximaux des chauffeurs routiers français et ceux de leurs collègues européens soumis aux réglementations les plus souples – ou les plus laxistes selon le point de vue – en matière de temps. On voit l'enjeu pour la compétitivité comparée.

Mais si notre pays veut pouvoir exiger de ses partenaires la transposition complète et contrôlée de la directive 2002/15, encore doit-il être irréprochable à cet égard.

Cette ordonnance a un deuxième mérite. Elle va donner une base légale solide aux décrets dérogatoires qui régissent le temps de travail dans les transports routiers. Cette réglementation spécifique est déjà ancienne puisqu'elle remonte dans son principe à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la LOTI, et à un décret n° 83-40 du 26 janvier 1983. Mais les multiples décrets qui l'ont modifié depuis lors ont parfois été annulés par le Conseil d'État parce que leur base légale, qui se trouvait dans la LOTI et dans quelques dispositions disparates du code du travail autorisant des dérogations, était insuffisante.

L'ordonnance pose désormais clairement, dans le code du travail, les points sur lesquels la réglementation sectorielle du temps de travail dans les transports peut ou non s'écarter du droit commun, que ce soit par décret ou par accord entre les partenaires sociaux. Elle concerne le transport routier de marchandises et le transport ferroviaire hors SNCF, c'est-à-dire quelques services spécifiques de restauration et de wagons-lits à bord des trains.

Dans la batellerie, elle donnera ainsi un fondement légal à l'accord de branche qui y organise, de manière très dérogatoire mais satisfaisant employeurs et salariés, le travail sur les bateaux exploités en service continu, par régime de quart.

Enfin, l'ordonnance du 12 novembre constitue l'un des éléments du plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises que vous avez présenté, monsieur le ministre, le 8 septembre dernier en conseil des ministres.

Je ne reviendrai pas sur le détail de ce plan. Il part du constat des difficultés structurelles du secteur routier, aggravées par des éléments conjoncturels comme la faible croissance économique de 2001-2003 et l'explosion du coût du gazole. Les entreprises et les routiers sont surtout inquiets des conséquences de l'élargissement à l'Est de l'Union européenne et de la concurrence qui en résulte. En quelques années, la part des transports internationaux dans le chiffre d'affaires de la profession est tombée de 29 % à 18 %, et le pavillon français est réellement menacé.

Or il s'agit d'un secteur important dans l'économie et l'emploi nationaux. Les entreprises de transport routier de marchandises représentent près de 300 000 emplois et génèrent 1,2 % du PIB. Le transport routier est également un secteur où, notamment à la suite des importantes revalorisations salariales consenties depuis une décennie dans le cadre du « contrat de progrès » de 1994, les charges de main-d'œuvre sont lourdes, puisqu'elles y représentent 32 % du chiffre d'affaires hors sous-traitance, venant au premier rang des charges d'exploitation, loin devant le carburant. Ainsi, la question de la conciliation entre des conditions sociales satisfaisantes et la préservation de la compétitivité y est déterminante.

Le Gouvernement a donc proposé un plan comportant trois volets : premièrement, un volet fiscal ; deuxièmement, un volet visant à renforcer la lutte contre les pratiques illégales telles que le cabotage ; enfin, un volet social, qui est l'élément essentiel du texte que nous examinons aujourd'hui.

Partant notamment du constat fait par M. Francis Hillmeyer sur le caractère particulièrement strict de la réglementation française, qui impose les temps de conduite et de travail les plus faibles d'Europe, les propositions en la matière portent sur la gestion des temps. Selon leur nature, législative ou réglementaire, ces propositions se retrouvent dans le texte de l'ordonnance ou dans une modification récente du décret de 1983 – décret du 31 mars 2005.

La réforme retenue maintient les durées en vigueur des temps de service dus par les chauffeurs routiers et accroît modérément certains des maxima hebdomadaires de temps de service pouvant être atteints, mais pas le plus élevé, celui applicable aux chauffeurs dits « grands routiers » pour une semaine isolée, qui est de cinquante-six heures. La réforme permet également une modulation du temps de travail sur une base trimestrielle, voire quadrimestrielle, par accord collectif, et simplifie le régime du repos compensateur pour heures supplémentaires.

L'ordonnance du 12 novembre comporte aussi des dispositions concernant le travail de nuit dans les transports. Elle définit une période de nuit spécifique au secteur et prévoit que la limite de huit heures quotidiennes pour les travailleurs de nuit y sera appréciée non par jour isolé, mais en moyenne sur une période de référence. Dans les transports routiers, en outre, le temps de travail des roulants est plafonné de manière absolue à dix heures dès lors qu'ils accomplissent une partie de leur travail dans l'intervalle minuit-cinq heures.

Il faut signaler que ces dispositions relatives au travail de nuit paraissent, sur certains points, remettre en cause des accords de branche en vigueur, tant dans le secteur routier que dans celui de la batellerie. Des ajustements étaient donc souhaitables. Ils constituent l'objet de l'amendement que le Gouvernement a déposé.

L'ordonnance traite enfin des repos hebdomadaires et quotidiens ainsi que des pauses. Il est à noter que la loi Aubry de 1998, qui avait introduit dans le droit national les principes du repos quotidien de onze heures consécutives et la pause due après six heures de travail, avait exclu de son champ d'application les transports. Conformément à l'évolution des textes européens, l'ordonnance étend ces dispositions aux transports terrestres et fluviaux, tout en prévoyant des dérogations limitées. Enfin, pour les personnels roulants des transports routiers, elle transpose la directive 2002/15, en rendant obligatoire une pause de trente minutes au moins lorsque le temps de travail quotidien excède six heures.

Comme je l'ai indiqué, le projet de loi de ratification propose accessoirement d'apporter des modifications de portée limitée au texte de l'ordonnance du 12 novembre. Selon les termes mêmes de l'exposé des motifs du projet, ces modifications constituent seulement des « corrections destinées à en améliorer la compréhension ». Il s'agit effectivement, d'une part, de la modification d'un renvoi interne dans le code du travail entre deux articles relatifs au travail de nuit, modification qui n'a aucune incidence sur le sens des dispositions, et, d'autre part, de la suppression d'une mention de la marine marchande, qui n'a pas de sens dans le code du travail car le statut social des marins est défini par le code du travail maritime.

Au total, il apparaît que l'ensemble de ces mesures constitue un équilibre entre des impératifs de compétitivité, de sécurité et de préservation des conditions de travail. C'est la raison pour laquelle la commission a approuvé le projet de loi, ainsi que l'amendement du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.)*

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ordonnance que l'Assemblée nationale est aujourd'hui appelée à ratifier répond à deux objectifs aussi impératifs l'un que l'autre : d'une part, transposer en droit interne les directives communautaires de 2000 et 2002, qui étendent au secteur des transports les règles déjà en vigueur dans l'Union européenne depuis 1993 en matière de temps de travail et dont la date limite de transposition était le 23 mars dernier et, d'autre part, adapter les règles du code du travail afin de tenir compte des contraintes spécifiques aux activités de transports.

La France connaît, en effet, un retard récurrent en matière de transposition de directives communautaires, auquel le Gouvernement a néanmoins tenté de remédier en faisant adopter par le Parlement une loi l'habilitant à transposer les directives de l'Union européenne par voie d'ordonnances. Cette loi d'habilitation, en date du 18 mars 2004, a donc pour but de résorber dans les meilleurs délais le retard accumulé par la France dans la transcription en droit interne des dispositions communautaires de nature législative. Elle vise ainsi à compléter les efforts de transposition engagés sur le plan réglementaire, qui doivent encore s'intensifier.

Si l'objectif est louable, le groupe UDF tient à rappeler que cette procédure doit rester exceptionnelle, même si elle est constitutionnelle, dans la mesure où elle tend à priver le Parlement de ses prérogatives. C'est pourquoi, à l'UDF, nous réclamons toujours une participation plus grande, et surtout plus en amont, du Parlement à l'élaboration du droit communautaire et des positions que la France va défendre à Bruxelles.

L'adaptation du droit du temps de travail à laquelle procède l'ordonnance va permettre de simplifier et d'assouplir les règles et l'organisation du travail dans les transports, et notamment dans les transports routiers. Aujourd'hui, le cadre juridique applicable en matière de temps de travail dans les transports routiers est relativement strict, comme l'a rappelé notre collègue Francis Hillmeyer dans son rapport sur la situation du transport routier en France rendu en avril dernier. Le temps de travail et de conduite y est en effet l'un des plus faibles d'Europe – vous y avez fait allusion, monsieur le rapporteur. Or ce secteur est confronté à de nombreuses difficultés structurelles, aggravées par des éléments conjoncturels comme la faible croissance économique de 2001-2003 et l'explosion du coût du gazole.

Par ailleurs, l'élargissement de l'Union européenne à l'Est suscite des inquiétudes tout à fait justifiées chez les transporteurs routiers. En quelques années, la part des transports internationaux dans le chiffre d'affaires de la profession est ainsi tombée de 29 % à 18 %.

L'augmentation des durées moyennes hebdomadaires maximales va permettre de réduire de 20 % à 3 ou 4 % les écarts entre les temps de conduite et de travail maximaux des chauffeurs routiers français et ceux de leurs collègues européens soumis à des réglementations plus souples, ce qui permettra incontestablement d'améliorer leur compétitivité. Le dynamisme des 40 000 entreprises de ce secteur, qui vont du grand groupe à la PME, est indispensable à l'emploi dans nos régions, au développement de nos territoires et à la compétitivité de notre économie. Aussi devons-nous réussir à concilier à la fois impératifs économiques et conditions de travail satisfaisantes pour les transporteurs.

Cette ordonnance s'inscrit pleinement dans le cadre du plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises, que vous avez présenté monsieur le ministre, le 8 décembre dernier, à la suite de la dégradation de la situation dans ce secteur.

Enfin, la réglementation en matière de temps de travail dans les transports est complexe, tant en droit communautaire qu'en droit interne. Trois textes communautaires, un règlement et deux directives, sont en effet applicables en la matière, tandis qu'en droit français les dispositions pertinentes contenues dans des décrets fortement dérogatoires de 1982 et de 1983 ont une base légale très générale, voire incomplète. Aussi devenait-il impératif de simplifier cette législation et de renforcer la base légale des décrets afin d'éviter les recours trop nombreux contre ces textes. La simplification à laquelle procède cette ordonnance est donc bienvenue dans un souci de sécurisation du droit.

