

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

COMPTE RENDU INTEGRAL — 11^e SEANCE

Séance du Mardi 23 Octobre 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 2680).

2. — Rappel au règlement (p. 2680).

MM. Charles Bosson, le président, Michel Crépeau, ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme.

Suspension et reprise de la séance.

3. — Modification de l'ordre du jour (p. 2680).

4. — Aspects économiques du tourisme. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 2680).

MM. Pierre Vallon, Marc Bœuf, Michel Crépeau, ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme.

Clôture du débat.

5. — Question orale (p. 2686).

Difficultés des transporteurs routiers (p. 2686).

Question de M. Jean Faure. — MM. Jean Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (transports); Jean Faure.

6. — Désenclavement routier du Massif central. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 2687).

MM. Paul Malassagne, Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

Clôture du débat.

7. — Questions orales (p. 2690).

Dotation de la région Midi-Pyrénées en prêts locatifs aidés (p. 2690).

Question de M. Gérard Roujas. — MM. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports; Gérard Roujas.

Centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile (p. 2691).

Question de M. Guy Schmaus. — MM. Michel Delebarre, ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle; Guy Schmaus.

8. — Vins de Champagne. — Adoption d'une proposition de loi (p. 2693)

Discussion générale: Mme Catherine Lalumière, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget (consommation); MM. Serge Mathieu, rapporteur de la commission des affaires économiques; Jean Amelin.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er} et 2. — Adoption (p. 2695).

Vote sur l'ensemble (p. 2695).

M. Jacques Machel.

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

9. — Exploitation des services de radiotélévision sur réseau câblé. — Rejet d'une proposition de loi déclarée d'urgence (p. 2695).

Discussion générale: MM. Georges Fillioud, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (techniques de la communication); Charles Pasqua, rapporteur de la commission des affaires culturelles; Louis Perrein, James Marson.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 2697).

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

Suppression de l'article.

L'article unique étant supprimé la proposition de loi est rejetée.

10. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2698).

11. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2698).

12. — Ordre du jour (p. 2698).

PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER,
vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 19 octobre 1984 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. Charles Bosson. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Charles Bosson. Mandaté par mon groupe de l'union centriste et persuadé d'interpréter le sentiment unanime de mes collègues, je demande que le Sénat de la République manifeste par la voix de son président, deuxième personnage de l'Etat, sa réprobation indignée devant la condamnation inique de Jacques Abouchar.

Les autorités soviétiques et afghanes au plus haut niveau doivent savoir que le peuple de France, qui s'est tant battu pour la liberté, ne peut laisser ainsi bafouer le droit à l'information garanti par toutes les chartes internationales.

C'est pourquoi nous demandons solennellement au président Alain Poyer d'intervenir pour la libération immédiate de Jacques Abouchar.

Je sollicite, monsieur le président, une suspension de séance de cinq minutes pour que nous puissions ainsi manifester notre réprobation. (*Applaudissements.*)

M. le président. Mon cher collègue, je ferai bien sûr part de vos propos à M. le président du Sénat, qui a déjà été saisi par le comité Jacques Abouchar de ce très grave problème.

Afin que les sénateurs de la République puissent manifester leur émotion, je propose au Sénat de suspendre ses travaux pendant quelques minutes.

M. Michel Crépeau, ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Michel Crépeau, ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme. Je voudrais dire, monsieur le président, que le Gouvernement de la France a fait les démarches qui s'imposaient tant auprès du gouvernement afghan qu'auprès de l'ambassade d'Union soviétique et a fermement demandé des éclaircissements sur cette affaire.

M. le président. Mes chers collègues, je vous propose donc de suspendre nos travaux pour cinq minutes, pour témoigner à la fois de notre mécontentement, de notre inquiétude, voire de notre angoisse après la condamnation de ce journaliste qui n'a fait que son métier.

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. J'informe le Sénat que M. le président du Sénat a reçu de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, la lettre suivante :

Paris, le 22 octobre 1984.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 48 de la Constitution et de l'article 29 du règlement du Sénat, le Gouvernement apporte à l'ordre du jour des travaux du Sénat les modifications suivantes :

Mardi 23 octobre, à seize heures, après les questions orales et, éventuellement, le soir :

1° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative aux vins de Champagne tendant à modifier leur taux de prise en charge au compte d'appellation d'origine « Champagne » et à fixer leur durée minimale de première fermentation ;

2° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, complétant la loi n° 84-743 du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radio-télévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma haute considération.

Signé : ANDRÉ LABARRÈRE.

Acte est donné de cette communication.

L'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui est ainsi modifié.

— 4 —

ASPECTS ECONOMIQUES DU TOURISME

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Pierre Vallon demande à M. le ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme quelles mesures le Gouvernement entend développer pour tenir compte des propositions contenues dans l'excellent rapport du Conseil économique et social sur les aspects du tourisme, notamment au niveau des grands équipements, du tourisme social et du tourisme commercial, en privilégiant les aspects suivants :

- 1° L'emploi ;
- 2° La formation ;
- 3° La commercialisation ;
- 4° Les produits et les relations avec la clientèle ;
- 5° Les structures du tourisme ;
- 6° La régionalisation ;
- 7° Le financement ;
- 8° La fiscalité ;
- 9° Le chèque-vacances ;
- 10° La promotion française : le carnet tourisme (n° 1).

Dans la discussion générale, la parole est à M. Vallon.

M. Pierre Vallon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le tourisme, dans son aspect économique, avait reçu, en 1981, sa première consécration lorsqu'il fut rattaché au commerce extérieur. Il s'agissait alors de la reconnaissance des résultats sans précédents obtenus par la balance du tourisme dans le rééquilibrage de notre balance commerciale et en particulier de notre balance des paiements.

Les changements politiques intervenus en juillet 1984 ont amené le tourisme dans les bras naturels du ministre du commerce et de l'artisanat ; il s'agissait désormais de reconnaître les structures actuelles de la profession.

En effet, voilà un secteur dont les résultats sont comparables à ceux des plus grands secteurs industriels, mais dont la structure reste le plus souvent artisanale.

Doit-on se féliciter, comme il est toujours de bon ton, que le tourisme ait changé de ministre de tutelle ? Soit, monsieur le ministre. Mais ce qui compte, c'est qu'il reste suffisamment longtemps sous l'impulsion d'hommes ou de femmes de talent, de dialogue et d'initiative.

J'en viens à l'objet de ma question : les aspects économiques de l'industrie du tourisme.

Le 13 juin 1984 était présenté au Conseil économique et social le rapport de Gilbert Trigano, qui contient un certain nombre de propositions. Je pense qu'avant l'examen du budget de votre ministère par le Sénat il serait intéressant de connaître votre opinion sur celles-ci.

L'expansion du tourisme a suivi, depuis plus de cent ans, le développement économique des pays. Mais le tourisme ne s'est développé dans le nôtre qu'après 1936, date de la création des congés payés. Depuis 1945, le tourisme avait réussi à éviter toutes les crises, et ce jusqu'en 1983. Mais une série de facteurs nationaux — diminution du niveau de vie des Français, fiscalisation accrue de certains secteurs du tourisme, piétinement voire régression des crédits aux industries du tourisme — ajoutés à un nouveau mode de vie ont amené une inquiétante stagnation des résultats de certains secteurs.

La France a mis très longtemps à comprendre que la connaissance du tourisme était la condition *sine qua non* de son développement. Depuis 1978, on commence à se rendre compte que ce secteur économique recèle des potentialités encore non exploitées.

Cette prise de conscience n'a pas encore été suivie de la mise en place des moyens que nécessite l'exploitation de cet « Eldorado » qu'est le tourisme.

Dans le climat actuel de concurrence exacerbée entre les grands pays touristiques, il importe de ne pas considérer la demande touristique comme une donnée spontanée sur laquelle aucune action n'est possible.

Comme le constate M. Gilbert Trigano, les résultats considérables du tourisme — 9 p. 100 du P. N. B., plus de 1,5 million d'emplois ainsi que 22,5 milliards de francs de solde extérieur en 1983 — ont été obtenus à des coûts extrêmement faibles et permettent de noter le rapport exceptionnel avantages-coûts du tourisme.

Malgré une profession protéiforme très dispersée, bien émietée, malgré l'inadaptation de nombreuses réglementations et procédures, le tourisme doit prendre un tournant et développer une réelle stratégie.

Face à cette situation, on peut avancer un certain nombre de propositions.

En matière d'emploi, le tourisme est traditionnellement considéré comme utilisant, de façon intensive, le facteur travail. Il est générateur d'emplois, étant donné la composante des services rendus par un personnel que l'on retrouve dans presque toutes les prestations touristiques.

Nous constatons que 80 p. 100 des entreprises du tourisme emploient moins de dix salariés et qu'à côté des emplois permanents plus de 60 p. 100 des emplois sont saisonniers. La mise en place d'un statut du travailleur saisonnier devient donc une nécessité.

Pour les travailleurs saisonniers longs, notamment ceux qui effectuent les deux saisons — la saison d'hiver et la saison d'été — la combinaison de deux contrats à durée déterminée devrait leur permettre d'obtenir des garanties sur le plan social équivalentes à celles des salariés permanents, d'autant que ces salariés effectuent en plus, sur de courtes périodes, des horaires qui dépassent largement ceux de la durée maximale de travail. Malheureusement, la législation de notre pays étant plutôt orientée sur la situation des travailleurs permanents, ces travailleurs saisonniers subissent des préjudices importants.

Le statut réclamé depuis de nombreuses années par les salariés de la profession doit ménager la nécessaire grande mobilité de ce personnel.

En matière de formation, le tourisme étant principalement une activité de service, les filières de formation en matière touristique, sauf dans les domaines techniques, comme les secteurs de cuisine, sont largement inadaptés.

Cette inadaptation tient à la médiocre qualité d'un certain nombre d'écoles et à l'inadéquation des enseignements avec les caractères spécifiques du tourisme : commercialisation, animation, relations humaines et gestion.

La formation touristique doit donc être repensée en faisant appel non seulement aux techniques de communication, mais aussi, je le souligne, aux techniques de gestion les plus modernes.

La création d'une commission informatique au sein de votre ministère ne saurait être significative de prises de position et de décision à plus tard, à trop tard. Envisagez-vous rapidement, monsieur le ministre, sur la base des conclusions de cette commission, de provoquer les indispensables concertations en ce domaine ?

Est-il besoin de signaler, cela est une évidence, que la connaissance de langues étrangères est une nécessité pour le tourisme aujourd'hui ?

En matière de commercialisation, il est certain que l'offre touristique française est encore insuffisamment organisée et connue tant en France qu'à l'étranger.

Dans le domaine de l'information, il convient de conjuguer les rôles des instances locales, départementales, régionales et étatique. L'information des données touristiques, dont l'A. N. T. I., l'Agence nationale pour l'information touristique, devient le noyau central, doit être rapidement développée. Cela nécessite de passer des contrats avec ces instances pour éviter une prolifération des systèmes d'information qui deviendront vite incompatibles entre eux. Un schéma directeur national doit être mis en place et c'est à l'A. N. T. I. d'en assurer la mise en œuvre et de justifier ainsi l'augmentation de 40 p. 100 de ses crédits prévus dans le budget de 1985.

Dans le domaine de la commercialisation, le doublement de la subvention versée à Bienvenue-France pour 1985 et la majoration des crédits de formation touristique de 26 p. 100 devrait permettre l'intensification des actions d'information et de prospection, ainsi que le renforcement des moyens de représentation du tourisme français à l'étranger.

Il revient aux professionnels, aux régions et à l'Etat de montrer qu'ils sont capables de travailler ensemble pour assurer des opérations conjointes de promotion à l'étranger. La stimulation de la demande par des campagnes bien orchestrées dans les pays joue désormais un rôle moteur dans les choix du consommateur touristique.

Il faut d'ailleurs reconnaître que nombre de régions prennent des initiatives dans ce sens, comme le fait la région Rhône-Alpes tant en Amérique qu'au Japon. Plutôt que « les opérations du bout du monde » — et je viens d'en citer une — entendez-vous, monsieur le ministre, stimuler « les opérations de proximité » chez nos plus proches clients, c'est-à-dire dans les pays européens ?

Il convient également de ne plus négliger la stimulation de la demande sectorielle, telle la promotion du tourisme d'affaire, particulièrement des congrès, du tourisme de santé.

Pour améliorer la commercialisation du tourisme, il convient également de renforcer le rôle des agences de voyages, en les autorisant à étendre leur activité à l'ensemble des produits de tourisme, notamment au secteur locatif de vacances.

Je présenterai, au printemps, si le Gouvernement ne s'engage pas à le faire dans un proche avenir, une proposition de loi tendant à modifier la loi de 1975 à ce sujet, en concertation avec la profession.

Je soulignerai également, en matière de commercialisation, la nécessité de créer en France, pour le transport aérien, des compagnies de transport à la demande.

En matière de produits et de relations avec la clientèle, nous devons noter que le produit touristique n'est pas un produit de consommation courante. Le consommateur éventuel a besoin d'une masse d'informations avant de prendre sa décision sur une destination touristique. L'information est devenue une base fondamentale pour le développement du tourisme.

Aussi convient-il de normaliser les informations de base qui doivent figurer dans chaque catalogue. De plus, il est nécessaire de fixer avec plus de précision un certain nombre de règles, qu'il s'agisse de la description précise du type de produit, de la disponibilité, du prix, des droits et obligations des deux partenaires.

A ce sujet, on peut s'en étonner, certains professionnels, voire des associations, refusent encore la location à la semaine et imposent soit la location à la quinzaine, soit la location au mois. Cette rigidité dans la disponibilité du produit explique en partie, d'une part, les mauvais résultats constatés dans le Pays basque et, d'autre part, la diminution assez nette de fréquentation de certaines régions en septembre, lorsque certains salariés souhaitent utiliser leur cinquième semaine de congé.

Cette normalisation des règles, qui assouplirait les conditions du marché, devrait permettre de concrétiser l'action des campagnes de promotion auxquelles l'Etat participe.

A ce sujet, il serait souhaitable que la direction du tourisme édicte, chaque année, un recueil indiquant les différents producteurs et intermédiaires du tourisme.

Pour favoriser le développement du tourisme français, il importe de doter celui-ci d'une structure administrative chargée de missions de rassemblement.

En haut de la pyramide, la direction du tourisme manque de moyens, tant humains que financiers. A ses côtés, l'A. N. I. T. et Bienvenue France disposent certes de budgets en amélioration permanente, mais largement insuffisants.

Organe d'études, de conseils et de propositions, le conseil supérieur du tourisme végète parce que le Gouvernement ne veut pas admettre une extension de son rôle et de ses moyens. Cela ne date pas d'aujourd'hui, monsieur le ministre.

Voilà un organisme qui rassemble la totalité des professionnels du tourisme et qui ne dispose que d'un nombre ridicule de personnels permanents. Ce n'est pas faute de présenter des études intéressantes, en particulier celle dont les Français ont pu ressentir les premiers effets dès cette saison : l'accueil des enfants dans le secteur hôtelier.

En outre, le tourisme, à l'échelon national, manque de moyens, notamment d'une structure dynamique identique à celle des grands offices nationaux de nos voisins anglais ou allemand.

Cette insuffisance au niveau national est encore accentuée par des baisses des moyens informatiques et statistiques du ministère pour 1985.

L'absence de rassemblement dans une structure unique des intervenants multiples du tourisme est la marque significative de la non-reconnaissance de ce secteur, qui n'a pu à ce jour accéder au statut de ministère à part entière. Il s'agit d'un vœu pieux que nous formulons depuis de nombreuses années.

En clair, il faut, pour agir, une direction générale du tourisme dotée de moyens financiers et de personnels regroupant tous les services et les bureaux qui, dans d'autres ministères, ont en charge des dossiers intéressant le tourisme. Je sais que cela n'est pas facile, mais il faudra que nous y parvenions un jour.

Entre la douzaine de ministères qui gèrent les crédits du tourisme, la douzaine de fonds de financement et d'organes connexes et le double rattachement de certains de ces services, comment voulez-vous, mes chers collègues, qu'un observateur, même au fait du tourisme, puisse imaginer que les pouvoirs publics ont véritablement une politique de tourisme ? Le tourisme, c'est l'hydre de Lerne.

A l'échelon régional, une réforme des comités régionaux du tourisme est nécessaire. A côté du délégué régional au tourisme, représentant de l'Etat, le comité régional doit disposer d'une large indépendance en matière de promotion, de commercialisation et de programmation des aménagements et des équipements touristiques.

Le Sénat avait, à l'automne 1982, adopté une proposition de loi à l'unanimité. Notre collègue Marc Bœuf avait œuvré en ce sens. Etait-ce la bonne solution ? Je ne sais plus. Les résistances rencontrées à l'Assemblée nationale m'incitent à penser que la concertation avec les régions n'avait peut-être pas été assez poussée et surtout que n'avait pas été prise en compte — à ce moment-là, nous n'en étions pas responsables — la notion de décentralisation. Quand ce texte reviendra-t-il en discussion au Sénat, monsieur le ministre ?

L'action des régions doit être également orientée vers la formation des métiers du tourisme.

L'impulsion des régions doit être relayée et rassemblée au niveau supérieur, celui de l'Etat, d'une part, dans le cadre des contrats de Plan et, d'autre part, par un organe étatique, voire européen, pour la promotion.

A l'échelon départemental, le rôle des comités départementaux de tourisme doit être accru, d'une part, pour prospecter, moderniser, dynamiser, équiper, animer le département dans son action touristique, d'autre part, pour engager collectivement au sein des comités régionaux de tourisme les actions de promotion nécessaires à la connaissance de l'offre touristique des départements. La reconnaissance du rôle des C. D. T. par une convention passée avec l'Etat se révèle indispensable.

A l'échelon local, les syndicats d'initiative et les offices de tourisme doivent devenir des rassembleurs d'information et des organes d'animation. Leur rôle est fondamental si l'on souhaite développer l'impact de l'A. N. I. T.

En matière de financement, enfin, la France se place depuis de nombreuses années dans les tout premiers rangs dans le monde en ce qui concerne les volumes des divers échanges effectués par les voyageurs étrangers. Cette évolution favorable est due, d'une part, à l'attrait et au poids du patrimoine touristique national et, d'autre part, à la situation très favorable de certaines monnaies étrangères, dont sont porteurs une grande majorité de nos touristes étrangers.

Le tourisme est une activité qui fait appel à de nombreux prestataires, tout d'abord s'agissant de la création des diverses formes d'immobilier touristique. Une relance de ce secteur ne pourrait que favoriser la reprise des entreprises du bâtiment et des travaux publics. Etant donné la variété des secteurs qui sont à l'origine de ces produits, le tourisme est un élément particulièrement « dynamisant » de l'activité économique.

Aussi faut-il que l'on tranche de façon claire entre l'aide à la personne et l'aide à la pierre. Tout est une question de crédits. Toutefois, compte tenu des conséquences particulièrement favorables d'une relance de l'immobilier touristique sur d'autres secteurs en crise, ne pourrait-on pas élargir le champ et le nombre des bénéficiaires des prêts à taux privilégiés jusque-là réservés aux équipements de tourisme social ?

Quand sera créée la société d'innovation touristique annoncée par le ministère de l'économie et des finances ?

En matière de fiscalité, une récente loi de finances a fait passer du taux réduit au taux normal la T. V. A. sur les prestations hôtelières quatre étoiles et quatre étoiles luxe et a entraîné cent déclassements d'hôtels de niveau international. C'est une partie de l'image et du prestige de la France qui s'est détériorée par une mesure dont il serait intéressant de comparer, d'une part, les conséquences sur l'emploi dans ce secteur et, d'autre part, les recettes fiscales nouvelles.

Une harmonisation de la fiscalité au niveau de la taxe professionnelle pour tous les secteurs du tourisme doit être recherchée.

Le Conseil économique et social a proposé le rétablissement du remboursement intégral de la T. V. A., qui serait un élément important de la relance à l'investissement dans les résidences banalisées du tourisme.

J'ai parlé tout à l'heure de l'effort que l'Etat devait faire pour l'aide à la pierre au détriment de l'aide à la personne. Je le dis à une exception près : le chèque vacances doit être relancé.

Cette mesure a été proposée en 1977 par les auteurs du rapport « Choisir ses loisirs ». La création en mars 1982 du chèque vacances marque la volonté de faciliter l'exercice du droit aux vacances pour tous.

Inspiré de modèles étrangers, notamment du modèle suisse qui est déjà ancien, sans jamais les égaler, le chèque vacances est un système d'aide à la personne pour les salariés les plus défavorisés par une contribution de l'employeur.

Le chèque vacances est un quasi-échec pour l'instant, d'une part, parce qu'à mon sens préexistent d'autres aides à la personne qui devraient toutes être transformées en chèque vacances et, d'autre part, parce que le champ du chèque vacances est relativement limité.

Supprimer le plafond de ressources, faire bénéficier du chèque les retraités et les chômeurs, étendre le nombre des émetteurs : aide sociale, caisse de retraite, mutuelles, allocations familiales, collectivités locales, administration, telles sont les propositions qui doivent être abordées si l'on veut que le chèque vacances ne demeure pas la « grande illusion » du tourisme social et du temps libre.

Enfin, il faut retenir l'innovation proposée au titre de la promotion du « produit France » à l'étranger : le « carnet de tourisme ». Il présenterait deux avantages : incitation à la consommation de produits français par les touristes étrangers et production de recettes de trésorerie pour le financement touristique.

Parallèlement à cet effort de promotion, je souhaite que notre pays développe la vente d'ingénierie et d'équipements touristiques. La France a un certain retard en ce domaine. En effet, en dehors des grandes chaînes nationales d'hôtellerie

de haut de gamme confortant les destinations des transporteurs aériens, il ne s'est guère passé d'événements importants structurant notre volonté d'exploitation dans ce secteur.

En ce domaine, une véritable stratégie peut se développer. En effet, en matière d'aménagement, l'expérience de la France est importante; en matière d'ingénierie et de technologie, l'exploration des marchés est encore à faire; en matière de gestion et de formation, la demande est forte.

Une place primordiale est à acquérir. La France avait un grand renom dans le domaine touristique; elle doit savoir l'exporter.

Monsieur le ministre, vous exercez, en 1984, la tutelle sur un secteur qui a besoin de se réorienter, qui doit se développer encore et se rassembler. Plusieurs lois relatives au tourisme et à l'aménagement du territoire sont actuellement en instance devant le Parlement. En outre, le 9^e Plan a fixé nombre d'objectifs. Quels moyens nouveaux, législatifs, réglementaires et financiers, allez-vous donner à un secteur qui se doit de se tourner résolument vers l'horizon 2000 ?

La part importante des participations qui sont les siennes dans l'industrie du tourisme doit inciter l'Etat à prendre ses responsabilités, lesquelles ne doivent pas s'arrêter à la reconnaissance verbale d'un phénomène dont l'approche statistique est curieusement élastique.

Face aux médiocres performances d'une partie de notre secteur industriel engluée dans une crise sans précédent et tentant désespérément de s'adapter, face à un déséquilibre permanent de nos échanges internationaux, la France demeure l'un des tout premiers pays du monde pour l'accueil des touristes étrangers, pour la qualité et l'importance du parc hôtelier, pour l'aménagement du territoire touristique ainsi que pour la création des produits touristiques.

Monsieur le ministre, il appartient à votre équipe de propulser ce secteur économique d'importance vers sa chance de l'an 2000, celle qui le verra s'affirmer comme une toute première industrie de notre pays. Vous pouvez compter sur nous pour vous y aider. *(Applaudissements.)*

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

M. Marc Bœuf. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans son rapport sur le tourisme, M. Verger écrivait : « La France, bien qu'elle soit l'un des plus anciens pays touristiques du monde, n'a pris conscience que très récemment de l'importance économique du tourisme. Le chiffre d'affaires représente plus que celui de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche. »

Cette prise de conscience se fait, monsieur le ministre, mais elle se fait trop lentement à notre gré. Cependant, que soit remercié le Conseil économique et social pour le rapport fait par M. Trigano sur les aspects économiques de l'industrie du tourisme.

Ce rapport, bien qu'il ne soit pas exhaustif, aborde tous les principaux problèmes du tourisme et apporte, dans certains cas, des solutions qui mériteraient d'être retenues.

Vous me permettrez de faire, le plus brièvement possible, un certain nombre de remarques.

Personne n'ignore, actuellement, l'importance économique du tourisme : 9 à 10 p. 100 du produit national brut selon les estimations; plus de 1,5 million d'emplois; 22 milliards de francs de solde extérieur en 1983 auxquels s'ajoutent 6,5 milliards de francs d'exportation et d'ingénierie touristiques.

La France est, actuellement, le seul pays de l'Europe du Nord à avoir un solde touristique excédentaire. « Ce sont donc de bons résultats dans un cadre général bien peu organisé et dans une relative indifférence », dit le rapport.