Pour conclure, je voudrais rappeler la nécessité de lutter fermement contre le cabotage illégal et le cabotage sauvage – vous y avez fait allusion, monsieur le ministre – en ce qu'il constitue une concurrence déloyale. Les professionnels réclament un meilleur contrôle et des sanctions plus fermes de ces pratiques, qui nuisent aux transporteurs français. À cet effet, une modification du règlement de 1993 qui a libéralisé le cabotage et qui en fixe les conditions d'exercice serait souhaitable.

Parce qu'il offrira davantage de souplesse dans l'organisation du temps du travail des transporteurs, le groupe UDF votera ce projet de loi de ratification de l'ordonnance du 12 novembre 2004 visant à transposer des directives communautaires et à modifier le code du travail en matière de temps de travail dans les transports.

M. Jean-Luc Prével. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. Patrick Braouezec.

M. Patrick Braouezec. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de loi ratifiant l'ordonnance de novembre 2004 est, à nos yeux, un véritable artifice. J'ajoute que cette ordonnance ne résulte pas d'une réelle concertation. En effet, dans le cadre de la préparation de l'arsenal législatif relatif à l'aménagement du temps de travail dans les transports, les organisations syndicales ont, une fois de plus, été négligées.

En outre, la vraie signification de l'ordonnance ne se trouve pas dans son texte, mais dans un décret d'application adopté la semaine dernière en conseil des ministres. Le projet de loi ne peut donc être examiné en étant déconnecté de ce décret.

De l'avis des organisations syndicales représentatives des salariés, le vrai recul social se trouve dans ce décret d'application. Ainsi à l'allongement de la durée du travail entièrement autorisé s'ajoutent la flexibilité et la modulation. *De facto*, la durée du travail maximale d'un conducteur courte distance sur une semaine isolée passera de quarante-huit heures à cinquante-deux heures !

La durée hebdomadaire moyenne de travail augmente aussi bien pour les conducteurs courte distance que pour les grands routiers. Non seulement elle augmente en valeur absolue, passant de quarante-huit heures à cinquante-deux heures pour les premiers et de cinquante heures à cinquante-trois heures pour les seconds, mais la possibilité de leur faire

enchaîner des semaines plus denses est également accrue puisque la période sur laquelle cette moyenne est calculée passe d'un mois à trois mois, voire quatre mois.

Cela signifie concrètement, monsieur le ministre, qu'un employeur pourra faire travailler un conducteur grand routier cinquante-six heures par semaine pendant deux mois et demi d'affilée. Vous allez me dire que je prends un exemple extrême, mais ce qui était impossible hier sera possible demain.

À cela il faut ajouter que cet allongement de la durée du travail ne rime pas avec hausse de salaire. Ce constat est la conséquence immédiate d'un décompte de la durée du travail, des heures supplémentaires et des repos compensateurs sur trois, voire quatre mois, au lieu d'une semaine ou un mois suivant l'obtention de dérogations.

Avec ce nouveau décompte, le seuil de déclenchement des heures supplémentaires se trouve relevé entraînant une situation inacceptable pour les conducteurs : pour un travail équivalent et un temps de travail identique, plus aucune heure supplémentaire n'est payée !

Il s'agit d'un véritable marché de dupes, dont les victimes sont encore une fois les salariés. Nous sommes loin du « travailler plus pour gagner plus » !

Ce projet de loi de ratification d'ordonnance et le décret qui en découle concoctent donc un droit du travail sur mesure pour le patronat du secteur des transports. Et je le répète, en relevant le seuil de la durée maximale hebdomadaire des conducteurs, en supprimant la notion de durée maximale annuelle et en instituant le droit de décompte de la durée du travail sur trois mois, ce qui supprime en moyenne trente-deux jours de repos compensateur, en maintenant les équivalences, le décret va, en outre, faire disparaître un nombre conséquent d'infractions qui jusqu'ici étaient relevées et sanctionnées, alors même que les abus sont manifestes et les moyens mis à disposition des contrôleurs insuffisants. Je rappelle qu'une entreprise est contrôlée en moyenne tous les huit ans et que plus de 20 % des infractions relevées le sont pour entrave au respect de la durée légale du travail !

Pour assurer l'ensemble des contrôles, ce sont cinquante postes supplémentaires de contrôleur du travail qu'il faudrait créer pour faire face à ces missions. Le Gouvernement n'en a prévu que trois pour l'année 2005 !

Dans ces conditions, il va sans dire que le contrôle du respect, par les employeurs, des dispositions sur la rémunération, des durées de travail et des normes de sécurité ne sera pas efficace ; il sera même impossible dans les moyennes ou grandes entreprises.

Bref, le discours généreux sur la sécurité routière ne pèse pas bien lourd, et reste, hélas ! pour l'ensemble des conducteurs concernés et pour les autres usagers de la route, une préoccupation de façade que vous sacrifiez facilement aux intérêts du patronat des transports.

Les conducteurs sont soucieux de la sécurité routière. Ils désireraient être des piliers dans la prévention et la lutte contre ce fléau. Or vous les désarmez ! Il faut les écouter vous expliquer leurs conditions de travail, la pénibilité de leur profession, et les rythmes imposés par l'employeur, pour être vite convaincu des dégâts que causeront ces mesures. Cela les inquiète au plus haut point.

La lutte contre l'insécurité routière suppose comme préalable que ne soit pas ignorée la question des durées de travail et que ces dernières soient traitées dans le chapitre des conditions de travail des conducteurs routiers.

J'ajoute que ces modifications de la législation du travail laissent aux employeurs la possibilité de dégrader irrémédiablement les conditions de travail des conducteurs de messagerie et de transport de fonds. Ces secteurs ne sont nullement concernés par la concurrence et ne doivent pas faire partie du champ d'application des mesures concernées.

En définitive, l'ordonnance qu'il nous est proposé de ratifier va au-delà d'une simple transposition des directives européennes en droit interne. Elle bouleverse la réglementation de la durée du travail dans le sens du moins-disant social. Elle contrevient immanquablement à l'institution de mesures de protection plus exigeantes que les mesures en vigueur. En conséquence, elle ne peut être considérée comme une transposition légale des directives et elle est même non conforme à leurs prescriptions. C'est d'ailleurs le sens du recours intenté devant le Conseil d'État par une organisation syndicale de salariés.

La conséquence de cette ordonnance ainsi que la modification du décret 83-40 entraînent un retour en arrière de quinze ans quant aux conditions de travail des conducteurs. La sécurité des transporteurs et, par ricochet, celle des usagers de la route sont aussi mises à mal. À la pénibilité de cette profession, vous y ajoutez la déréglementation et l'insécurité. Cette attitude n'est pas responsable. C'est pourquoi nous voterons contre le projet de loi de ratification.

M. le président. La parole est à Mme Chantal Brunel.

Mme Chantal Brunel. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le Gouvernement nous propose de voter un projet de loi ratifiant l'ordonnance du 12 novembre 2004 relative à l'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

Ce texte répond à plusieurs impératifs.

Il s'agit, premièrement, de sauvegarder l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises, secteur important pour notre économie, qui compte, je le rappelle, 41 000 entreprises regroupant 330 000 salariés.

C'est un secteur qui est terriblement menacé par la concurrence de certains pays voisins qui n'ont pas les mêmes exigences de rémunération et de protection sociale que nous.

La part des transports internationaux dans le chiffre d'affaires de la profession a fortement baissé – je ne rappellerai pas les chiffres, ils ont été évoqués. Depuis le début des années quatre-vingt, le secteur du transport routier a dû faire face à bien des vicissitudes qui ont entraîné nombre de faillites d'entreprises. On peut citer la hausse du prix des carburants, mais surtout les mesures de libéralisation des transports routiers de marchandises. Cette concurrence acharnée a obligé l'État à réagir et a provoqué l'adoption de la loi portant sur les relations de sous-traitance promulguée le 31 décembre 1992 et la loi du 1^{er} février 1995 relative aux clauses abusives et à la présentation des contrats.

Deuxièmement, ce projet de loi crée une nouvelle réglementation applicable à tous les camions entrant sur le sol français, réglementation qui doit être strictement observée sous peine de sanction : 300 contrôleurs des transports terrestres œuvrent aujourd'hui à ces contrôles, et d'autres postes seront créés dont la principale mission sera de contrôler les camions présents sur notre sol.

Le respect de cette législation sera assuré par de nouvelles mesures, notamment par l'obligation pour tout camion d'être équipé d'un chronotachygraphe numérique, et non plus papier.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Tout à fait !

Mme Chantal Brunel. Ce chronotachygraphe, tout le monde l'aura compris, est ce qu'on appelle trivialement le « mouchard ». La traçabilité du travail du conducteur sera plus certaine. Les capacités de mémoire du nouveau système permettront de remonter sur une période de trois mois et non plus sur un seul mois, comme aujourd'hui. Toutes ces données seront numérisées et stockées par les entreprises. Ce sera pour elles une obligation. En cas d'accident et de fraude, le non-respect de ces obligations pourrait entraîner des poursuites pénales à l'encontre du chef d'entreprise.

Troisièmement, le projet de loi apporte également plus de souplesse à l'entreprise et permet une bien meilleure gestion des flux de la demande. En effet, si les heures supplémentaires seront toujours payées aux collaborateurs tous les mois, le calcul des heures relevant du repos compensateur pourra dorénavant être effectué sur un trimestre, voire sur quatre mois, par accord d'entreprise.

Les garanties indispensables en termes de sécurité routière et de préservation des conditions de travail des salariés sont prévues dans le projet de loi : ainsi, l'obligation d'accorder au personnel roulant des entreprises de transport routier une pause d'au moins trente minutes lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à six heures et d'au moins quarante-cinq minutes s'il dépasse les neuf heures. Cette pause est aujourd'hui obligatoire en France, mais elle n'est pas appliquée dans de nombreux pays concurrents. Il s'agit pour eux d'un avantage concurrentiel.

Le temps de travail des chauffeurs français est aujourd'hui le plus faible d'Europe avec 2 204 heures par an contre 2 784 par an au Royaume-Uni.