Notons, cependant, qu'avec l'arrivée du nouveau Gouvernement en juillet dernier nous avons eu un ministère du tourisme à part entière. C'est une bonne chose, mais il serait souhaitable que le budget du tourisme ne soit plus réparti entre plusieurs ministères et qu'une seule ligne budgétaire lui soit affectée. Alors que le tourisme est un élément vital de l'économie française, son ministère de tutelle ne gère que 20 p. 100 du budget que l'Etat lui affecte. Des ministères comme ceux des finances et de l'intérieur ont des budgets consacrés au tourisme beaucoup plus importants.

Malgré les très bons résultats enregistrés, des progrès pourraient encore être réalisés. Le rapport du Conseil économique et social indique la faiblesse des moyens de promotion : 64 millions

de francs pour un solde extérieur de 22 milliards. Mais ne sont pas pris en compte, dans cette analyse, les efforts accomplis par les communes, les départements et les régions. Une coordination plus grande entre tous les participants à la promotion entraînerait une meilleure efficacité.

Je souhaite, personnellement, que Bienvenue-France arrive à faire ce travail de coordination non seulement avec les différentes collectivités locales, mais aussi avec les professionnels. A cet égard, les comités régionaux et les comités départementaux du tourisme ont un rôle immense à jouer, mais pour que les efforts ne s'éparpillent point, une réorganisation du tourisme est à mettre à l'étude.

Voilà deux ans, comme mon collègue M. Vallon l'a rappelé tout à l'heure, le Sénat a voté à l'unanimité une proposition de loi que j'avais eu l'honneur de présenter et qui concernait la réorganisation des comités régionaux du tourisme.

Il se peut que cette initiative soit venue trop tôt dans le cadre de la législation sur la décentralisation. Mais il est temps, je crois, monsieur le ministre, de faire le point sur cette question et de définir les rôles respectifs des comités régionaux et départementaux du tourisme.

Le rapport pose également, à mon sens, un faux problème : celui des relations entre le tourisme commercial et le tourisme dit social, que j'appellerai plutôt le tourisme associatif. Entretenir cette dualité est néfaste à la promotion de notre tourisme; nous avons encore des terres à défricher et il y a de la place pour tous.

Au contraire, sous l'égide des différents comités départementaux et régionaux, la coexistence entre ces deux formes de tourisme s'avère fructueuse.

Je pense que le Gouvernement devrait prendre en compte les propositions faites par le rapport en ce qui concerne la formation. Elle est nécessaire et est étroitement liée à un statut de la profession. Il serait indispensable d'insister sur l'apprentissage des langues étrangères et sur une formation plus poussée en matière de gestion. Trop souvent, des hôtels ou des villages de vacances sombrent parce qu'ils ne sont pas dirigés par des gestionnaires. Dans tout programme de formation, une priorité devrait être accordée à la gestion.

Celle-ci, comme l'information et la promotion, exige des techniques nouvelles; l'informatique et la télématique doivent jouer un grand rôle. L'A.N.I.T. — Agence nationale pour l'information touristique — a déjà réalisé un grand travail dans ce domaine. Mais, là encore, une coordination entre les divers partenaires s'avère indispensable.

Mais je crois surtout que, comme l'indique le rapport, il faut tenir compte aujourd'hui de l'évolution du comportement des touristes.

Le 9^e Plan prévoit que, en 1990, 67 p. 100 des Français partiront en vacances. La cinquième semaine de congés, l'accroissement du temps libre, l'aspiration « à vivre ses vacances » sont des phénomènes qu'il ne faut point négliger. La séparation entre le tourisme et les loisirs apparaît de plus en plus faible.

Parfois, nous devons rechercher un tourisme à thème. C'est, d'ailleurs, ce qui se passe actuellement en Gironde où de nouvelles stations ont un objectif bien précis. C'est ainsi que nous avons créé celle de Carcans-Maubuisson, station de la promotion de la santé par le sport, et que nous sommes en train de mettre en chantier la station d'Hourtin, qui sera celle de la petite enfance.

De plus en plus les vacances sont un moment privilégié pour l'être humain qui cherche à exercer des activités qu'il ne peut pas pratiquer durant le reste de l'année. Elles sont l'occasion de développer et d'épanouir ses qualités physiques, artistiques ou intellectuelles.

Le tourisme doit, alors, avoir une autre dimension. Il doit être à visage humain, respecter l'environnement; il doit être un service et une relation personnalisée. Tout doit être fait pour que son aspect commercial soit mieux connu et renforcé.

Mais il faut aussi qu'il ait de plus en plus ce rôle de communication entre les hommes afin qu'il existe une communion entre celui qui accueille et celui qui est accueilli, permettant une connaissance plus profonde des uns et des autres. *(Applaudissements.)*

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

M. Michel Crépeau, ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme. Monsieur le sénateur Vallon, je vous remercie d'avoir posé cette question orale qui me permet d'exposer au Sénat les grandes orientations de la politique du tourisme que j'entends mener au sein du ministère qui m'a été confié. Même si notre débat anticipe quelque peu sur celui que nous aurons lors de la discussion de la loi de finances, il est l'occasion d'ouvrir un dialogue utile et fructueux avec le Sénat, que je dois considérer comme un partenaire privilégié dans la mesure où il exprime très largement la sensibilité des collectivités locales qui se trouvent, bien entendu, au premier rang de nos préoccupations en matière de tourisme.

Monsieur le sénateur, vous avez évoqué abondamment le rapport présenté par M. Trigano devant le Conseil économique et social, rapport qui, d'ailleurs, a été adopté à l'unanimité par ce même conseil ; ce dernier constitue une assemblée dont les travaux, généralement de très grande qualité, méritent d'être pris en compte et ce, peut-être plus qu'ils ne le sont habituellement. Bien entendu, ce rapport est à lui seul tout un monde et il soulève à peu près toutes les questions que nous devons nous poser ; c'est pourquoi si je voulais répondre point par point aux problèmes évoqués par le rapport Trigano, ainsi que par M. le sénateur Vallon, mon intervention serait fort longue et n'entrerait donc pas dans le cadre des questions orales.

Pour l'essentiel, le Gouvernement et moi-même sommes tout à fait convaincus du fait que le tourisme est appelé à devenir, dans les années qui viennent, l'une de nos toutes premières industries exportatrices. D'ailleurs, il l'est presque déjà — il faut le constater et nous pouvons nous réjouir — avec 22 milliards de francs d'excédent en 1983 et, probablement, 24 milliards en 1984 ; pour ma part, je suis tout à fait convaincu, comme l'était d'ailleurs Mme Edith Cresson qui avait en charge les responsabilités de l'exportation touristique avant moi, que l'on peut doubler cet excédent dans les cinq à dix années qui viennent ; tel est l'objectif.

Nous le pouvons à condition, bien entendu, que l'on nous en donne les moyens. Or, nos moyens, sur le plan financier d'abord, sont ce qu'ils sont dans l'état actuel des choses. Comme vous l'avez souligné, il est parfaitement exact que le budget du tourisme n'est pas le budget le plus important, même s'il est marqué cette année par une progression plus forte que celle qui caractérise la plupart des budgets des autres départements ministériels.

Mais ce qui est tout à fait frappant, c'est que même si la France ne consacre pas au tourisme les ressources qu'y affectent d'autres pays concurrents comme l'Irlande — mais la France n'est pas l'Irlande et elle doit financer bien d'autres activités — ce qui est tout à fait frappant, dis-je, et qui vaut d'être souligné, c'est qu'en matière de tourisme, ce n'est pas l'Etat qui est le premier intervenant : ce sont les collectivités locales et les professionnels. Personnellement, je m'en réjouis, et je vous dis les choses telles que je les pense. C'est ainsi que si nous mettons bout à bout, mesdames, messieurs les sénateurs, les ressources que l'Etat affecte au tourisme, celles qu'y consacrent les régions, les départements, les communes, voire d'autres départements ministériels — M. Bœuf l'a souligné : les crédits d'assainissement concernent, bien sûr, le tourisme, de même que le fait d'avoir de l'eau propre sur les plages — si nous mettons bout à bout ces ressources et celles que consacrent les professionnels, nous nous apercevons, ce qui est tout à fait essentiel, que nous disposons non de trop d'argent — il n'y en a jamais trop — mais en tout cas que cet argent ne peut pas être utilisé de la manière la plus judicieuse qui soit parce que nous éparpillons et dispersons nos efforts. Ce n'est pas opportun, compte tenu de notre objectif : nous lancer à la conquête d'un marché qui est — et il le sera de plus en plus — par sa nature même, un marché mondial.

Sans doute, avez vous lu, comme moi, dans le journal *Le Monde*, l'analyse de la situation économique mondiale, réalisée dans le cadre de l'O. N. U. ; selon cet article, le secteur des services représente déjà, à lui tout seul, les deux tiers du produit intérieur brut mondial, l'agriculture et l'industrie représentant le tiers restant.

Certes, dans le secteur des services, figure l'informatique, mais le tourisme en fait également partie.

Le tourisme est par nature transnational. En effet, en matière de tourisme international, il s'agit de faire franchir les frontières à l'information, aux concessionnaires et aux voyageurs. Nous devons donc procéder ensemble en quelque sorte à une révolution culturelle en ce domaine pour faire en sorte, afin

d'atteindre l'objectif que nous nous sommes fixés, c'est-à-dire doubler nos excédents d'ici cinq à dix ans, que le tourisme devienne une véritable industrie exportatrice avec toutes les conséquences qui en découlent dans tous les domaines : formation des hommes — ce sera toujours essentiel — aux techniques modernes de la profession, formation à la gestion, pour toutes les formes de tourisme y compris le tourisme social — M. Bœuf a eu parfaitement raison de le souligner — formation aux techniques modernes de la communication, de l'information et tout simplement du commerce.

Mesdames, messieurs les sénateurs, si le tourisme a été rattaché au ministère du commerce, ce n'est pas par hasard, ce n'est pas pour en faire un sous-ministère, mais bien un ministère à part entière. J'insiste sur ce point, car je commence à être vexé d'entendre dire un peu partout qu'après tout le tourisme n'est pas un ministère à part entière. J'estime être un ministre à part entière avec des compétences à part entière au sein du Gouvernement. Si le tourisme a été rattaché au ministère du commerce, c'est tout simplement parce que la France dispose, dans le domaine du commerce moderne, des techniques les plus performantes au monde. C'était déjà vrai en matière touristique.

Nous ne devons pas nous sous-estimer. Le Club Méditerranée est partout présent sur la planète ; il vient même de s'installer au Japon ; le groupe Accor est représenté dans 60 pays du monde ; le groupe des Arcs porte ses ambitions très largement sur le marché américain.

Dans le domaine du commerce associé, une chaîne comme « Relais et Châteaux » est citée en exemple dans le monde entier.

La vente du savoir-faire français en matière de tourisme représente un apport non négligeable dans les excédents touristiques. Nous ne devons donc pas faire de complexes.

De ce point de vue, ce qui se passe dans le domaine du tourisme est tout à fait comparable à ce qui se passe dans celui du commerce. On voit des hypermarchés français aux Etats-Unis mais on ne voit pas d'hypermarchés américains en France — fort heureusement d'ailleurs — pour la bonne raison qu'il n'existe pas d'hypermarché américain. Ainsi les chaînes de commerce en franchise se sont emparées, en cinq ans, de 15 p. 100 du chiffre d'affaires du commerce. Dans ce domaine, aussi, nous avons les techniques les plus performantes du monde.

Voilà le matériel qu'il faut utiliser, non pas en faveur des entreprises les mieux armées, qui se passent parfaitement de nous — de l'Etat, des collectivités locales — mais au profit de l'ensemble du secteur, au profit de l'ensemble de la profession. Voilà l'objectif que je poursuis.

Par conséquent, on ne peut pas, dans une guerre économique qui est devenue une guerre mondiale, se contenter de tel ou tel dépliant touristique imprimé pour faire plaisir à tel ou tel dans tel ou tel chef-lieu de canton, et penser qu'il incitera les Japonais, les Américains ou les Allemands à se précipiter en France.

Nous vivons dans une société « médiatisée », à l'époque de la télévision, de l'ordinateur, du marketing. Des sociétés transnationales ou multinationales, dans ce secteur des services, représentent — je le répète — les deux tiers du P.I.B. mondial et recourent à des procédés modernes comme le *Joint venture*, qui consiste, par exemple, dans le domaine du tourisme, à prendre des participations françaises dans les agences de voyage américaines. Cela permettrait d'envoyer plus de touristes en France. Effectivement, les industriels ne procèdent pas autrement. On ne peut vouloir à la fois faire du tourisme une véritable industrie moderne, à l'échelle internationale, et renoncer à utiliser les méthodes qui ont assuré le succès des entreprises les plus performantes sur les grands marchés que nous devons nous efforcer de conquérir. Je réponds là très directement à M. Vallon. C'est tout à fait vrai.

La France est, certes, un pays important, un grand pays à maints égards, mais c'est tout de même un pays de dimensions limitées qui ne peut pas prétendre s'installer partout, dans tous les pays du monde, dans toutes les grandes villes de la planète, tout à coup, pour y faire de la promotion touristique !

Un bon commerçant commence par « cibler » sa clientèle. Nos cibles sont évidentes. La première, c'est le marché qui est immédiatement à notre portée, le marché européen, avec lequel la France réalise déjà la plupart de ses échanges dans le domaine économique. Pour le tourisme, c'est exactement la même chose.

Le deuxième grand marché sur lequel il faut être présent, c'est le marché nord-américain : le Canada et les Etats-Unis, c'est évident. Nous ne pouvons pas non plus nous désintéresser du

marché japonais dans la mesure où, nous le savons, l'avenir de la génération future va certainement se jouer autour du Pacifique ; la France ne peut en être absente. Cela ne veut pas dire qu'il faille se désintéresser du reste.

Après avoir « ciblé » notre clientèle, il faut déterminer des produits susceptibles de lui convenir. Nous avons trop tendance à considérer que nous sommes les meilleurs du monde et que notre façon de vivre doit s'imposer à tous. C'était vrai au XVII^e siècle, cela l'était peut-être encore au XVIII^e siècle, mais cela ne l'est plus aujourd'hui.

Un vrai commerçant, un bon commerçant est celui qui considère que le client est roi. Je ne suis pas sûr que le Ricard soit l'apéritif préféré de M. Paul Ricard ; après tout, il peut préférer le pineau des Charentes ! L'important, ce sont les goûts de sa clientèle. De même, en matière touristique, seuls importent les goûts de notre clientèle.

Après avoir « ciblé » la clientèle et fabriqué le produit, il faut le vendre avec les méthodes modernes. Entre un dépliant écrit en français, donc illisible pour les étrangers, et qui traîne sur les étagères pour servir de nids à poussière et la télévision, il y a certainement des choix à faire.

Après cela, il faut transporter les personnes. En ce domaine, des discussions et des réflexions doivent être menées avec nos compagnies aériennes, dont je n'ignore pas les obligations de service public. Mais enfin, tout cela a besoin de respirer un peu. Des assouplissements doivent sûrement pouvoir être recherchés.

Le rôle du Gouvernement, de ce Gouvernement, est de libérer les initiatives dans tous les secteurs d'avenir. Mon ambition de ministre — je le dis clairement — n'est pas de régler ou de contraindre, mais de libérer et de promouvoir : c'est la condition du succès.

Après avoir transporté les personnes, il faut les accueillir. De ce point de vue, beaucoup reste à faire dans notre pays. Cela veut dire qu'il convient d'apporter un certain nombre d'assouplissements, en matière de fiscalité et de contrats de travail par exemple. Cela est tout à fait vrai. Mais il n'est pas facile de faire bouger les choses dans ce pays, de bousculer les administrations. Il faut adapter les lois et le code du travail — vous avez tout à fait raison — tout en sauvegardant les droits sociaux. Il ne s'agit pas de régresser sur le plan social. En tout cas, je le dis clairement, ce n'est pas un Gouvernement de gauche qui le fera ! Il est bien évident qu'un chef de cuisine, un maître d'hôtel ne sont pas des garçons de bureau ou des agents qui travaillent à la conservation des hypothèques !

Les conditions de travail doivent tout de même être adaptées aux nécessités du métier tout en tenant compte des droits tout à fait légitimes des travailleurs.

M. Bœuf a eu tout à fait raison de dire qu'il ne faut pas systématiquement opposer le tourisme social à cette industrie touristique dont je vous parle. Elle est une priorité, c'est tout à fait vrai. En définitive, avec un dollar à 9,50 francs, pas très loin de 10 francs, je suis probablement le seul ministre heureux, (*sourires.*) c'est vrai, mais c'est l'occasion ou jamais de créer des courants touristiques en essayant ensuite de la pérenniser.

La clientèle, il faut l'accueillir et chaque Français, à mon avis, a sa part de responsabilité dans ce domaine : les professionnels, bien sûr, au tout premier chef, dont la formation doit être adaptée à cette réalité-là. Je sais que je fais bondir des gens au ministère de l'éducation nationale quand je demande qu'on crée un C. A. P. de garçon de café. Garçon de café, ce n'est pas un métier qui s'apprend, dit-on. C'est faux, car l'étranger qui vient en France ne rencontre pas forcément le ministre du tourisme. Il rencontre plutôt le garçon de café et celui-ci doit être capable de lui parler en anglais, en allemand ou en espagnol. Un Américain ne boit pas le *coca-cola* comme nous. Nous, nous l'avons en bouteille, eux, ils l'ont à la pression, comme nous la bière, et ils y mettent de la glace. Il faut tout de même le savoir. Le problème est identique sur toute la chaîne des métiers du tourisme.

La formation professionnelle n'est pas forcément la formation des élites. Bien sûr, nous avons de très grands chefs, Bocuse, Senderens qui sont la gloire de la France à l'étranger. J'allais oublier Troisgros ! Que M. Auroux, maire de Roanne, veuille bien m'en excuser (*M. Auroux, secrétaire d'Etat, présent au banc des ministres, sourit*). Cela nous l'avons, mais ceux qui feront une industrie touristique qui marche bien, ce seront des gens formés à tous les niveaux de la profession ; or c'est cela qui nous manque.

Pour le tourisme social, c'est la même chose, monsieur Bœuf. Je n'oppose pas une industrie touristique qui aurait pour vocation de gagner de l'argent et un tourisme social qui aurait pour seule fonction d'en perdre et de creuser des trous dans lesquels il faudrait sans fin jeter, comme dans un panier percé, les fonds publics. Le tourisme social se portera, me semble-t-il, beaucoup mieux s'il est lui aussi bien géré, c'est-à-dire avec des techniques modernes, s'il sait s'ouvrir tout naturellement sur les priorités qui ne sont pas seulement celles du Gouvernement, mais aussi celles de la France : essayer de gagner les devises dont nous avons besoin pour payer le pétrole et pour rembourser la dette extérieure.

Cela ne me choquerait pas du tout de voir des travailleurs allemands venir dans des villages de vacances qui sont vides quand les Français ne veulent pas y aller. Je ne vois pas qui aurait quoi que ce soit à perdre dans une telle démarche. C'est la nation tout entière, dans ce domaine comme dans les autres, qu'il faut mobiliser pour lui permettre de devenir plus performante, plus moderne, plus dynamique, en créant les conditions d'une bonne promotion et d'une bonne rentabilité. On parle de réconcilier les Français ; c'est bien là un domaine où un tel projet peut s'appliquer. Je le dis devant le Sénat, moi qui suis un homme de la majorité : tous les Français peuvent se retrouver sur ces objectifs, car ce sont des objectifs fondamentaux pour l'ensemble de la nation.

Quand je vais faire du tourisme aux Etats-Unis, cela m'est bien égal que le maire de New York soit démocrate ou républicain. Croyez-moi, ce n'est pas la question que je me pose ! Aussi, que des touristes étrangers aillent à Villeurbanne, à Nice ou même à Ivry-sur-Seine, cela m'est égal pourvu qu'ils viennent en France ; chacun s'en trouvera beaucoup mieux. Sur ce point, c'est la nation tout entière qu'il faut « dynamiser », en essayant de lui donner des objectifs et des perspectives, mais cela ne peut se faire qu'au coup par coup, bien entendu. Telles sont les réponses à toutes les questions pratiques et concrètes que vous avez posées.

Par ailleurs, je soulignerai que la proposition de loi votée à l'unanimité par le Sénat et présentée par M. le sénateur Bœuf a entraîné quelques difficultés dans la mesure où elle a été discutée et votée d'une manière quelque peu précipitée au moment où les choses n'étaient pas encore tout à fait au point en matière de décentralisation. En effet, on se demandait pourquoi voter une loi imposant un type de comité régional du tourisme dans les différentes régions, alors que l'on pouvait se contenter de laisser jouer les initiatives et d'appliquer la politique de décentralisation.

Les choses ont, à mon avis, beaucoup évolué et je suis en mesure de vous dire maintenant que je souhaite que « la loi Bœuf », puisqu'on l'appelle ainsi, vienne le plus rapidement possible en discussion devant l'Assemblée nationale. Ce texte a été adopté à l'unanimité par le Sénat et je pense qu'il sera voté dans de bonnes conditions également par l'Assemblée nationale. Probablement un amendement sera-t-il présenté par le Gouvernement, qui tendra à assurer une plus large représentation des professionnels. En effet, le seul défaut de votre proposition de loi, monsieur le sénateur, était que les professionnels n'étaient pas suffisamment associés aux travaux de ces comités régionaux du tourisme. Il me semble que le Sénat pourrait adopter cet amendement gouvernemental en ayant le sentiment d'avoir fait du bon travail. Cela me paraît parfaitement souhaitable et tout à fait possible.

J'en arrive ainsi à ma conclusion. Je crois, bien sûr, aux vertus de l'Etat — sinon, je ne serais pas ministre — mais je n'ai jamais été convaincu que l'Etat était le meilleur commerçant qui soit. Ce n'est pas tout à fait dans sa vocation ni dans sa nature. Il a d'autres vocations, il est d'une autre nature.

De même que c'est avec les commerçants que l'on fait du commerce, avec les artisans que l'on fait de l'artisanat, c'est très largement avec les professionnels du tourisme qu'on fera une industrie touristique. Notre rôle est avant tout de les y aider, de libérer les choses dans toute la mesure possible. Ce n'est pas toujours facile ; c'est en tout cas à cela que je m'attacherai.

De toute façon, monsieur le sénateur Vallon, le rapport Trigano dont vous avez parlé est bon. Ce qu'il faut maintenant, c'est faire entrer toutes ces propositions dans la réalité. C'est toujours plus facile à dire qu'à faire, mais, après tout, les tâches importantes ne sont jamais faciles.

Merci de m'avoir donné l'occasion de tracer devant le Sénat les grands axes de la politique touristique que je souhaite pouvoir mener au sein du ministère, de la direction du tourisme, que je

veux faire évoluer aussi très largement, de la représentation française à l'étranger, afin que la France fasse ce que j'appelais une espèce de révolution culturelle. Nous n'avons jamais vraiment été un pays de marchands. Il est grand temps de le devenir : l'environnement international nous l'impose. (*Applaudissements.*)

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 5 —

QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse à une question orale sans débat.

DIFFICULTÉS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

M. le président. M. Jean Faure expose à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports les difficultés importantes que rencontrent les transporteurs routiers dans l'exercice de leur profession.

Il lui demande la mise en place d'un plan gouvernemental d'urgence, établi en concertation avec les organisations professionnelles intéressées, tendant à l'allègement des contraintes administratives, économiques, sociales et fiscales qui pèsent lourdement sur l'avenir de la profession. (N° 461.)

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

M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (transports). Monsieur le sénateur, je tiens d'abord à vous remercier de l'intérêt que vous portez au transport routier et de l'occasion que vous me donnez de confirmer que la politique que j'entends suivre, qui est le prolongement de celle que le Gouvernement précédent, auquel j'appartenais, avait entreprise, s'attachera à développer les conditions d'une concurrence loyale entre les différents modes de transport. C'est ce que j'appelle le pluralisme. Dans ce domaine aussi, il doit être notre ligne de conduite.

Je suis conscient des difficultés que, dans une situation économique difficile pour le trafic routier intérieur, cependant — il convient de le souligner — qu'un certain redressement du trafic routier international a pu être observé, qui, certes, demandera à être confirmé, je suis conscient, dis-je, des difficultés que rencontrent les professionnels de la route dans l'exercice de leurs activités. Je sais aussi que la majorité d'entre eux s'efforce de répondre positivement, avec conviction et courage aux exigences du moment.

Toutefois, vous comprendrez que cette profession ne peut pas plus qu'une autre échapper à l'effort de rigueur qui est demandé à tous et qui est nécessaire pour que notre pays retrouve les équilibres fondamentaux, lesquels ont été dégradés du fait de la crise qui, vous le savez, n'épargne pas notre pays.