Autre objectif de cette directive, la réduction de l'écart entre le temps de travail des chauffeurs français et celui de leurs homologues étrangers.

Quatrièmement, le temps de nuit sera désormais décompté de vingt-deux heures à cinq heures du matin. Il est vrai qu'auparavant ce temps était décompté de vingt et une heures à six heures du matin. Cela était plus avantageux pour le conducteur, mais moins en harmonie avec les autres réglementations européennes.

Cinquièmement, la directive définit et harmonise, pour tous les pays européens, le temps payé par l'entreprise au chauffeur. Elle impose à tous les pays de la Communauté européenne que le temps de service soit payé, et non plus seulement le temps de conduite. En effet, dans le temps de service, on comprend bien sûr le temps de la conduite du camion mais aussi le temps du chargement, du déchargement, de l'attente et le temps de pause obligatoire après six heures de travail continu.

Dernier point, vous venez d'indiquer, monsieur le ministre, que vous allez prendre des mesures d'accompagnement pour préserver l'emploi de ce secteur gravement menacé. Elles concernent en priorité le cabotage et la location transfrontalière. La location d'un camion, avec son chauffeur, dans un pays voisin, pour entrer ensuite sur notre territoire ne sera possible que sous des conditions plus restrictives.

Par ailleurs, des dispositions sont envisagées pour que les chauffeurs étrangers, pénétrant sur notre sol, soient soumis à la réglementation de notre pays, comme l'impose d'ailleurs la réglementation européenne.

En conclusion, monsieur le ministre, le groupe UMP votera le projet de loi, car son but est de lutter contre une concurrence sauvage dans le transport terrestre, menée par certains pays sur notre territoire. Ce sont nos emplois que nous devons préserver. Il est donc important que la réglementation française, particulièrement stricte, soit applicable sans réserve à tout camion présent sur notre sol. C'est la raison pour laquelle l'obligation du mouchard numérique infalsifiable et l'immobilisation de tout camion qui ne sera pas en règle sont capitales.

C'est la raison pour laquelle la nouvelle réglementation sur le cabotage et la location transfrontalière est attendue avec impatience.

C'est la raison pour laquelle notre pays devra veiller à ce que la transposition de cette directive soit effective dans les autres pays européens.

Le groupe UMP est particulièrement attaché à ce que toute directive européenne, en particulier celles qui concernent le travail des Français et leurs acquis sociaux, soit transposée dans le sens de l'intérêt de nos salariés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Le Garrec.

M. Jean Le Garrec. Monsieur le ministre, les hasards de l'organisation du travail des groupes parlementaires m'ont amené à me pencher sur ce dossier que je connaissais mal. J'ai donc regardé de très près le problème que vous posez.

Permettez-moi de faire un certain nombre de remarques. D'entrée, je dirai que ce n'est pas la qualité du travail du rapporteur qui est en cause, qui était un travail difficile, ni l'estime que j'ai pour vous, monsieur le ministre. J'apprécie en effet à sa juste valeur, d'une part, le travail remarquable que vous menez concernant la sécurité routière et, d'autre part, le courage que vous avez eu de poser le problème du temps et du travail.

Sur l'aspect technique du débat, je n'ai rien à ajouter à ce que le rapporteur a excellemment exprimé dans son rapport.

Outre que l'ordonnance qu'il s'agit de ratifier renvoie à un décret, déjà publié, qui fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État par la CFDT, la méfiance s'installe très vite.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Allons bon !

M. Jean Le Garrec. Comme par hasard, ce sont les mêmes mots qui reviennent. Au nom de la concurrence, c'est une tentation permanente de tirer le droit du travail vers le bas. On le constate sur tous les sujets : le dernier en date, concernant indirectement votre ministère, fut le RIF, le pavillon international français. Aujourd'hui, nous parlons du pavillon routier, cela recouvre à peu près les mêmes problèmes. Il a fallu mener une bataille ardue pour convaincre de la nécessité d'avoir dans l'équipage embarqué 35 % de marins d'origine européenne – 35 % seulement – mais au dernier moment, et nous n'avons pas pu y résister puisque nous sommes minoritaires, les 35 % ont été ramenés à 25 %, une fois l'amortissement terminé. Comprenez qui voudra la logique de ce raisonnement !

En permanence, vous tirez les choses vers le bas. Aussi, quand vous dites : « travailler plus pour gagner plus », je deviens extrêmement méfiant.

De surcroît, on voit bien que la négociation n'a pas été la même avec les organisations patronales, d'une part, et les organisations syndicales, d'autre part, où elle tenait plus de la concertation polie. Je note d'ailleurs que celles-ci sont toutes en désaccord avec les propositions contenues dans le projet de loi et dans le décret, ce qui prouve bien qu'il y a un problème, dont une pure approche technique ne suffit pas à rendre compte.

En décortiquant davantage le sujet, on découvre que le projet, qui à l'origine ne devait concerner que les 20 000 à 30 000 conducteurs de longue distance, soumis à une véritable concurrence, a été progressivement étendu aux personnels roulants marchandises, aux convoyeurs de fonds et aux conducteurs de messageries, au nombre de 300 000. Or leurs conditions de travail sont tout à fait différentes, et vous les avez d'ailleurs fort bien décrites, monsieur le rapporteur.

J'ai donc le sentiment et même la certitude que vous avez utilisé la transposition de la directive, qui est nécessaire, pour vous livrer à une très subtile opération de grignotage des droits existants. Je donnerai deux exemples de cette remise en cause.

Pour la réglementation du travail de nuit, la période de nuit est classiquement définie comme étant l'intervalle vingt et une heures-six heures. Vous passez brusquement à vingt-deux heures-cinq heures. Heure d'été, me suis-je dit. Mais non, car cela vaut pour toute l'année. Mais pourquoi une telle modification ? Pour moi, c'est évident, cela est directement lié aux compensations horaires. Dans ce cas, il faut le dire, les choses auront au moins l'avantage d'être claires.

Pour le décompte du temps de travail, le rapporteur indique que la période de référence sera portée d'un à trois mois, voire à quatre mois. Pour moi, trois mois doivent correspondre à un trimestre mais le texte supprime cette base calendaire en faisant commencer ces trois mois n'importe quel mois de l'année, en février par exemple. Ce n'est pas du tout la même chose car un tel choix permet des lissages qui ont des conséquences sur les reports de repos compensateurs.

On a donc l'impression extrêmement désagréable que, d'un projet technique à l'origine, on fait un texte qui, ici et là, reprend des avantages, revient sur les décrets de l'ancien ministre des transports, sur les décomptes de repos compensateurs et crée des zones d'incertitudes. Vous n'avez pas dit clairement les choses et toutes les organisations syndicales sont défavorables à ce texte. Elles ont exprimé fortement leur opposition dans la presse : je vous renvoie à *La Tribune* du 30 mars, aux *Échos* du 31 mars et au *Figaro économique*.

Mais il y a bien un problème, monsieur le ministre. Que cherche-t-on ? À tirer les protections par le bas ? À camoufler la réalité des choses ? À éviter d'engager une véritable négociation ? À s'appuyer sur une directive qui ne prévoit rien de tel pour répondre aux sollicitations du patronat et le satisfaire ?

Nous sommes quelques-uns ici, de la majorité comme de l'opposition, à être convaincus qu'il faut voter pour le traité constitutionnel.

M. Pierre-Louis Fagniez. Ça oui !

M. Jean Le Garrec. Et j'en fais partie. Mais les 300 000 conducteurs concernés par le projet, que vont-ils penser, eux qui retiendront seulement que la directive européenne entraîne de telles conséquences, alors que ce n'est pas vrai ?

M. Gérard Bapt. Ils vont voter non !

M. Jean Le Garrec. Et ensuite, on s'étonnera de la montée des hésitations et des inquiétudes. Plutôt que décréter une mobilisation générale qui ne se fait pas, je préférerais que, dans les textes de transposition des directives, on essaie de mesurer les conséquences sur les salariés des dispositions qu'elles contiennent si l'on veut créer le climat de confiance dont nous avons besoin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard, dernier orateur inscrit.

Mme Martine Billard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, beaucoup de discours ont été prononcés sur la dévalorisation du travail parlementaire. Mais ce matin, nous atteignons des sommets. Nous partons d'une directive européenne, dont les conséquences pour les salariés du secteur des transports suscitent déjà des interrogations. Le Gouvernement transpose cette directive par une ordonnance qui dépossède le Parlement de sa compétence législative. Cette même ordonnance aggrave les dérogations prévues par la directive. De surcroît, elle a été publiée en novembre 2004 sans consultation des syndicats, alors qu'environ 350 000 salariés sont concernés en France. Enfin, le décret d'application de l'ordonnance pour les transports routiers a été publié au *Journal officiel* – le 1^{er} avril, mais ce n'est malheureusement pas un « poisson d'avril » – une semaine avant le débat d'aujourd'hui alors que l'ordonnance fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État.

Aussi, en même temps que sur le présent projet, il faut se pencher sur le décret d'application, qui suscite un tollé général parmi les salariés des transports routiers, dont les syndicats appellent à la grève. À cet égard, je m'étonne qu'il ne soit fait aucune mention de leurs observations dans le rapport.

Conformément à la directive, l'ordonnance supprime la référence au repos dominical pour le secteur des transports. Elle prévoit la diminution du repos journalier incompressible de onze à dix heures consécutives, et le dépassement de la limite des quarante-huit heures hebdomadaires, à titre transitoire. Après la casse des 35 heures votée sur ces bancs il y a peu, le secteur des transports devient pour ainsi dire un véritable laboratoire de destruction des protections des salariés, alors même que se discute en ce moment à Bruxelles la réécriture de la directive de 1993 fixant les limites extrêmes du temps de travail.

Il faut pourtant souligner que la directive précise bien que sa mise en œuvre ne constitue pas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs. La transposition n'obligeait nullement ce gouvernement à en ajouter. Une fois de plus, il se cache derrière l'Europe pour faire ses mauvais coups. Dans de telles conditions, on peut comprendre que les travailleurs de notre pays se disent que c'est la faute à l'Europe.

Cette ordonnance fait sauter les références journalières, hebdomadaires et mensuelles pour le calcul de temps de travail, qu'il s'agisse des heures supplémentaires ou de la limite indépassable des quarante-huit heures hebdomadaires en droit français. Elle instaure un calcul trimestriel, ou même quadrimestriel, permettant aux employeurs de lisser

les heures supplémentaires pour réduire les majorations salariales et faire perdre les prises de repos compensateurs. Tout est bon pour grignoter les droits des salariés.

Le décret va faire passer le temps de travail annuel des conducteurs de messageries de 1 607 heures à 2 288 heures. Plus grave, il maintient des équivalences, qui ne sont absolument pas prévues par les textes européens, permettant aux employeurs de faire exploser la limite des quarante-huit heures jusqu'à cinquante six heures, sous prétexte de distinction entre heures de service et heures de travail effectives, ce qui dénature les obligations européennes. Pour un temps de travail équivalent, le salarié qui bénéficiait de trente-deux jours annuels de repos compensateurs n'en disposera plus que de dix, ce qui équivaut à un mois de travail offert à son employeur.

Ce n'est plus « travailler plus pour gagner plus », comme on nous l'a tant vanté il y a quelques semaines, mais « travailler plus pour gagner moins ».

Le travail de nuit ne s'impute plus entre vingt et une heures et six heures mais entre vingt-deux heures et cinq heures. Le décret prévoit d'abroger tout simplement le principe du contingent d'heures supplémentaires dans la branche des transports routiers. Non moins scandaleux est le fait que soient introduites dans ce dispositif les entreprises de convoyeurs de fonds et les conducteurs de messageries, pourtant exclus du champ de la directive européenne.

Or la CNAM vient de montrer, dans son rapport publié récemment, que le secteur des transports figure parmi ceux où le nombre d'accidents du travail a le plus augmenté en 2003. Il est donc irresponsable d'ouvrir ainsi la voie à une fatigue supplémentaire des chauffeurs-routiers, avec pour conséquence une insécurité accrue pour tous sur les routes. Qu'en est-il de la santé, de la sécurité et de la vie privée des routiers ?

Finalement, pourquoi transposer la directive de cette manière, si ce n'est au nom du libéralisme et d'une concurrence que l'on veut absolue, d'une société productiviste et consumériste qu'en tant qu'écologiste je ne peux que réprouver totalement. Les entreprises de transport ont déjà obtenu de véritables cadeaux fiscaux avec le déplafonnement de la TIPP et le dégrèvement de la taxe professionnelle. Aujourd'hui, vous introduisez par le décret d'application une concurrence déloyale au profit du transport routier de marchandises, au détriment du fret ferroviaire dont il ne faudra plus s'étonner de la régression. C'est tout le contraire d'une politique active de réduction des émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique qu'est censé combattre le protocole de Kyoto et dont le Président de la République prétend se préoccuper.

Cette société du dogme de la croissance et de la consommation, du tout-camion, du tout-routier, du flux tendu et des livraisons opérées si tôt les besoins auprès des clients suscités augmente les heures de travail des routiers au mépris des possibilités d'embauche. Car à partir du moment où l'employeur bénéficie d'un mois de travail gratuit, il ne va pas embaucher. Cette ordonnance détruira le rythme de travail des routiers, les privera de repos compensateurs, au mépris de leur santé et de la sécurité routière.

Au nom des députés Verts, je voterai contre la ratification de cette ordonnance car elle va exactement à l'inverse de ce que veulent nos concitoyens.

Ce n'est pas rendre service à l'Europe que de proposer de telles transpositions. Il ne faudra pas s'étonner que les Français tirent certaines conclusions de ces dérapages en

accusant l'Europe alors que ce sont les ajouts que vous faites qui sont en cause. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Monsieur le président, par respect pour le Parlement, je souhaite répondre à chaque intervenant.

Monsieur Braouezec, le texte qui vous est soumis ne modifie nullement la durée légale du travail des conducteurs : 43 heures pour les grands routiers, 39 heures pour la courte distance et 35 heures pour la messagerie et les convoyeurs de fonds. La durée maximale du travail sur une semaine isolée reste à 56 heures, soit la durée fixée par les décrets Gayssot, alors que la directive permettait d'aller jusqu'à 60 heures.

C'est vrai, les durées maximales hebdomadaires sont légèrement augmentées, mais c'est parce qu'il faut permettre à nos entreprises d'être compétitives et défendre l'emploi dans un secteur qui n'a pas embauché depuis plusieurs années, alors qu'il était traditionnellement générateur d'emplois.

Par ailleurs, les contrôles seront renforcés grâce à des effectifs augmentés, comme je m'y étais engagé dans le cadre du plan du 8 septembre actuellement mis en place. Les moyens seront modernisés. Le chronotachygraphe, dont Mme Brunel a parlé, permettra de réduire la « triche ».

Mon plan et ce projet de loi ont un objectif, faire du « gagnant-gagnant », selon l'expression de Mme Brunel, entre les organisations professionnelles et les salariés.

Enfin, pour faire respecter les règles de concurrence et ne pas voir le pavillon français absorbé par nos collègues européens – et je ne pense pas que tel soit votre objectif, monsieur Braouezec –, un dispositif complet sur le cabotage et le détachement sera bientôt effectif.

Vous m'avez également interrogé sur le paiement des heures supplémentaires. Il ne faut pas confondre, comme vous l'avez fait, le contingentement des heures supplémentaires – leur calcul se fait au trimestre – et leurs modalités de paiement qui ont été fixées par un accord de branche, lequel n'est absolument pas modifié.

Je remercie Mme Brunel et M. Rochebloine d'avoir souligné l'équilibre du dispositif proposé. La notion de préservation de l'emploi n'est pas forcément contradictoire avec celle de défense de la compétitivité. Ce plan est tout à fait équilibré. Le calcul de la durée du travail, des heures supplémentaires et des repos compensateurs sur trois mois donne une certaine souplesse aux entreprises soumises à de très grandes variations saisonnières.

Monsieur Le Garrec, je suis surpris que vous n'ayez pas parlé de la garantie mensuelle de rémunération, qui constitue une vraie avancée sociale sur laquelle les organisations professionnelles d'employeurs se sont engagées, dans le cadre de la concertation menée par M. Dobias. Cette disposition permettra aux salariés d'éviter de subir des variations de rémunérations qui étaient consécutives aux variations saisonnières et aux variations d'activité. Quant à la simplification des règles en matière de repos compensateur, elle est souhaitée tant par les employeurs que par les salariés.

Alors que la loi Aubry de 1998, dont vous étiez le rapporteur, monsieur Le Garrec, excluait – mot que, vous comme moi, n'aimons pas – le secteur des transports, le projet de loi présenté aujourd'hui corrige la situation et fixe des règles claires en termes de repos compensateur, de pause obligatoire et de décompte des heures effectuées.

Vous m'avez interrogé sur les mesures envisagées pour garantir le respect de la concurrence. Sachez qu'un arsenal législatif et réglementaire est prêt pour résoudre les questions liées au cabotage, à l'application des règles sociales du pays d'accueil et au détachement.

Je vous remercie d'avoir souligné que notre texte est le fruit de plus de dix-huit mois de concertation avec le secteur, concertation débutée avec le rapport de votre collègue M. Hillmeyer et poursuivie par les plus grands experts de la profession.

Monsieur Le Garrec, vous avez déclaré d'emblée avoir examiné ce texte sur un plan strictement technique. Il faut le replacer aussi dans son contexte. Nous comblons une lacune que vous aviez laissé subsister, le travail de nuit, qui n'était pas du tout encadré auparavant. Le texte qui vous est proposé tient compte des particularités d'une activité dont chacun convient facilement qu'elle ne correspond pas à un travail de bureau classique. Les définitions et les modalités du travail de nuit en découlent tout naturellement. Je précise que ces directives obligeront la plupart de nos voisins à réduire le temps de travail de leurs salariés.

Mme Chantal Brunel. Voilà un des intérêts essentiels du texte !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. C'est aussi de cette façon que l'Europe est utile. Dans le même temps, elles amélioreront la compétitivité.

Madame Billard, vous avez tenu des propos excessifs et l'on sait bien que tout ce qui est excessif devient parfois un peu dérisoire. Je ne peux pas vous laisser dire qu'il n'y a pas eu de concertation. Peut-être ne vous êtes-vous pas suffisamment rapprochée des intéressés eux-mêmes. Il y a vraiment eu discussion sur les textes de cette directive dans un cadre parfaitement concerté avec les pays, dont la France, et le texte de l'ordonnance a été présenté aux organisations professionnelles syndicales du secteur. Enfin, les décrets d'application ont été lus et relus avec chaque partenaire. La concertation a été l'une des préoccupations constantes et chacun pourra vous le confirmer. Les modifications successives de ces textes sont d'ailleurs là pour le prouver. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article unique

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2, tendant à supprimer l'article unique.

La parole est à M. Patrick Braouezec, pour soutenir cet amendement.

M. Patrick Braouezec. J'ai déjà défendu l'amendement n° 2 lors de mon intervention dans la discussion générale.

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

M. Yves Boisseau, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. À titre personnel, j'y suis évidemment défavorable, car l'adopter reviendrait à nier l'existence même du projet de loi.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Défavorable.

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

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1.

La parole est à M. le ministre, pour le défendre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. J'ai déjà défendu cet amendement lors de mon intervention.

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

M. Yves Boisseau, rapporteur. La commission a accepté cet amendement qui offre une solution équilibrée. Alors que la durée maximale du travail quotidien des chauffeurs routiers est de dix heures, avec deux dérogations à douze heures par semaine, l'ordonnance prévoit pour les travailleurs de nuit des transports un plafond quotidien de huit heures en moyenne, ce qui serait très contraignant pour ce type d'activité. C'est la raison pour laquelle la commission a estimé qu'appliquer aux personnels roulants des entreprises de transport routier le plafond absolu de dix heures par jour qui figure dans la directive est une bonne solution.

En outre, cette solution a le double mérite de permettre de sauver l'accord de 2001 qui avait résulté d'un compromis sur lequel les partenaires sociaux ont pu se mettre d'accord et comprend de nombreuses dispositions, en particulier liées au régime des compensations financières des travailleurs de nuit auquel les salariés sont très attachés. Elle permet d'établir une règle claire dans le respect du droit communautaire, en particulier de la conciliation des deux directives 2002-15 et 2003-88.