En revanche, la ligne de conduite du Gouvernement adoptée vis-à-vis des transporteurs routiers depuis le début de l'année pour permettre leur modernisation, améliorer leur compétitivité, faciliter leurs conditions d'activité a été parfaitement tenue depuis qu'elle a été définie. Ainsi l'ensemble des dispositions annoncées le 1^{er} mars dernier en présence des organisations professionnelles sur les plans économique, financier, fiscal et social ont été retenues. Prenons-les dans l'ordre.

Premier point : les mesures touchant les prix de transports routiers de marchandises, qui ont été revalorisés, pour ce qui concerne les prix soumis à la tarification routière obligatoire, aux deux dates annoncées du 1^{er} mars et du 1^{er} juin, de 2,5 p. 100, soit ce qu'il est convenu d'appeler un cran tarifaire, à chaque fois, représenté déjà au total, pour l'année 1984, 5,26 p. 100. Je sais qu'un débat s'est instauré sur ce point ; j'y reviendrai dans un moment. Mais ce chiffre doit être apprécié au regard d'autres indices ou index qui ont été retenus pour fixer d'autres évolutions tarifaires ou salariales.

Ces évolutions ont, dans une large mesure, déterminé les conditions d'augmentation des prix de transport routier non soumis à la tarification routière obligatoire, qui, je le rappelle, pour un grand nombre d'entre eux ne sont plus soumis aux contraintes de l'encadrement des prix depuis le 1^{er} janvier 1984.

L'opportunité d'une nouvelle hausse des prix routiers demandée à la fin du mois de septembre par le comité national routier fait pour le moment l'objet d'études qui, comme je l'indiquais

au congrès récent de la fédération nationale des transporteurs routiers, seront conduites d'ici à la fin du mois de novembre en tenant compte de l'évolution chiffrée des coûts réels sur l'année et qui nous amèneront à prendre les décisions opportunes.

Deuxième point : les mesures prises en matière de fiscalité des carburants et dont le projet de loi de finances en cours de discussion permettra la mise en vigueur. A cet égard, je rappellerai les dispositions qui visent à assurer l'avancement au 1^{er} mai 1985 de la déductibilité, sur la base de 50 p. 100 de son montant, de la T. V. A. qui grève les achats de gazole destiné aux transports routiers intérieurs. Les modalités d'une déductibilité progressive pouvant atteindre 100 p. 100 du montant de la T. V. A. sur les achats de gazole utilisés pour les transports routiers internationaux ont également été mises en place dans le même projet de loi.

Monsieur le sénateur, je sais bien que l'on dit que cela ne va pas assez loin ou en tout cas pas assez vite, mais je ferai tout de même observer que les différentes fonctions ministérielles que j'ai pu assumer jusqu'à présent me permettent de vous dire à quel point cette mesure est enviée par un certain nombre d'autres secteurs professionnels et que ce n'est pas parce qu'elle a été annoncée voilà quelques mois que son poids, j'allais dire son prix doit être sous-estimé. Je puis vous dire que bien des secteurs de l'industrie et des services souhaiteraient bénéficier des mêmes dispositions favorables, notamment du calendrier qui a été prévu et sur lequel le Gouvernement — je le rappelle — s'est engagé.

Il convient par ailleurs de noter que les mesures de restructuration des taxes intérieures sur les carburants prévues cette année et au début de l'année prochaine ont tenu compte, pour autant qu'il se pouvait dans la conjoncture actuelle et peut-être pas autant que chacun aurait pu l'espérer, du caractère industriel de la consommation du gazole, en limitant l'augmentation de celles-ci par rapport aux taxations qui ont été imposées à l'essence ou au supercarburant. Les majorations prévues ne dépassent pas, en effet, 6 centimes d'ici à la fin de l'année. Le montant total des taxes intérieures sur le gazole restera à cette date nettement inférieur à celui des taxes similaires perçues en République fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni et en Suisse. En Suisse, s'ajoutent encore d'autres dispositions qui ne sont pas forcément favorables au transport routier. Je n'épilogue pas : nous sommes au Sénat français.

Troisième observation : les transporteurs routiers devraient par ailleurs bénéficier — n'ayons garde de l'oublier — comme d'autres redevables, des mesures d'allègement proposées par le Gouvernement en matière de taxes professionnelles, après avoir déjà bénéficié des mesures d'aménagement décidées en 1982 de cet impôt qui ont permis d'écarter les incidences du calcul des investissements nouveaux sur son montant.

Quatrième observation : les mesures annoncées en matière de réglementation sociale, pour laquelle le Gouvernement a demandé un réexamen d'ensemble de la réglementation communautaire en vigueur, tiennent compte des exigences de souplesse et de simplification des normes de conduite et de repos correspondant aux caractéristiques spécifiques du secteur routier, tout en répondant aux objectifs nécessaires de progrès social et de sécurité routière.

Les instances de la Communauté ont reconnu cette nécessité et des discussions ont été menées à ce propos lors du conseil des ministres de la C. E. E. du 10 mai 1984. Elles doivent se poursuivre lors des prochaines échéances communautaires des mois de novembre et de décembre. Dès que la révision du règlement du 25 mars 1969 — il convient de reconnaître qu'il est déjà ancien — aura ainsi été acquise, les décisions nécessaires à leur application en France seront rapidement prises.

Pour ce qui est de la durée du travail et, plus particulièrement, des problèmes d'adaptation du code du travail en matière de calcul du temps de travail et de rémunération au mois, la recherche d'une plus grande flexibilité des contraintes, avec la recherche d'un équilibre au niveau de la semaine et de la quatorzaine, voire du mois, reste un objectif pour autant qu'elle permette de réaliser un progrès en termes de sécurité et de conditions de vie des conducteurs en même temps que du bon fonctionnement des entreprises.

Cinquième point, s'agissant par ailleurs des contrôles, dont les transporteurs — je les connais et je les comprends — veulent éviter la répétition au cours d'un même déplacement, un bulletin de contrôle unique dont l'institution avait été demandée sera incessamment mis en place, et quand je dis « incessamment », j'entends dans les jours qui viennent.

Je voudrais souligner également — sixième point — que l'accès des entreprises aux prêts bancaires, notamment sur les ressources Codevi, qui sont faits, dans le cadre général des conditions d'attribution de ces prêts, par le système bancaire traditionnel est désormais possible. De tels prêts ont été octroyés dans un nombre de cas significatifs. Je conviens cependant que des progrès peuvent être accomplis.

Par ailleurs, la mise en œuvre des divers textes d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs se poursuit. Après la publication des dispositions relatives au conseil national des transports, aux comités régionaux et départementaux des transports, un ensemble de décrets d'application sera soumis à ces instances, notamment au conseil national des transports pour être publiés dans les meilleurs délais.

Ils devront permettre de franchir, comme l'annonce en avait été faite, un pas décisif dans trois directions principales : la clarification des relations entre sous-traitants et donneurs d'ordre ; l'amélioration de la qualification professionnelle des métiers de transporteur et d'auxiliaire de transport ; l'adaptation progressive du système des licences de zone longue, afin de mettre en place un système plus souple de régulation de la capacité.

Une clarification des règles de conclusion des contrats de transports devrait par ailleurs être engagée avec la soumission simultanée des textes réglementaires relatifs aux contrats types au comité national des transports.

Monsieur le sénateur, mesdames et messieurs, au-delà des problèmes conjoncturels auxquels nous sommes particulièrement attentifs — ce fut le cas récemment à la frontière espagnole — je fais observer qu'effectivement, nous avons rencontré des difficultés voilà quelques mois, puis plus récemment. Aujourd'hui, vous le savez, le Gouvernement espagnol avec lequel nous avons eu une collaboration tout à fait efficace a débloqué 150 millions de pesetas. Cet argent est disponible. Il appartient aux transporteurs routiers d'établir les dossiers ; ils seront payés dans des délais véritablement très brefs.

Il ne s'agit pas de propos, de discours, mais de faits réels. A partir de difficultés nous nous sommes efforcés, dans le respect des intérêts des uns et des autres, et sans faire une publicité excessive à des difficultés qui étaient de nature particulière, de trouver des solutions concrètes. Je puis vous annoncer qu'un certain nombre de transporteurs vont toucher prochainement leurs indemnités. C'est ainsi qu'il faut percevoir la politique que nous entendons mener. Au-delà des engagements pris, il y aura les faits.

Nous pensons, après la loi d'orientation des transports intérieurs, jeter ensemble concrètement les bases d'une amélioration en profondeur ; cette action demandera peut-être un peu de temps, car un texte d'orientation a un caractère général, alors que nous souhaitons maintenant entrer dans la partie vivante de la réalité des entreprises. Cette amélioration en profondeur permettra de montrer à l'ensemble du pays, en général, et à la profession, en particulier, que le secteur des transports aura toute sa place dans la vie économique et sociale du pays. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Faure.

M. Jean Faure. Monsieur le président, mes chers collègues, si M. le secrétaire d'Etat a répondu en partie aux questions que je lui posais, je pense néanmoins intéressant d'attirer à nouveau son attention sur la gravité des problèmes.

Au cours de l'année 1984 notamment, les transports routiers ont vécu une année cruciale. Les graves événements du mois de février ont fait connaître au pays les difficiles conditions de survie d'une profession au service de tous et sans laquelle il n'y aurait pas de vie économique.

Ces événements ont aussi montré combien grande pouvait être la combativité de cette profession.

Face à cette crise, les pouvoirs publics ont pris les mesures d'apaisement que vous avez rappelées et qu'il convient de reconnaître. Cependant, beaucoup de problèmes demeurent irrésolus et c'est sur ceux-ci que je souhaite attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, afin que nous ne soyons pas de nouveau confrontés à des événements dramatiques.

En premier lieu, je voudrais évoquer la question du franchissement des frontières italienne et espagnole. Si la situation des échanges routiers s'est débloquée avec l'Italie par la prise de mesures d'urgence en cas de grève des douanes italiennes et par

le rétablissement de la libre circulation dans le département de l'Ain, le problème de la circulation des poids lourds dans le tunnel franco-italien reste en suspens.

Le transport des marchandises par le Fréjus doit être autorisé, de même que les conditions d'abonnement au tunnel du Mont-Blanc doivent être égales pour tous les transporteurs et ne pas privilégier tel ou tel, comme c'est le cas actuellement au bénéfice des coopératives et au détriment des petits transporteurs.

Un autre problème de frontière concerne l'Espagne et la situation d'otage dans laquelle se trouvent les transporteurs face aux menées terroristes.

Certes, le Gouvernement français est intervenu avec rapidité, vous l'avez rappelé, auprès des autorités espagnoles, mais la situation demeure en fait précaire et il conviendrait que le gouvernement de Madrid prenne le maximum de mesures pour protéger les transporteurs français.

Je voudrais après vous intervenir également à propos de la réglementation sociale existant en matière de temps de travail et de temps de repos.

Les dispositions actuelles du règlement de la C.E.E. sont contraignantes, même si vos services ont consenti un léger assouplissement pour les conducteurs éloignés de leur domicile. Cet assouplissement se révèle insuffisant et c'est à une révision complète de ces dispositions qu'il faut aboutir, révision qui doit s'effectuer à la lumière de la mise en œuvre de la loi d'orientation de 1982.

Cette mise en œuvre pose un certain nombre de problèmes. Je n'en évoquerai que quelques-uns, à commencer par celui du « tractionnariat » dont vous continuez de maintenir l'interdiction au-delà de deux cents kilomètres. Je ne crois pas que c'est en édictant des interdictions rigides que l'on résoudra ce problème, mais bien plutôt par la concertation avec les milieux professionnels. Ainsi en va-t-il aussi pour l'abandon du régime tarifaire spécifique concernant le transport des personnes.

La concertation est nécessaire pour la mise en place financière de la politique du transport routier dans le cadre de la décentralisation. Le transfert des compétences aux conseils généraux implique une attention méticuleuse quant au maintien des équilibres locaux en matière de transport. A cet égard, il ne faut pas favoriser systématiquement les centres urbains au détriment du tissu rural comme cela risque de se passer si des innovations financées à l'échelon cantonal ne sont pas instaurées.

En dernier lieu, et sans anticiper sur le débat budgétaire à l'occasion duquel je reviendrai sur les problèmes fiscaux, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, d'ores et déjà, attirer votre attention sur le lancinant problème des charges fiscales, que vous avez également abordé.

L'allègement de fait consenti par le Gouvernement au titre de la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole ne devrait pas être contrebalancé par la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui se cumule avec celle de la caisse nationale de l'énergie. En effet, en retirant d'une main un avantage consenti par ailleurs, on obère gravement l'avenir de la profession par une surcharge fiscale, ce qui n'est pas simplement une erreur économique, mais une faute psychologique aux conséquences imprévisibles.