Par ailleurs, cet amendement apporte fort opportunément un fondement légal à l'accord de branche qui organise dans la batellerie le travail sur les bateaux exploités en service continu et contribue, de ce fait, à la consolidation du droit en vigueur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(*L'amendement est adopté.*)

Vote sur l'article unique

M. le président. Je ne suis saisi d'aucune demande d'explication de vote.

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi, modifié par l'amendement n° 1.

(*L'article unique du projet de loi, ainsi modifié, est adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix heures quarante, est reprise à dix heures cinquante.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

LOCAUX DITS DU CONGRÈS AU CHÂTEAU DE VERSAILLES

Discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Jean-Louis Debré tendant à mettre à la disposition du public les locaux dits du Congrès, au château de Versailles (n^{os} 2131, 2226).

Je rappelle que ce texte fait l'objet d'une procédure d'examen simplifiée.

La parole est à M. Pascal Clément, président et rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Pascal Clément, président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre de la culture et de la communication, mes chers collègues, on peut avoir deux visions de la présence des assemblées parlementaires à Versailles, l'une symbolique, largement transfigurée, et l'autre pragmatique, qui doit guider notre action.

En termes de symboles d'abord, Versailles, c'est la monarchie, la « grande merveille de la France royale » écrit Renan. C'est aussi le lieu de naissance de l'Assemblée nationale. Jules Ferry, dans un style très lyrique en vogue sous la III^e République, décrira ainsi les députés du tiers état le jour du serment du Jeu de Paume : « Les voilà, consignés à la porte du lieu même de leurs séances, comme des écoliers punis. Les voilà, errant dans les chaussées de la ville royale, les pieds dans la boue et la tête sous la pluie... Le hasard les amène ici. Qu'est-ce qu'ils y font ? Ils y font un serment. [...] C'était substituer le règne de la loi à la domination de l'arbitraire, l'égalité au privilège, la liberté au despotisme. » Depuis lors, « partout où ses membres sont réunis, là est l'Assemblée nationale ». Cet adage est toujours d'actualité.

La présence des assemblées parlementaires à Versailles paraît ainsi à la fois incongrue – que fait la démocratie dans la résidence des rois ? – mais indispensable – le peuple a remplacé à Versailles un pouvoir absolu. Cette vision est symbolique, elle est aussi contradictoire. Elle est contradictoire, parce qu'elle est déformée.

Pour avoir une vision pragmatique et juste de la présence du Parlement dans la ville des rois, il faut s'en tenir à la réalité, celle de l'histoire et celle du présent.

Historiquement, que représente la présence du Parlement à Versailles ? Une présence très brève, circonstancielle et épisodique.

Pendant la Révolution, la présence du Parlement fut en effet limitée à quelque mois. À peine le tiers état s'était-il autoproclamé Assemblée nationale en juin 1789 que cette assemblée s'installe à Paris en octobre, pour rejoindre « le boulanger, la boulangère et le petit mitron ».

C'est véritablement sous la III^e République que l'on peut parler d'une présence permanente du Parlement à Versailles. Elle fut cependant limitée à huit ans...

M. René Dosière. Des années essentielles !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. ... et répondit à des impératifs de circonstance, à savoir la défaite de Sedan, la capitulation face à l'Allemagne, la victoire des monarchistes aux élections du 8 février 1871, l'installation de l'Assemblée élue à Bordeaux pendant quelques jours, avant un retour à Versailles, jugé plus sûr que Paris après les événements de la Commune. Les parlementaires occupent alors l'opéra construit par Gabriel pour Louis XV. Puis les lois constitutionnelles de 1875 instaurent le bicamérisme, créent le Sénat, transforment l'Assemblée nationale en Chambre des députés. Le Sénat s'installe dans l'opéra royal laissé libre par l'Assemblée nationale dans l'aile Nord du château. La Chambre des députés se fait construire une nouvelle salle des séances dans l'aile du Midi par son architecte de prédilection, Edmond de Joly, le fils de celui qui édifia l'hémicycle dans lequel nous siégeons aujourd'hui. Ainsi s'installent les parlementaires et les services des assemblées. Versailles devient le centre de la vie politique. Les grands journaux organisent même un service de pigeons voyageurs pour rester en liaison permanente avec le centre du pouvoir ! Les allers-retours du « train parlementaire » rythment les semaines.

Après la victoire des républicains, on décide de revenir à Paris. C'est chose faite en novembre 1879. Les assemblées restent cependant affectataires de locaux à Versailles. Les élections du Président de la République et les révisions constitutionnelles continueront de se dérouler à Versailles, dans l'ancienne salle de la Chambre des députés devenue salle du Congrès. C'est l'occasion de grands raouts mondains si bien décrits par Aragon, un peu critiqués par Zola.

De brève durée, circonstancielle, la présence du Parlement à Versailles deviendra épisodique. La dernière élection du Président de la République à Versailles, celle de René Coty, remonte à 1953. La Constitution de 1958 changera la donne. Le Congrès ne se réunit plus que pour les révisions constitutionnelles. Il l'aura fait quatorze fois seulement depuis 1958, la dernière fois tout récemment, le 28 février 2005, pour la Charte de l'environnement et l'adaptation à l'Union européenne.

M. René Dosière. Le rythme s'accélère !

M. Jean-Pierre Soisson. Malheureusement !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. De cette histoire, on peut conclure que c'est à Versailles que le Parlement s'est cherché, mais c'est à Paris qu'il se trouve.

Que représente donc aujourd'hui la présence du Parlement à Versailles ?

D'abord une surface : 25 000 mètres carrés environ sont répartis entre l'Assemblée nationale, *grosso modo* pour les deux tiers, et le Sénat, pour le tiers restant. Concrètement, elle abrite une salle des séances du Congrès associée à des bureaux, un musée sur « Les Grandes Heures du Parlement » créé en 1995, de nombreux locaux d'archives, quelques logements, des espaces désaffectés.

M. Jean-Pierre Soisson. Quinze caves !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. C'est aussi une « présence-absence » liée à l'arythmie des Congrès qui cohabitent avec une institution permanente, l'Établissement public du musée et du domaine national de Versailles, créé en 1995, affectataire de tous les autres locaux.

Cet établissement, qui emploie 900 personnes, est chargé de gérer un patrimoine immense. Il reçoit chaque année environ 3 millions de touristes pour le seul château,

5 millions de visiteurs pour le château et le parc, et entre 8 et 10 millions de personnes si l'on considère l'ensemble du domaine. C'est considérable. Non moins considérable est le rayonnement de cette institution culturelle sur le plan national et international, et encore plus considérable le projet du « Grand Versailles » qui a pour objet d'offrir une restitution historique plus riche, plus vaste, à un public plus nombreux, accueilli dans de meilleures conditions. Voilà un pari ambitieux qui bénéficie d'un financement de 135 millions d'euros pour une première phase jusqu'en 2009 – l'achèvement étant prévu pour 2017.

De ces éléments, que faut-il conclure ?

L'histoire n'impose aucunement la présence permanente du Parlement à Versailles. La mission culturelle du château et du domaine de Versailles implique, en revanche, l'ouverture de l'ensemble des espaces au public. La bonne gestion des deniers publics commande d'allouer les moyens à chacun selon ses besoins et la nature de ses fonctions.

C'est pourquoi, comme le prévoit la présente proposition de loi, il est logique de réaffecter les locaux occupés aujourd'hui par le Parlement à Versailles, nonobstant une mise à disposition épisodique et à titre gratuit des seuls locaux nécessaires à l'exercice de sa mission constitutionnelle d'organisation des Congrès. Ainsi le lien complexe de la République avec Versailles, matérialisé, je le répète, par la « présence-absence » du Congrès dans ses murs, sera clarifié.

Le Parlement, grâce à la réaffectation des locaux dont il dispose à Versailles, s'inscrit pleinement dans la logique de modernisation et de rationalisation de la gestion publique engagée avec l'adoption de la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001.

En effet, l'utilisation ponctuelle d'une partie du château ne justifie pas que l'Assemblée et le Sénat bénéficient d'une affectation dont le caractère soit permanent et dont la superficie aille au-delà des seuls locaux du Congrès.

L'interdépendance des locaux affectés aux assemblées et au château ne facilite pas la gestion de la circulation, la mise en place de réseaux cohérents, la conduite de travaux lourds et l'entretien courant. La réaffectation conduira à des économies d'échelle, clarifiera les responsabilités et contribuera à la réalisation du Grand Versailles.

Les assemblées n'ont pas vocation à gérer et à entretenir un patrimoine historique qu'elles n'utilisent pas de manière quotidienne. Inscrite dans ce mouvement, la réaffectation des locaux occupés par l'Assemblée nationale et le Sénat permettra également de rationaliser l'organisation des espaces et de faciliter, pour l'ouverture de nouvelles salles, les travaux potentiels.

La réaffectation justifiée des locaux occupés par l'Assemblée nationale et le Sénat à Versailles devra résoudre deux contraintes prises en compte par la proposition de loi : la nécessité d'une période transitoire et le maintien d'une mise à disposition en tant que de besoin des locaux – ce qui répond d'avance à l'un des amendements déposés par M. Dosière – en vue de permettre à l'Assemblée nationale de répondre à la mission d'organisation du Congrès qui lui a été confiée par le constituant.

Rappelons en effet qu'aux termes du troisième alinéa de l'article 89 de la Constitution : « Le bureau du Congrès est celui de l'Assemblée nationale. » Cette disposition investit l'Assemblée nationale de la responsabilité de l'organisation matérielle des Congrès.

Ces derniers, qui interviennent après que les deux assemblées se sont mises d'accord sur un texte, ne sont réunis, aux termes de l'article 89 précité, qu'à deux conditions cumulatives : lorsqu'il s'agit d'un projet de révision constitutionnelle déposé à l'initiative du Président de la République sur proposition du Premier ministre – à l'exclusion d'une proposition de révision présentée par les membres du Parlement – et lorsque le Président de la République a décidé de ne pas le soumettre à référendum.

Afin de tenir compte de cette obligation constitutionnelle, dont la fréquence des révisions de la Constitution ces dernières années a révélé l'importance, la réforme proposée nécessite de réserver le cas des locaux dits « du Congrès » qui devront être mis à la disposition des deux assemblées en tant que de besoin et à titre gratuit. Cette réforme se traduira par la nécessité de formaliser, par conventions, la tradition républicaine selon laquelle le Parlement doit rester maître de ses conditions de fonctionnement, y compris pour la préparation matérielle des Congrès.

L'histoire contemporaine notera que c'est sur la proposition de notre président de l'Assemblée nationale, Jean-Louis Debré, que ce reste de l'histoire, qui ne correspondait plus ni à l'utilisation ni à l'exigence démocratique actuelles, sera abandonné.

Cette proposition de loi permet, me semble-t-il, de faire l'unanimité de notre assemblée. C'est pourquoi je vous invite à l'adopter dans le texte de la commission des lois. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la culture et de la communication.

M. Renaud Donnedieu de Vabres, ministre de la culture et de la communication. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je tiens à vous remercier, monsieur le président de l'Assemblée nationale, de l'initiative que vous avez prise. Je mesure pleinement – je tiens à le dire très solennellement – le sens et la portée de cette proposition émanant de la représentation nationale : elle est une chance historique et une charge nécessaire.

Ce texte constitue en effet la chance historique de rendre toute sa cohérence à Versailles et de rétablir l'unité domaniale du monument le plus emblématique de notre patrimoine, rescapé des tourmentes de l'histoire, un monument justement consacré au XIX^e siècle « à toutes les gloires de la France » parce qu'il est apparu comme l'expression la plus achevée d'un âge d'or de notre civilisation.

Cette initiative de la représentation nationale vise à rendre au public – à tous les Français et aux visiteurs du monde entier – l'ensemble du château de Versailles, fleuron de notre patrimoine, symbole de la monarchie et haut lieu de la démocratie parlementaire, puisqu'il fut également le théâtre des grandes heures de la République et de son avènement. Lorsque, le 17 juin 1789, l'Assemblée du tiers état, rejointe par une minorité de privilégiés, prend le titre d'Assemblée nationale, c'est à Versailles qu'a lieu cet événement fondateur. C'est à Versailles qu'est adoptée le 26 août la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

Si le silence s'installe dans ces lieux lorsque, le 12 octobre 1789, l'Assemblée, pour suivre le Roi, décide de son transfert à Paris, c'est encore un gouvernement républicain qui, à l'issue du conflit qui a opposé la France à la Prusse, installe à Versailles l'Assemblée élue le 8 février 1871, dans la salle de l'Opéra royal, où, chambre unique, elle siègera

pendant cinq ans. Puis le Sénat, à son instauration, siégera dans la nouvelle salle des séances que nous connaissons comme l'actuelle enceinte du Congrès dans l'aile du Midi.

La III^e République en fera le théâtre régulier des élections du Président de la République par l'Assemblée nationale, formée de la Chambre des députés et du Sénat réunis. C'est donc également un monument républicain que vous allez restituer à nos concitoyens et aux visiteurs du monde entier.

Cette restitution au ministère de la culture et de la communication et l'affectation de ces espaces à l'établissement public chargé de mettre en valeur cet ensemble entraînera des conséquences d'ordre fonctionnel de la plus haute importance.

La mise à disposition d'espaces supplémentaires affectera de façon très positive la mise en œuvre du Grand Versailles et de son schéma directeur décidé par le Gouvernement en octobre 2003 en vue d'améliorer les conditions d'accueil des 4 millions de visiteurs reçus chaque année et de garantir les conditions normales de sécurité du monument.

Il est trop tôt pour détailler les conséquences de cette nouvelle affectation. Il est clair toutefois – et c'est la démarche adoptée par l'établissement public – que les espaces libérés seront mis au service des publics, de tous les publics. Ils pourront permettre notamment de développer, dans des conditions optimales, les fonctions d'accueil, d'information, de billetterie, de préparation à la visite ou encore les services offerts aux jeunes scolaires qui viennent à Versailles par centaines de milliers. D'autres initiatives compléteront heureusement ce premier ensemble d'affectation des locaux.

Je demande à Christine Albanel, présidente de l'Établissement public du château et du domaine de Versailles de faire procéder, dans les semaines et les mois qui viennent, au réexamen du schéma directeur, mais on peut, dès aujourd'hui, déjà affirmer qu'il en sera sans aucun doute simplifié et qu'il prendra une ampleur nouvelle.

Cette restitution, pour historique et nécessaire qu'elle soit, n'en constitue pas moins une charge : je ne puis le cacher – je faillirais à ma tâche en le faisant – et nous en sommes d'ailleurs tous conscients. Il s'agit en effet de transférer la gestion de 26 000 mètres carrés qui équivalent au tiers de la surface actuellement ouverte au public. Cette seule surface correspond approximativement à la moitié du musée d'Orsay, à l'ensemble du musée des Arts décoratifs de Paris ou à l'ensemble de l'aile Richelieu du musée du Louvre.

M. René Dosière. Ce sont des économies pour l'Assemblée !

M. le ministre de la culture et de la communication. Le calcul de ces charges supplémentaires n'est pas fait. Elles s'étaleront dans le temps, mais leur prise en compte nécessitera des moyens nouveaux, dont il convient de prévoir la montée en charge. Par ailleurs, des conventions avec le Parlement devront être passées afin de prendre en compte dans toutes ses dimensions la période transitoire, que l'on peut évaluer à quatre ans.

Votre proposition de loi autorise donc aujourd'hui un programme d'une portée considérable, qui s'inscrit dans la durée. Il est conforme à l'ambitieuse politique du patrimoine que les Français appellent de leurs vœux et que je souhaite conduire avec votre soutien.

Il permettra au château et au domaine de Versailles de porter toujours haut les grandes causes nationales au service de la culture et de la France. Cette initiative suscite de grands

espoirs. La mise en valeur de notre patrimoine contribue à la fierté nationale nécessaire de nos concitoyens, au rayonnement et à l'attractivité de notre pays et à la multiplication des emplois. Au moment où nos concitoyens redoutent l'uniformisation, la standardisation et la perte d'influence de notre pays, voire sa diminution dans la compétition internationale, l'investissement patrimonial que ce programme permet de mettre en œuvre représente un véritable capital pour l'avenir et un réservoir d'activités et d'influences qui contribueront au rayonnement de la France.

Votre proposition s'inscrit parfaitement dans une perspective, qui réunit toutes les énergies, de mise en valeur des atouts de notre pays. S'agissant du patrimoine, je ne serai jamais M. Désengagement de l'État. Mais je souhaite que toutes les énergies, celles de l'État, des collectivités territoriales, des entreprises publiques et privées et des citoyens, soient fédérées. En ce qui concerne Versailles, je tiens à proclamer devant vous que l'État sera de manière permanente un acteur résolu et solide, mais que je compte également sur vous pour que dans la période de transition nous puissions régler de manière positive toutes les questions que votre décision posera. Je souhaite enfin remercier toutes celles et tous ceux qui, du plus modeste de nos concitoyens à la plus grande fortune internationale, se préoccupent de la mise en valeur du patrimoine de notre pays : c'est l'addition des énergies qui fait du château de Versailles un lieu de fierté et de rayonnement français, qui s'étend à l'Europe et au monde.

Merci encore de cette initiative, que le Gouvernement soutient. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Pierre Soisson.

M. Jean-Pierre Soisson. Monsieur le président, monsieur le président de l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, le président Jean-Louis Debré nous invite à effectuer un geste politique fort : rendre les locaux que l'Assemblée nationale et le Sénat occupent dans le château de Versailles.

Pour quelle raison le Parlement est-il aujourd'hui encore affectataire de l'aile du Midi du château ? La réponse – le rapporteur et le ministre l'ont donnée avant moi – relève de l'histoire.

Versailles est un lieu de mémoire à la jonction de deux mondes : l'Ancien Régime et la Révolution. Il est le témoin le plus prestigieux de l'Ancien Régime : tous les Français le savent. Ils savent moins que c'est à Versailles qu'est née la première Assemblée nationale, qu'a été proclamée la Déclaration des droits de l'homme et qu'a été fondée la III^e République.

À la fin du XIX^e siècle, l'aile des Princes du château est devenue l'aile du Parlement. C'est de son devenir que nous débattons aujourd'hui.

C'est dans la salle des Menus Plaisirs, M. le rapporteur l'a rappelé,...

M. René Dosière. Ce n'est donc pas au château !

M. Jean-Pierre Soisson. ... que se sont ouverts les états généraux le 5 mai 1789 et que fut adoptée le 17 juin la motion de Sieyès créant une Assemblée nationale.

C'est dans la salle du Jeu de Paume...

M. René Dosière. Ce n'est donc pas au château !

M. Jean-Pierre Soisson. ... qu'a été prêté le serment du 20 juin 1789 de ne jamais se séparer jusqu'à ce que la Constitution du royaume fût établie et affermie. Le serment, rédigé par Target, a été lu par Bailly. Tous les représentants de la nation, à l'appel de leur nom, l'ont juré et ont signé le procès-verbal, par sénéchaussée et par bailliage, les deux pratiques mélangeant en quelque sorte l'Ancien et le Nouveau Régimes.

C'est à nouveau dans la salle des Menus Plaisirs que furent adoptés en juillet et en août 1789 les articles de la Déclaration des droits de l'homme, qui forma le Préambule de la première Constitution de septembre 1791. Quand le roi fut contraint de gagner Paris en octobre 1789, l'Assemblée nationale le suivit pour s'installer à Paris, dans la salle du Manège des Tuileries.

Elle ne revint à Versailles qu'après la chute du Second Empire, en 1871 : après avoir siégé à Bordeaux dans le Grand Théâtre, elle s'installa dans l'opéra du château le 20 mars 1871. C'est là que furent votées les lois constitutionnelles de 1875 qui créèrent la III^e République. L'une d'elles institua le bicaméralisme, c'est-à-dire la coexistence d'une chambre des députés et d'un sénat. Elle impliqua une nouvelle organisation du travail parlementaire. Le Sénat conserva pour lui la salle de l'Opéra et la Chambre rejoignit, dans l'aile du Midi, l'actuelle salle du Congrès, qu'aménagea le fils de l'architecte du Palais-Bourbon, Edmond de Joly.