Monsieur le secrétaire d'Etat, chacun le sait, il vaut mieux opérer à froid qu'à chaud.

Actuellement, les problèmes que je viens d'évoquer pourraient être examinés par vos services, en dehors de tout climat de tension grave. Je crains que s'ils ne sont pas pris en considération rapidement, ils ne doivent de nouveau être traités sous la pression des événements, pression dont tout porte à croire qu'elle serait cette fois dramatique. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R. P. R. et de l'U. R. E. I.)*

— 6 —

DESENCLAVEMENT ROUTIER DU MASSIF CENTRAL

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat, suivante :

M. Paul Malassagne rappelle à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports que le plan Massif central démarré en 1975 avait fait du désenclavement routier des départements concernés et en particulier du département du Cantal la condition indispensable de leur développement économique.

La réalisation de ce plan ne semblait pas avoir été remise en cause en 1981, bien au contraire, puisque les engagements des différents ministres concernés n'avaient fait que confirmer la nécessité d'aller jusqu'au bout de ce désenclavement. Ainsi avait-il été affirmé par le ministre des transports et par celui du plan et de l'aménagement du territoire que les actions engagées dans le cadre du plan routier Massif central seraient poursuivies durant la période du plan intérimaire 1982-1983. Des crédits étaient d'ailleurs annoncés. Or, il semble qu'il y ait eu depuis ces déclarations de 1982 changement d'objectifs et de priorités.

En effet, au regard de l'engagement financier de l'Etat à l'égard de ce problème, notamment dans le cadre du contrat de plan signé récemment entre l'Etat et la région Auvergne pour la période 1984-1988, on ne peut que constater un recul dans la politique de désenclavement routier du Massif central, particulièrement en ce qui concerne l'aménagement de la R.N. 9, recul déjà présent dans le schéma directeur des grandes liaisons routières définies en 1983, lequel ne semble plus reconnaître à la R.N. 9 ses caractéristiques d'épine dorsale de la région Auvergne. Or, l'aménagement de la R.N. 9 a non seulement un intérêt régional et départemental par le fait qu'il constitue l'axe principal de désenclavement externe du Massif central et interne, ce en liaison avec les R.N. 102 et 122, mais a également toujours eu un intérêt national en reliant directement Paris à l'Espagne par Clermont-Ferrand, Millau, Béziers, notamment dans une optique de décongestion de la vallée du Rhône.

Dans ce cadre, le 8^e Plan reprenait d'ailleurs comme priorité la réalisation pour 1990 de la totalité de l'itinéraire de la R.N. 9 sur plate-forme autoroutière à deux fois deux voies, dans toute la traversée du Massif central. Or, si des travaux ont effectivement été réalisés sur cet axe, ils s'arrêtent au sud de Clermont-Ferrand, à Lempdes, ouvrant ainsi une voie de pénétration à quatre voies sur le département de la Haute-Loire par la R.N. 102, mais laissant par contre encore enclavés notamment les départements du Cantal, de la Lozère et de l'Aveyron, contrairement à l'objectif initialement défini lors de la mise en œuvre du plan Massif central.

L'abandon de ce programme d'aménagement, alors que des retards importants ont déjà été pris, inquiète les habitants de ces régions défavorisées ; aussi, M. Malassagne demande-t-il à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour que le désenclavement du Massif central, dont on parle depuis presque vingt ans, passe enfin dans les faits. (N^o 27.)

La parole est à M. Malassagne.

M. Paul Malassagne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'essor économique fantastique qu'a connu la France dans les années 60 a malheureusement entraîné un constat : certaines régions, du fait principalement de handicaps naturels, ne pouvaient suivre cette évolution et, bien au contraire, risquaient de s'appauvrir alors que la France s'enrichissait.

Il fallait donc compenser les handicaps les caractérisant et mettre en place les conditions de leur développement économique. Il s'agissait bien de pratiquer une politique de solidarité et les débats qui vont avoir lieu demain au Sénat sur le projet de loi relatif à la montagne ne manqueront pas de confirmer que l'autodéveloppement des zones de montagne ne peut s'effectuer que dans le cadre d'une solidarité nationale réaffirmée.

L'Auvergne, dont je suis un des élus, est une de ces régions où il n'était pas possible de « laisser faire ». En 1975, malgré les efforts accomplis antérieurement, le plan Massif central était lancé, faisant du désenclavement routier des départements concernés la condition indispensable de leur développement économique. Ce massif apparaissait, en effet, comme une barrière entre le centre de la France et le Languedoc et entre l'Ouest et le sillon rhodanien, rendant également beaucoup trop longs les temps de parcours entre les agglomérations du massif lui-même.

Les objectifs et les moyens de ce plan ont été clairement définis lors de son lancement officiel en 1975, au Puy, par M. Valéry Giscard d'Estaing alors Président de la République. Le point fort de l'équipement routier était précisé à cette occasion : il s'agissait d'effectuer « la traversée complète du Massif central par une voie à grande circulation sur une plate-forme autoroutière », et, à partir de ce noyau fort, un « maillage routier d'ensemble assurerait la desserte directe des grands centres régionaux ».

Le VII^e Plan, adopté en 1976, concrétisait les engagements de l'Etat à l'égard du programme routier Massif central, notamment dans le programme d'action prioritaire n^o 5 où figurait parmi les neuf itinéraires prioritaires, l'aménagement de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand vers Millau, Béziers, Perpignan et l'Espagne.

Cet aménagement reposait sur la caractéristique d'épine dorsale de la R.N. 9, laquelle, dans cette logique, devait être aménagée en route à deux fois deux voies, en plate-forme autoroutière, sur tout son parcours. La R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand est, en effet — ce caractère n'avait jusqu'à ce jour jamais été contesté — la grande artère qui met en communication la capitale régionale de l'Auvergne avec la partie sud-ouest de la façade méditerranéenne. Mais elle constitue également un enjeu national, en tant que liaison à grande distance entre le nord-ouest de la France et l'Espagne. J'insiste sur la coexistence de ces deux aspects d'une politique régionale de désenclavement, mais également d'une optique nationale d'aménagement.

Dès 1975, sur cette partie de la R.N. 9 était donc lancé un certain nombre d'aménagements ou d'opérations de déviation : dix au total, concernant les départements du Puy-de-Dôme et de la Haute-Loire, pour une longueur totale de cinquante-huit kilomètres.

En juillet 1981, sur ces dix opérations, plus de la moitié étaient déjà réalisées, les autres étant en cours d'exécution. A la fin de 1980, l'Etat avait dépensé 660 millions de francs pour la partie Auvergne du programme routier Massif central. Le VIII^e Plan réaffirmait le caractère prioritaire de ce programme, sur la base d'une dotation annuelle de 275 millions de francs, valeur janvier 1979. Il était rappelé à cet égard que l'aménagement de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand, en liaison notamment avec les R.N. 102 et 122, était seul — je dis bien seul — capable d'obtenir une certaine décongestion de la vallée du Rhône en détournant un trafic à destination du Languedoc et de l'Espagne sur un axe sans péage et donc particulièrement incitatif pour les transporteurs routiers, voie qu'ils empruntent d'ailleurs actuellement, malgré les difficultés que je viens de dénoncer à cette tribune.

Une fois de plus, l'enjeu national et international était rappelé.

Au moment donc où l'aménagement de la R.N. 9 dans sa partie sud était aux portes du Cantal et après qu'eut été globalement respecté le calendrier relatif au Puy-de-Dôme et à la Haute-Loire, le changement de majorité entraîna malheureusement un changement de priorité.

Je vous accorderai, monsieur le ministre, que votre prédécesseur n'avait pas utilisé un poison violent pour nous écarter, et qu'il avait préféré réduire petit à petit les crédits et se désengager en douceur. Mais la technique en étant plus insidieuse n'en est que plus contestable. Là encore, on a trompé les habitants de ces régions et tout spécialement ceux de notre département du Cantal, et ceux de la Lozère et de l'Aveyron, qui sont, pratiquement, aussi enclavés que nous.

En effet, la réalisation du plan routier Massif central ne semblait pas avoir été remise en cause en 1981, puisque les engagements des différents ministères concernés n'avaient fait que confirmer la nécessité d'aller jusqu'au bout de ce désenclavement.

Votre prédécesseur aux transports, M. Fiterman, avait d'ailleurs eu, monsieur le ministre, l'occasion de le réaffirmer lors d'un passage en Auvergne, pour l'inauguration du train touristique « l'Aubrac » à Massiac, ville dont j'étais le maire ; de même, son collègue chargé de l'aménagement du territoire avait-il précisé que les actions engagées dans le cadre du plan routier Massif central seraient poursuivies durant la période du plan intérimaire 1982-1983. Il est vrai que nous étions encore sous l'effet de l'état de grâce !

Il est vrai aussi que les déclarations en question n'étaient que de principe ; aucune précision n'était apportée quant au contenu et quant aux caractéristiques techniques de la prétendue poursuite du plan routier Massif central, ni d'ailleurs quant à des financements précis.

Lorsque, par hasard, des informations nous étaient apportées, la réalité, hélas ! les contredisait. Ainsi, on nous annonçait dès 1982, et la presse s'en faisait l'écho, le financement des travaux sur la R.N. 9 dans la traversée du Cantal et, en particulier, l'attribution de crédits d'études et d'acquisitions foncières affectées au prolongement de la R.N. 9 entre Lempdes

et Massiac, depuis, nous ne savons pas ce qu'il est advenu de cette option et des crédits annoncés ! Ou plutôt, nous nous doutons si nous nous référons aux objectifs qui ont été déterminés en matière de planification et d'aménagement du territoire !

En effet, le projet de schéma directeur des grandes liaisons routières, défini et rendu public lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire de 1983, ne pouvait que confirmer la crainte des élus et des populations de ces régions. Le changement de priorité décidé par le Gouvernement quant au plan routier Massif central était enfin dévoilé. Sous couvert de « décentralisation » et de « réforme de la planification », on abandonnait l'enjeu national que représentait le désenclavement routier du Massif central ; par voie de conséquence, on abandonnait également son développement économique, et cela sans que nous soient apportées les explications adéquates. J'espère que nous les obtiendrons aujourd'hui de vous, monsieur le ministre.

Pour ma part, j'en aperçois une. L'aménagement de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand, tel que nouvellement défini, devient un problème strictement régional, ce qui permet de justifier le désengagement financier de l'Etat.

En effet, dans le projet de schéma en question, l'aménagement de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand était classé dans la catégorie des « autres grandes liaisons d'aménagement du territoire », et non plus, comme le prévoyait initialement le plan routier Massif central, comme « prolongement d'autoroutes ».

La distinction est de taille, car la notion de « grande liaison d'aménagement du territoire » n'implique pas forcément la mise à deux fois deux voies sur l'ensemble du tracé.

Il s'agit donc bien de l'abandon de toute la philosophie initiale du désenclavement du Massif central et de l'abandon de la dimension nationale de l'aménagement de la R.N. 9.

Le projet de schéma ayant été soumis pour avis aux vingt-deux régions françaises, dont l'Auvergne en mai 1983, l'avis émis par le président de la région, M. Pourchon, est significatif du fait que, toutes tendances confondues, les élus n'ont pas été dupes du désengagement de l'Etat pour le plan routier Massif central.

Je reprendrai tout simplement et *in extenso* les termes de l'avis émis par M. Pourchon, député socialiste et président de la région Auvergne, en octobre dernier : « Mes observations, écrivait-il, concernent essentiellement la R.N. 9 qui, dans sa partie sud — Clermont-Ferrand-Méditerranée —, devrait figurer comme prolongement d'autoroutes. Cet axe qui traverse le Massif central du nord au sud est l'épine dorsale du plan routier Massif central. Il est la seule alternative à un doublement de l'autoroute de la vallée du Rhône. » Pourquoi M. Pourchon s'est-il senti obligé de réaffirmer quelque chose qui était évident, si ce n'est parce qu'il était au fond de lui inquiet quant à l'avenir du désenclavement de l'Auvergne ?

Cette seule et unique réserve émise par le président de la région Auvergne sur le projet de schéma des grandes liaisons autoroutières n'en avait d'ailleurs de ce fait que plus de poids.

Dans ce contexte, on aurait pu penser que, pour une fois, l'Etat aurait mis ses actes en accord avec ses discours, et que, notamment, auraient été fixées toutes les conséquences d'une réelle concertation. Cette unique réserve avait d'autant plus d'importance qu'elle était émise par un élu socialiste et ne pouvait donc qu'être justifiée, si je m'en rapporte à la théorie élaborée par M. Laignel, député de votre majorité, non désavoué par votre Gouvernement.

Le Gouvernement d'alors est finalement passé outre, mais en déguisant sa position.

Le schéma des grandes liaisons routières, adopté par le Gouvernement le 29 mars 1984 et présenté le 18 avril au conseil des ministres, muni de l'avis émis par la région, classe l'aménagement de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand dans le paragraphe 2 relatif « aux prolongements d'autoroutes » au lieu de le classer dans les « grandes liaisons d'aménagement du territoire ». Jusque-là, nous pourrions être satisfaits, s'il n'était précisé, toujours dans le même paragraphe, au titre des prolongements d'autoroutes, que les traversées du Massif central seront aménagées à « moyen terme partiellement à deux fois deux voies », la R.N. 9 Clermont-Ferrand via autoroute A 9 « La Languedocienne » étant expressément concernée et citée.

Reconnaissez que le camouflage est assez grossier, encore qu'il semble avoir été efficace vis-à-vis de certains, puisque, à ma connaissance, la réserve écrite par le président de la région au moment de l'élaboration de votre schéma n'a pas été réitérée lors de sa publication définitive.

Il conviendrait tout de même, monsieur le ministre, que vous nous expliquiez quelle est la différence entre « un prolongement d'autoroutes aménagé à moyen terme partiellement à deux fois deux voies » et une grande liaison d'aménagement du territoire, laquelle se définit précisément par le fait qu'elle n'est pas nécessairement aménagée sur toute sa longueur en deux fois deux voies. Quelles parties de l'aménagement de la R.N. 9 seront à deux fois deux voies, constituant réellement des prolongements d'autoroutes ? Qu'entendez-vous par « moyen terme » ?

Pour nous, il n'y a ni amélioration, ni changement.

Votre position est bien identique à celle qui fut prise initialement dans le projet de schéma et dans la deuxième loi de plan, puisque n'y figurait pas expressément la caractéristique de « prolongements d'autoroutes » de la R.N. 9.

Vous distinguez donc bien deux types de prolongements d'autoroutes : les uns, pour lesquels l'effort de l'Etat sera soutenu — ceux qui sont cités dans la deuxième loi de plan — et les autres, pour lesquels l'Etat, s'il intervient, ne le fera que de manière complémentaire aux régions. Les uns demeurent un enjeu national, les autres sont relégués au niveau strictement régional. La dimension nationale qui avait été donnée à l'aménagement de la R.N. 9 semblerait donc bien définitivement abandonnée, sauf à ce que vous nous apportiez des preuves contraires.

Non seulement les crédits affectés sont en baisse, mais, de plus, un voile est tendu sur les moyens de financement et l'utilisation de certains crédits.

Même les crédits affectés par l'Etat dans le cadre du contrat de plan signé avec la région sont nettement insuffisants et très inférieurs au montant initialement prévu.

L'enveloppe envisagée à l'origine avait été de 720 millions de francs ; or la part de l'Etat pour le désenclavement routier de l'Auvergne ne sera finalement que de 100 millions sur cinq ans.

Je vous rappelle qu'en 1979, une dotation annuelle de 250 à 275 millions de francs avait été prévue pour le Massif central.

C'est d'une relance et d'une accélération que nous avons besoin pour l'aménagement de la R.N. 9 jusqu'à Perpignan.

En effet, tout retard pris diminue, voire annule le plein effet des conséquences économiques attendues du désenclavement et du plan routier Massif central en particulier.

Tout retard pris met évidemment en péril les conditions financières du plan par le surcoût résultant de la non-utilisation et du détournement — je dis bien — de certains crédits non réévaluables. Ainsi, ce sera le cas des crédits complémentaires octroyés en 1983 par le Feder — fonds européen de développement régional — en particulier pour les investissements liés à la déviation de Lempdes et à la création d'une voie nouvelle entre Lempdes et Montgon. Pour celle-ci, les crédits n'ont pas encore été utilisés.

Deux autres opérations ont également fait l'objet d'octroi de crédits complémentaires : il s'agit de la déviation à quatre voies de Lempdes pour un montant de 2 889 000 francs, et de travaux entre Massiac et Grenier-Montgon pour 900 000 francs, lesquels sont réalisés ou en cours de réalisation. Mais ils ne concernent pas — je le répète — la future liaison Lempdes-Massiac ; il s'agit d'un recalibrage de l'ancienne R.N. 9 sur trois kilomètres.

Dans la mesure où les crédits ne sont pas réévaluables, c'est une perte financière considérable qui résulte de cette non-utilisation.

Pourquoi ces crédits, en particulier ceux qui sont relatifs à Lempdes-Massiac par Montgon, sont-ils en attente ? Y a-t-il des blocages, et où ? Quel est le calendrier de leur utilisation ? Où sont passés ces crédits, et existent-ils encore ?

L'Etat octroiera-t-il, parallèlement, des crédits supplémentaires à ceux du Feder et à ceux qui sont prévus dans le contrat de plan ?

La quatrième tranche du fonds spécial grands travaux sera-t-elle utilisée pour partie pour soutenir la poursuite du plan routier Massif central, comme cela avait déjà été fait ?

En définitive, monsieur le ministre, pouvez-vous, à la date d'aujourd'hui, me préciser quel type de liaison est retenu, quel est l'itinéraire définitif entre Lempdes et Massiac, car quatre études ont été financées et établies sur quatre itinéraires différents depuis 1977. Cela n'a pas manqué d'entraîner des modifications importantes du plan d'occupation des sols de la commune dont j'étais à l'époque le maire — je veux parler de Massiac — avec des interdictions de construire et d'aménager la ville, tantôt du côté Est, tantôt du côté Ouest.

En conclusion, je dirai qu'au moment où nous allons discuter du projet de loi sur la montagne, adopté par l'Assemblée nationale, les décisions prises quant à l'intervention de l'Etat en faveur de régions défavorisées, qui sont aussi, en l'espèce, des zones de montagne, ne pourront malheureusement qu'attiser les craintes des populations concernées, en particulier quant au contenu que vous donnez à certains mots, tel que celui d'« auto-développement », lequel risque fort de vouloir signifier « abandon », si l'on s'en réfère aux effets de certaines réformes de la planification et de la décentralisation dans le cas précis du plan routier Massif central. (*Applaudissements sur les tranées du R. P. R. et de la gauche démocratique.*)

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

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le sénateur, j'ai bien noté votre préoccupation; vous me disiez, avant le début de la séance, que vous souhaitiez évoquer cette question sans polémique. Je suivrai donc, en ce qui me concerne, votre conseil et je vous répondrai aussi sobrement et précisément que possible, sans le moindre souci de polémique, sur une question qui, vous l'avouerez, ne devrait pas prêter à une telle attitude.

La poursuite de l'exécution du plan routier du Massif central demeure, en matière d'investissements routiers — je tiens à vous le dire, monsieur le sénateur — une des priorités de la politique d'aménagement du territoire menée par le Gouvernement. Permettez-moi de vous rappeler quelques données.

Depuis 1981, les crédits consacrés à ce plan ont augmenté, par rapport aux années précédentes, dans une proportion supérieure à celle du budget global d'investissements routiers. En effet, 360 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat ont été mis en place annuellement entre 1981 et 1983, contre une moyenne de 270 millions de francs par an de 1976 à 1980.

L'aménagement à terme à deux fois deux voies de la R.N. 9 entre Clermont-Ferrand et Béziers constitue — je le confirme — une des priorités de ce plan. Cela s'est traduit, au niveau financier, par un effort annuel de près de 120 millions de francs depuis 1981.

Cet effort va permettre d'achever l'an prochain la mise à deux fois deux voies de la R.N. 9 au sud de Clermont-Ferrand jusqu'au département du Cantal, d'améliorer de façon décisive les conditions de circulation entre la limite du département de la Lozère et Lodève, ainsi qu'au sud de cette localité.

Les crédits destinés à l'aménagement de la route actuelle dans le Cantal, au nord de Massiac, commune que vous connaissez bien, et jusqu'à cette dernière, sont inscrits au programme de 1984. Les dotations nécessaires pour assurer la liaison entre la déviation de Lempdes, dont vous avez parlé, et de Grenier-Montgon figurent au projet de contrat Etat-région. Ce contrat est en cours de négociation avec le président de la région, M. Pourchon, dont vous avez parlé tout à l'heure; plusieurs réunions ont eu lieu avec mes collaborateurs; il doit donc être possible d'aboutir très prochainement.

Dans le Cantal, la déviation de la Fageole et du Loubinet est à l'étude, alors qu'en Lozère, la déviation de la Garde a déjà bénéficié de crédits pour le lancement des travaux.

Vous m'avez posé de nombreuses questions très spécifiques, auxquelles des réponses précises seront apportées, dans le cadre du contrat de plan, par le contrat particulier « route » qui est actuellement en cours de discussion.

Voilà, monsieur le sénateur, ce que je voulais très brièvement vous répondre. L'effort qui a été ainsi accompli et qui sera poursuivi, je le confirme, aura permis de transformer la R.N. 9 en un axe moderne, pour les sections les plus empruntées, dans le Puy-de-Dôme et dans l'Hérault.

M. Paul Malassagne. Je demande la parole.

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

M. Paul Malassagne. Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous remercier d'avoir bien voulu venir personnellement exposer devant le Sénat le problème, très important, de l'aménagement de la R.N. 9 qui pose en fait celui du désenclavement de toute une région française.

Je voudrais simplement ajouter un mot. Le département du Cantal est le seul département — j'y insiste — qui ne soit pas encore traversé par une route à quatre voies. Nous souhaiterions donc que cette R.N. 9 devienne le plus rapidement possible une voie autoroutière à deux fois deux voies car elle est l'axe principal qui nous permet de nous rendre à Paris ou, au contraire, en Espagne.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 7 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales.

DOTATION DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES EN PRÊTS LOCATIFS AIDÉS

M. le président. M. Gérard Roujas attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur les besoins de la région Midi-Pyrénées en matière de prêts locatifs aidés, P.L.A.

Il lui rappelle que le contingent 1983 de P.L.A. mis à la disposition de cette région ne représentait que 1,93 p. 100 des crédits budgétaires nationaux, alors que la population concernée représente 4,2 p. 100 de celle du pays.

Par ailleurs, les projets abondent et le rythme de réalisation est soutenu. Le taux de consommation des crédits en fin de premier semestre, s'il était de 29 p. 100 seulement en 1980, s'est élevé à 60 p. 100 en 1982 et à 84 p. 100 en 1983. L'an passé, la régularité de l'engagement des crédits a été telle qu'à la fin de chaque mois le solde disponible de P.L.A. était nul.

La situation de la Haute-Garonne, en particulier, demeure la plus préoccupante. La dotation 1984 ne permettra même pas d'achever des opérations antérieures. Dans ce département, l'absence quasi totale de vacances dans le parc existant prouve, s'il en était besoin, la réalité du problème. Le retard accumulé au fil des années peut être évalué à 3 000 logements.

D'autre part, l'agglomération toulousaine absorbe 90 p. 100 de la dotation départementale, ce qui conduit à ne pas satisfaire les besoins existant dans les petites villes ou en milieu rural alors même que des opérations intéressantes pourraient y être réalisées.

Compte tenu de ces divers éléments, il lui demande de bien vouloir tout mettre en œuvre afin que la dotation P.L.A. pour le Midi-Pyrénées soit corrigée à la hausse. (N° 527).

La parole est à M. le ministre.

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. La question de M. Roujas concerne le problème des attributions de prêts pour les logements aidés dans la région Midi-Pyrénées.

Les pouvoirs publics, préoccupés par la situation du bâtiment et conscients des nombreux besoins qui restent à satisfaire dans le domaine du logement locatif social, portent une attention toute particulière aux problèmes évoqués par M. Roujas.

Il convient tout d'abord de rappeler que, dès 1981, le Gouvernement a considérablement accru l'aide de l'Etat au logement, renversant de ce fait la tendance au désengagement de l'Etat qui était la règle, année après année, sous le gouvernement précédent.

Concernant plus particulièrement les prêts locatifs aidés — P.L.A. — cet effort s'est traduit par une augmentation de 20 000 logements du programme annuel inscrit dans la loi de finances, qui a ainsi été porté de 50 000 à 70 000 logements et maintenu à ce niveau depuis 1982.

Il faut noter également que l'aide budgétaire attachée à ces prêts est particulièrement importante puisqu'elle atteint aujourd'hui près de 150 000 francs par logement; en effet, les P.L.A. ont une durée exceptionnelle longue, soit trente-quatre ans, un taux actuariel qui vient d'être abaissé d'un demi-point pour descen-

dre à 6,59 p. 100, associé à un différé d'amortissement et une remise d'intérêts de deux ans. Globalement, cet effort important en matière de construction locative sociale représente 42 p. 100 de l'ensemble des autorisations de programme inscrites au budget de 1984.