En août 1879, les deux chambres ont regagné Paris. Les locaux de Versailles ne sont plus utilisés que pour l'élection des Présidents de la République et les révisions de la Constitution. L'élection du Président de la République ayant lieu depuis 1962 au suffrage universel, seules les révisions de la Constitution se déroulent désormais à Versailles.

Il est donc permis de s'interroger sur l'affectation permanente au Parlement de locaux qui, n'ayant pour lui qu'une utilité épisodique, sont situés dans l'un des plus prestigieux monuments de l'histoire de France.

La décision du président Jean-Louis Debré prend ainsi tout son sens.

L'Assemblée n'a pas vocation à gérer et à entretenir un patrimoine historique qu'elle n'utilise pas de manière quotidienne. L'affectation d'une partie de l'aile du Midi à des assemblées parlementaires présente aujourd'hui plus d'inconvénients que d'avantages. Les assemblées n'ont même pas la maîtrise des travaux, qui doivent être conduits par l'architecte en chef des monuments historiques.

Toutefois, si nous pouvons libérer Versailles, nous devons continuer à permettre qu'y soient organisées les réunions du Congrès. Comme l'a rappelé M. le rapporteur, le Parlement doit rester maître de ses conditions de fonctionnement, y compris pour la préparation matérielle des Congrès.

Le vote de la proposition de loi va mettre fin à une situation juridique complexe. En effet, nous allons abroger l'annexe de l'ordonnance de novembre 1958 sur le fonctionnement des assemblées parlementaires, introduite par la loi d'août 2003. Cette annexe a la précision d'un règlement de copropriété : elle fait ainsi état de logements de 4 236 mètres carrés et, par exemple, au deuxième sous-sol, de l'existence de quinze caves...

La réforme imposera des conventions précisant « les conditions de la mise à disposition des locaux nécessaires à la tenue du Congrès du Parlement » de façon gratuite : c'est l'objectif de l'article 3 proposé par notre rapporteur et adopté par la commission des lois.

M. Jean-Louis Debré a évoqué avec raison, dans l'exposé des motifs, l'obligation de « vivre avec son temps ». Et d'ajouter en une belle formule : « Lorsque la tradition en vient à faire obstacle à l'adaptation aux nécessités du temps, il faut savoir y renoncer. » C'est précisément ce que nous allons faire.

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. Très bien !

M. Jean-Pierre Soisson. Deux orientations nous sont proposées, qui méritent de retenir notre attention et que le groupe de l'UMP approuve.

Il s'agit tout d'abord de recentrer autour du Palais-Bourbon les activités et les services de l'Assemblée. Il faudra demain – le président de l'Assemblée en est conscient – trouver un lieu d'accueil au musée du Parlement, actuellement installé dans le château de Versailles.

La deuxième orientation, plus essentielle à mes yeux, tend à réduire le train de vie de l'Assemblée...

M. René Dosière. Quel train de vie ?

M. Jean-Pierre Soisson. ... et à se débarrasser de bâtiments qui ne sont pas strictement nécessaires à son fonctionnement. En définitive, le président Debré nous propose de mettre l'Assemblée nationale, dans son fonctionnement et donc dans son coût, en harmonie avec les préoccupations de nos compatriotes. Nous pouvons l'en remercier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, que l'Assemblée nationale et le Sénat disposent de locaux dans le château de Versailles n'a rien d'extraordinaire, puisque la République y est en quelque sorte née. La formule peut paraître rapide car il s'agit, bien entendu, de la III^e République, mais celle-ci est en réalité la mère du régime républicain et parlementaire.

Rien n'est évident au départ : le choix symbolique de Versailles, en 1871, est le fait d'une majorité royaliste qui s'illustrera dans la répression sanglante de la Commune. Mais la France devient progressivement républicaine et c'est au château de Versailles, dans l'hémicycle construit en 1876 par Edmond de Joly – le fils de l'architecte qui a construit l'hémicycle où nous siégeons aujourd'hui – et dont le décor n'a pratiquement pas été altéré depuis, que la République a vécu ses premières années, puisqu'elle ne reviendra au Palais-Bourbon qu'en 1879.

Cela donne la mesure de l'attachement de tous les républicains à cette salle et de notre volonté d'en préserver le cadre et l'utilisation. Ainsi que l'indique *Les Lieux de mémoire*, l'ouvrage dirigé par Pierre Nora, « Versailles est le siège oublié, mais toujours possible, du Parlement, site suprême du cérémonial républicain ».

Reste que la présence parlementaire a laissé d'autres traces au château de Versailles. Le rapporteur les a évoquées : de multiples salles remplies d'archives en tous genres, dont certaines, comme la collection quasi complète de la *Pravda*, risquent de perdre de la valeur (*Sourires*), qui sont entreposées là par commodité et remplissent au total sept kilomètres de linéaires ; six logements officiels à l'usage du président de l'Assemblée, des trois questeurs, des secrétaires généraux, et six logements de fonction occupés par le personnel de gardiennage. Naturellement, ce dernier aspect alimente bien des fantasmes – ces fantasmes que Versailles a toujours suscités à travers les siècles et les pays.

M. Pascal Clément, *président de la commission, rapporteur.*
Très juste !

M. René Dosière. Vivre à Versailles ! N'est-ce pas participer à cette vie de château si mythiquement et si faussement dépeinte par Sacha Guitry autrefois ?

Or la réalité, mes chers collègues, est fort éloignée du rêve. Une rapide visite et un court séjour permettent de constater que ces appartements sont presque toujours inoccupés, et ce depuis des années. Dans ces conditions, ils ne présentent guère d'utilité pour l'Assemblée. Parlant sous le contrôle de M. Migaud, je puis vous affirmer que les questeurs céderont bien volontiers à l'établissement public ces appartements dont ils n'ont pour ainsi dire jamais l'usage.

C'est donc à juste à titre que notre président, Jean-Louis Debré, a proposé cette restitution. Toutefois, ce renoncement ne doit pas faire obstacle au rôle que continue à jouer le château dans la liturgie républicaine,...

M. le ministre de la culture et de la communication. Vous avez dit « liturgie » ?

M. René Dosière. ... en l'occurrence l'organisation du Congrès à l'occasion des modifications constitutionnelles, dont je constate, monsieur le président de la commission des lois, la multiplication, ainsi que des manifestations parlementaires exceptionnelles, telle cette magnifique journée du 22 janvier 2003 où se réunirent les parlementaires français et allemands.

Le groupe socialiste souhaite que nous demeurions les gardiens vigilants des traditions et des symboles républicains : il nous faut nous assurer que la salle des séances du Congrès ne sera jamais utilisée à des fins ludiques, commerciales ou médiatiques. Il est en effet des accommodements qui aboutissent à dévaloriser le caractère historique de certains lieux. Nous voulons préserver la salle des séances du Congrès de dérives dont l'actualité nous fournit des exemples.

S'ajoute à cela un problème plus conjoncturel : nous devons être très attentifs à l'organisation du transfert du musée du Parlement, tant sur le plan matériel que sur le plan humain, puisque le musée occupe la plupart des agents affectés à Versailles, trente-cinq personnes dont quinze fonctionnaires.

Le groupe socialiste est d'autant plus favorable à cette proposition de loi qu'elle a été complétée en commission, selon notre souhait de « sanctuariser » la salle des séances du Congrès. Je salue bien volontiers l'initiative de notre président, Jean-Louis Debré, et la compréhension des questeurs. Et, comme notre collègue Soisson – mais en contestant le terme de « train de vie » qu'il a employé –, je souhaite bien entendu que l'Assemblée nationale puisse disposer, dans ce lieu et autour de ce lieu, des locaux nécessaires à un fonctionnement toujours plus adapté à son rôle essentiel : légiférer et contrôler. Et, là, pour cette mission, nous avons besoin de locaux. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Monsieur le président, monsieur le président de l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, mes chers collègues, il n'est pas besoin, je crois, de faire un rappel historique sur les relations qui unissent Versailles et le Parlement. Au-delà des révisions de la Constitution qui nous donnent l'occasion de nous replonger dans l'histoire de France, Versailles a connu au cours des trois derniers siècles quelques hauts faits de notre institution. De la Déclaration

des droits de l'homme à l'accueil du Parlement en exil à la fin du XIX^e siècle, un lien bien particulier s'est établi entre Versailles et l'histoire parlementaire.

Depuis l'avènement de la V^e République, Versailles s'est contenté, si je peux m'exprimer ainsi, d'accueillir le Parlement réuni en Congrès. C'est par une ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires que les conditions juridiques d'utilisation des locaux de Versailles furent établies. Aux termes de l'article 2, il est indiqué que « les locaux dits du Congrès [...] sis au château de Versailles », définis par une annexe, « sont affectés à l'Assemblée nationale et au Sénat ». Cette affectation induisait une utilisation exclusive par le Parlement, qui se devait dès lors d'en supporter les charges d'entretien.

La présente proposition vise à transformer cette affectation en mise à disposition, et indique qu'elle doit se faire en tant que de besoin et gratuitement.

Quelle est la portée de cette nouvelle disposition ?

Tout d'abord, il faut saluer l'initiative de notre président, Jean-Louis Debré, qui a su prendre la décision d'un tel changement au nom de raisons auxquelles nous souscrivons tous.

Cette mesure revêt un caractère éminemment symbolique et culturel. Il paraissait quelque peu regrettable qu'une partie du château de Versailles ne puisse être accessible au public, alors même que le Parlement ne l'occupe que très rarement. Le château, haut lieu de l'histoire de France, implique une ouverture la plus large possible au public, *a fortiori* quand cette partie recèle des trésors relatant l'histoire de France. Cette réaffectation profitera en premier lieu à nos concitoyens et permettra de conduire des actions d'éducation et de diffusion.

En outre, cette proposition de loi s'inscrit dans un impératif de bonne gestion publique. L'utilisation très ponctuelle des locaux du Parlement ne justifiait pas une affectation permanente. Les charges d'entretien et de gestion de ce patrimoine historique ne pouvaient plus être confiées à l'Assemblée nationale et au Sénat, qui étaient dans l'impossibilité d'envisager des travaux conséquents. C'est dans cette optique que le château de Versailles et ses visiteurs vont pouvoir se réapproprier cette partie des locaux longtemps inaccessible.