En outre, un programme exceptionnel de 10 000 P.L.A. supplémentaires financés par la Caisse des dépôts et consignations a été décidé cette année.

Il a ainsi été procédé à un examen de la situation de l'ensemble des régions françaises au regard des principales informations démographiques et socio-économiques qui les caractérisent. C'est, me semble-t-il, le seul moyen d'effectuer une répartition aussi honnête et représentative que possible.

Dans la région Midi-Pyrénées, ces dotations ont évolué de façon particulièrement significative depuis 1981 : 255 millions de francs en 1980, 386 millions de francs en 1981, 488 millions de francs en 1982, 554 millions de francs en 1983, soit plus qu'un doublement en trois ans.

En 1984, cette progression se poursuit puisqu'une nouvelle augmentation d'environ 30 p. 100 sera enregistrée.

En application du principe de déconcentration de la gestion des aides au logement, il appartient aux commissaires de la République de région de procéder à la répartition optimale des crédits entre les départements. Une circulaire précisant les objectifs à respecter leur a été adressée le 31 janvier et a également été communiquée aux parlementaires.

Dans ces conditions, le département de la Haute-Garonne devrait bénéficier, pour l'ensemble de l'année 1984, d'une enveloppe de crédits P.L.A. sensiblement supérieure à celle de l'année précédente.

A cet égard, il convient de préciser qu'en 1983 la part accordée à ce département atteignait plus de 42 p. 100 de la dotation régionale pour une population représentant 35,4 p. 100 de celle de la région.

Le choix des opérations relève de la compétence du commissaire de la République du département après avis du comité départemental de l'habitat qui sera mis en place avant la fin de l'année. C'est dans ce cadre des comités départementaux de l'habitat avec choix par le commissaire de la République du département que les besoins des petites villes du milieu rural, que vous évoquez dans votre question, pourront être appréciés et que la programmation des crédits P.L.A. pourra s'effectuer en toute connaissance de cause.

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

M. Gérard Roujas. Je remercie M. le ministre de l'effort qui est fait en 1984. Je lui rappelle que le contingent de P.L.A. mis à la disposition de la région Midi-Pyrénées ne représentait que 1,93 p. 100 des crédits budgétaires nationaux alors que la population de cette région représente 4 p. 100 de celle de l'ensemble du pays.

Je demande donc à M. le ministre que l'effort qui vient d'être fait soit poursuivi en 1985 car le retard de cette région, accumulé au cours des années, peut être évalué à 3 000 logements.

J'ajoute que M. le ministre a répondu en termes de financements alors que ma question portait sur le nombre des logements, ce qui entraîne quelques petites différences entre nous.

CENTRE DE FORMATION TECHNOLOGIQUE
DES TRAVAILLEURS DE L'AUTOMOBILE

M. le président. M. Guy Schmaus demande à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle de lui apporter des précisions sur le centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile mis en place par son prédécesseur, le 21 juin 1984. L'association créée à cet effet et officialisée le 13 juillet 1984 a-t-elle commencé à agir ? Y a-t-il des premiers résultats ? Compte tenu de l'urgence à redresser la situation de l'industrie automobile particulièrement en région parisienne, il souhaite connaître les objectifs de ce centre, ses moyens d'investigation et d'intervention, les critères retenus pour constituer le conseil d'administration ou, éventuellement, la personnalité des différents partenaires associés à sa gestion (n° 545).

Monsieur le ministre, puisque vous venez pour la première fois devant la Haute Assemblée, je tiens à vous y souhaiter la bienvenue et à vous dire combien nous espérons entretenir,

avec votre département ministériel, une coopération à la fois fructueuse et confiante. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. Michel Delebarre, ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. Monsieur le président, je vous remercie des propos d'accueil que vous avez formulés à mon égard. Soyez assuré que le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ainsi que l'ensemble des fonctionnaires qui travaillent sous son autorité auront le souci d'apporter à vous-même et aux membres de votre assemblée toute la contribution, toute l'information qu'ils seront en état de pouvoir leur donner.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il y a quinze jours à peine, Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur avait l'occasion, répondant à plusieurs questions de membres de votre assemblée, de faire le point sur l'évolution de l'industrie automobile française. Votre question me permet, monsieur Schmaus, d'exposer plus en détail l'un des éléments susceptibles de contribuer à l'évolution de cette branche d'activité essentielle à l'avenir industriel de notre pays.

C'est parce qu'il avait le sentiment de cet enjeu considérable et de l'extraordinaire effort de formation qu'il fallait entreprendre dans le domaine de l'automobile que mon prédécesseur, M. Pierre Bérégovoy, décidait, en juin dernier, le lancement d'une association créée officiellement le 13 juillet 1984 sous l'appellation de centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile, le C.F.T.T.A.

Ce centre a pour vocation, en liaison avec les entreprises concernées, de contribuer à la définition d'une stratégie d'ensemble de promotion et de conversion des salariés, et cela dans le cadre d'une concertation étroite avec l'ensemble des partenaires concernés.

Très concrètement, le centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile a pour objet, dans la branche de l'automobile, de promouvoir une gestion prévisionnelle des emplois et des qualifications et une politique de formation permettant de mettre en œuvre de réels développements des qualifications.

Il a également pour objet de conduire des actions avec les entreprises en s'appuyant sur les organismes de formation et les services publics concernés, au premier rang desquels figure, bien entendu, le service public de l'emploi.

Ces actions permettent de développer la qualification requise pour les technologies de pointe, de réaliser des programmes de formation répondant aux besoins nouveaux suscités par les mutations industrielles, d'adapter les actions de formation aux personnels qualifiés, de mettre en œuvre les interventions de reconversion nécessaires aux travailleurs appelés à quitter la branche automobile.

Par ailleurs, le centre de formation devra promouvoir des actions de formation en utilisant des méthodes pédagogiques innovantes et en s'appuyant sur les acquis et le savoir-faire du personnel concerné. C'est particulièrement vrai pour les catégories de personnels qui, à l'heure actuelle, n'ont pas vraiment de qualification reconnue par un diplôme.

Dans la gestion des dossiers, le C.F.T.T.A. donne un avis sur les demandes d'aides déposées par les entreprises auprès du fonds national de l'emploi et concernant les actions de formation et d'adaptation conventionnées par le F.N.E. dans le secteur de l'automobile.

Il s'efforce également, en liaison avec les services publics de l'emploi et de la formation professionnelle, de mobiliser d'autres sources de financement qui peuvent éventuellement compléter la participation du fonds national de l'emploi.

Cela me permet, monsieur Schmaus, de vous indiquer que les ressources de l'association qu'est le centre de formation se composent du concours financier de l'Etat et des collectivités territoriales, de la participation des entreprises et du produit des prestations fournies par l'association.

En 1984, le centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile a reçu une subvention d'Etat de 2 200 000 francs pour lui permettre de démarrer son activité.

La composition de son conseil d'administration a eu pour objectif de réunir l'ensemble des personnes physiques et morales les plus directement concernées : entreprises, organisations syndicales, organisations professionnelles, personnalités qualifiées, administration et organismes spécialisés.

Le président de ce conseil d'administration est nommé par le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ; il s'agit de M. Hodel, inspecteur d'académie, qui s'est toujours intéressé aux problèmes de formation professionnelle.

Les autres membres du conseil d'administration sont : un représentant de chacune des organisations syndicales de salariés ; C.G.T., C.F.D.T., C.G.C., F.O. et C.F.T.C. ; un représentant des entreprises suivantes : Renault, Peugeot, Citroën et l'entreprise Valéo, ce qui montre bien que collaborent à la fois les entreprises traditionnellement associées à la construction automobile et les entreprises que l'on appelle les « équipements de chaînes automobiles » ; les personnes qualifiées suivantes : M. Deniellou de l'université de Compiègne, M. Hodel que je viens de citer, M. Poitou qui est le directeur de l'école normale supérieure, et M. Jean-Jacques Servan-Schreiber, au titre du centre mondial de l'informatique.

Le conseil d'administration comprend encore des représentants de l'administration et plus directement ceux concernés par les problèmes que rencontre l'industrie automobile, au premier rang desquels l'on trouve : le directeur des industries métallurgiques, mécaniques et électriques au ministère du redéploiement industriel, l'inspecteur général de l'enseignement technique et industriel au titre de l'éducation nationale, le directeur de la population et des migrations représentant le ministère des affaires sociales, le délégué à l'emploi, le délégué à la formation professionnelle représentant mon département, les présidents des instituts polytechniques nationaux et le directeur général de l'A. F. P. A., compte tenu de la compétence et de la pratique qu'a cette association dans la formation professionnelle des adultes.

S'agissant des activités du C.F.T.T.A., le 30 août 1984, j'ai désigné le centre de formation comme interlocuteur unique de l'entreprise Citroën pour la phase d'orientation-évaluation et les stages de formation mis en œuvre dans le cadre du plan social de l'entreprise, rendu public le 22 août 1984.

A ce titre, ce centre a un rôle de coordination dans la mise en place des réunions d'information collective, dans l'organisation des entretiens individuels des travailleurs concernés et dans le dispositif général d'accueil et d'orientation des salariés.

Il est prématuré, après quelques semaines seulement d'existence et d'activité réelle du centre, de faire un bilan de son action, si ce n'est pour souligner l'intérêt que porte au travail entrepris les différents interlocuteurs qui siègent au conseil d'administration, lequel s'est déjà réuni trois ou quatre fois, à ma connaissance, depuis le début de son activité.

Telles sont, monsieur Schmaus, les informations que je souhaitais vous donner en réponse à votre question qui porte sur un organisme devenu à ce jour opérationnel dans la mesure où, dans les quatre à cinq jours qui viennent, les premières formations définies et organisées sous l'égide du centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile accueilleront les deux cents premiers stagiaires. (*Applaudissements sur les trèves socialistes.*)

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

M. Guy Schmaus. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu présenter devant le Sénat le centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile. J'ai noté de bonnes intentions, mais je dois ajouter que cela ne suffit pas pour faire une bonne politique, et surtout pour donner à ce centre toute son efficacité.

En effet, les objectifs fixés à ce centre, avec 2,2 millions de francs — chiffre que vous venez d'indiquer — sont, à mon avis, sans commune mesure avec les besoins.

Certes, les difficultés de notre industrie découlent de la stratégie des constructeurs qui ont misé et misent toujours sur l'étranger et qui rognent sur l'emploi, la modernisation, la formation et la qualification des salariés dans notre pays. Cette voie a fait faillite : elle aggrave tous les handicaps.

En revanche, une autre politique est possible. Celle-ci doit être centrée sur l'innovation économique et sociale. Elle implique la modernisation, le développement des fabrications, la création d'activités de diversification. Ainsi la formation et la qualification auraient un relief nouveau.

C'est pourquoi la décision du Gouvernement, dont vous venez de faire état, de doter le secteur de l'automobile d'un outil approprié pour la formation des salariés, est justifiée. Je ne peux que vous donner acte de votre déclaration. Cependant, je voudrais insister sur un point qui me paraît essentiel : il faut voir grand, très grand !

La mise en œuvre de technologies nouvelles pose, en effet, à notre époque, à une autre échelle et pour chaque salarié, la question d'une qualification et d'une formation modernes, aussi bien par leur contenu et leur ampleur que par leur durée. C'est un besoin fondamental pour une compétitivité nouvelle.

Or le schéma que l'on nous propose généralement consiste à faire accepter les licenciements sans garantie que la formation débouchera sur un emploi. Il est pourtant essentiel, indispensable que toutes les formations soient au service des besoins en matière d'emploi. Cela devrait guider les choix du centre de formation technologique des travailleurs de l'automobile.

Dans l'immédiat, l'action prioritaire du centre devrait être centrée sur le sort des 1 900 salariés de Citroën auxquels on a promis huit mois de formation.

Pour le moment, on ne voit rien de concret. J'ai eu l'occasion de rencontrer le préfet des Hauts-de-Seine voilà quatre jours ; il n'a pas été en mesure de me donner des indications précises sur la coordination, les entretiens, l'accueil, l'orientation des salariés de chez Citroën. Ce n'est, je l'espère, qu'une question de jours. Mais un retard a été pris, retard fort préjudiciable, et les salariés licenciés de chez Citroën sont fort inquiets, et à juste titre.

Cette action générale du Gouvernement ne peut être dissociée de celle qu'il doit conduire pour contraindre P. S. A. à fabriquer le moteur Fire 1000