Par ailleurs, les révisions constitutionnelles, lorsqu'elles ne sont pas soumises à référendum, pourront continuer à se tenir dans les locaux du Congrès, puisque la proposition prévoit une mise à disposition pour ces circonstances.

Avant de conclure, je souhaiterais saluer une fois de plus l'initiative du président Jean-Louis Debré, qui a su faire évoluer le fonctionnement de notre assemblée en modernisant notre institution et en érigeant les principes de transparence et de bonne gestion publique en valeur fondamentale de notre parlement.

Le groupe UDF s'associe pleinement à cette démarche et votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française, du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe socialiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant les articles de la proposition de loi dans le texte de la commission.

Avant l'article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1, portant article additionnel avant l'article 1^{er}.

La parole est à M. René Dosière, pour soutenir cet amendement.

M. René Dosière. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

Article 3

M. le président. Sur l'article 3, je suis saisi d'un amendement n° 2 deuxième rectification.

La parole est à M. René Dosière, pour soutenir cet amendement.

M. René Dosière. Monsieur le président, je laisserai M. Migaud s'exprimer sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Didier Migaud.

M. Didier Migaud. Monsieur le président, mes chers collègues, permettez-moi d'abord, comme un des questeurs de cette assemblée, de saluer l'initiative du président de l'Assemblée nationale, qui remonte au début de cette législation.

Cette initiative a reçu l'accord spontané des questeurs. Nous serons très attentifs, sous l'autorité du président de l'Assemblée nationale, à faire en sorte que les conventions puissent être négociées et conclues dans des délais rapprochés. D'ailleurs, monsieur le ministre, le délai de quatre ans dont vous avez parlé me paraît bien long.

M. le ministre de la culture et de la communication. Les charges financières l'imposent.

M. Didier Migaud. Il faudra y regarder de près. Mais à partir du moment où l'Assemblée nationale se retire de Versailles, autant qu'elle le fasse rapidement et complètement.

M. le ministre de la culture et de la communication. Ce n'est pas le problème !

M. Didier Migaud. Mais venons-en à l'amendement n° 2 deuxième rectification.

Le groupe socialiste, au nom duquel je défends l'amendement, a souhaité qu'il soit bien précisé que la salle du Congrès sera réservée aux séances du Congrès et aux réunions parlementaires. Comme l'a dit René Dosière, il est des lieux qui ne doivent pas faire l'objet de négociations commerciales.

Tel est l'objet de cet amendement, qui a été approuvé par la commission des lois de l'Assemblée.

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

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. Ce matin, conformément à la procédure de l'article 88, nous avons examiné l'amendement de René Dosière.

On voit bien ce qui a pu motiver notre collègue, sans doute choqué récemment par l'attitude d'une autre assemblée, à l'occasion d'une émission télévisée qui n'était sans doute pas idéale...

M. René Dosière. Parce que vous n'avez pas été choqué vous-même ?

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. Je suis en train d'expliquer l'origine de votre amendement, même si l'on peut bien partager votre surprise – et c'est une litote.

Cela dit, le président Jean-Louis Debré a pris, selon sa belle expression, l'initiative de rendre Versailles aux Français.

Contrairement à ce que j'ai lu hier dans un journal, les « dignitaires » de l'Assemblée ne sont pas concernés, pas plus que les présidents de commission ou les vice-présidents.

Cette initiative aura des conséquences sur l'appartement du président de l'Assemblée, appartement que j'ai visité et qui se trouve totalement démeublé et repeint en blanc sur décision du prédécesseur du président Debré ; sur les trois appartements des questeurs, pour lesquels cela ne pose pas de problème, comme vient de le confirmer publiquement M. le questeur Migaud ; enfin, sur les appartements de personnels.

Qu'on ne vienne pas imaginer que d'autres parlementaires, à savoir des « dignitaires » – selon l'expression utilisée par le journal –, aient quelque intérêt à Versailles. Restent, il est vrai, les deux secrétaires généraux de notre assemblée et de l'autre assemblée ; mais ce sont des hauts fonctionnaires, et non des élus.

Que les fantasmes cessent ! La volonté du président Debré est de rendre à l'établissement public et aux Français l'ensemble du patrimoine de Versailles.

Faut-il, ou non, affecter exclusivement la salle de séances au Congrès du Parlement ?

M. René Dosière. La sanctuariser, en quelque sorte !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. En effet, c'est plutôt de cela qu'il s'agit...

Il est évident qu'elle ne peut pas être dédiée à autre chose. Faut-il pour autant s'interdire toute autre utilisation ? Imaginez que, demain, on veuille réaliser un superbe film sur la République de 1875 à nos jours, mais qu'on ne puisse même pas y passer une caméra ou y installer des figurants pour faire vivre la III^e République ! Ne risque-t-on pas de regretter un tel amendement ?

M. René Dosière. On peut toujours réaliser des décors !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. C'est coûteux, et le ministre, je le sens, va vous dire qu'il n'a pas d'argent...

M. le ministre de la culture et de la communication. Mais non, ce n'est pas cela...

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. Je pose le problème de la manière suivante : nous sommes tous d'accord avec M. Dosière. Mais faut-il visser, fixer, scotcher la vocation de cette salle de séances en affectant celle-ci uniquement au Congrès ? On peut au moins faire confiance au bureau de l'Assemblée pour veiller à sa bonne utilisation.

Nous sommes donc d'accord avec l'amendement Dosière. Mais il est peut-être un peu excessif...

M. René Dosière. Je ne suis jamais excessif !

M. Pascal Clément, président de la commission, rapporteur. Vous non, l'amendement peut-être...

La commission a adopté cet amendement, malgré mes réticences et contre mon avis. Mais l'Assemblée, après avoir entendu le Gouvernement, décidera en toute sagesse et tranchera. Le sujet relève du bon sens et pas de l'idéologie.

M. René Dosière. M. Marsaud a bien défendu cet amendement !

M. Pascal Clément, *président de la commission, rapporteur.* Tout à fait. Et j'ai eu tort en commission : mes deux autres collègues ont voté contre moi.

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

M. le ministre de la culture et de la communication. Il ne faut pas mal interpréter mes propos : mon attitude n'est pas dilatoire. Je souhaite que les conventions puissent être signées le plus rapidement possible. Mais il est de ma responsabilité de dire que des questions techniques et financières, des questions de personnels et de sécurité, bref des questions concrètes vont se poser. J'en appelle donc à la solidarité de l'Assemblée nationale et du Sénat pour que la période de transition me permette de faire face budgétairement à cette charge nouvelle, dont nous sommes fiers et heureux.

Je tiens par ailleurs à vous dire de façon solennelle que votre décision aboutit à confier entre de très bonnes mains, celles de l'État et celles d'un établissement public prestigieux, remarquablement bien administré, l'ensemble du château de Versailles.

Nous aurions pu trouver, par le biais de la convention, le moyen d'autoriser l'ouverture exceptionnelle de cette salle, sachant que, par définition, pour toute réunion parlementaire ou toute réunion du Congrès, le Parlement y est automatiquement, immédiatement et sans appel possible, chez lui.

Mais la proposition que je soumetts à votre réflexion, dans l'esprit du président de la commission des lois, est la suivante : certains symboles peuvent être nécessaires au rayonnement international de notre pays. On pourrait souhaiter que tel film historique au contenu incontestable soit tourné en partie dans l'hémicycle. Cela n'aurait rien de choquant et contribuerait, au-delà du devoir de mémoire, au rayonnement et à l'attractivité de la France.

Je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée, tout en me demandant s'il ne serait pas possible que l'État, en cas de suggestion particulièrement féconde sur le plan du respect de l'histoire et de la mise en valeur de la fierté de notre pays, demande un avis conforme ou une consultation aux deux présidents du Parlement pour honorer ce lieu du Congrès, ce lieu de la démocratie politique et parlementaire.

À l'instar de l'hémicycle de l'Assemblée nationale, qui accueille le Parlement des enfants, ce lieu pourrait servir de symbole politique positif pour notre pays, ses valeurs, sa culture et son rayonnement.

M. le président. La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Monsieur le ministre, nous n'avons aucune défiance à l'égard des personnes et des institutions en cause.

Nous sommes tous mortels, et le temps passe... Mais nous avons la conviction que certains symboles républicains ne doivent pas être dévoyés. De la courte discussion que nous venons d'avoir, nous avons retenu : dans cette salle, on pourrait faire la dictée de Pivot, un film, le Parlement des enfants... Mais si on continue ainsi, dans dix, quinze, vingt ou vingt-cinq ans, cette salle sera « marchandisée » ou commercialisée.

Nous avons voulu préciser, par cet amendement, que, selon la volonté très majoritaire de l'Assemblée nationale, cette salle historique sera réservée à des séances parlementaires. Point !

M. Didier Migaud. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Soisson.

M. Jean-Pierre Soisson. Je ne suis pas favorable à cet amendement.

D'abord, nous avons simplifié tout le dispositif législatif, ne recommençons pas à le compliquer à nouveau.

Ensuite, la volonté de l'Assemblée nationale – qu'expriment les travaux parlementaires – pourra être reprise dans la convention. Cette convention peut comporter une disposition particulière, applicable à telle ou telle manifestation : accord du président du Congrès, et sans doute du président du Sénat. Très bien, mais n'allons pas au-delà.

Inutile de reproduire ce qui s'est passé en 2003 lorsque nous avons introduit, par un artifice législatif, cette annexe à l'ordonnance de 1958.

Pour une fois, nous avons un texte simple et clair. Que l'établissement public soit maître chez lui et que lorsqu'il y a un Congrès nous soyons maîtres chez nous. Bref, ne compliquons pas !

M. René Dosière. Notre amendement est très clair et ne complique rien !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié par l'amendement n° 2 deuxième rectification.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Tout en saluant la présence du président Debré dans l'hémicycle, je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(L'ensemble de la proposition de loi est adopté.)

3

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion du projet de loi, n° 2165, ratifiant l'ordonnance n° 2004-1 374 du 20 décembre 2004 relative à la partie législative du code de la défense :

Rapport, n° 2218, de M. François Vannson, au nom de la commission de la défense et des forces armées.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures quarante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT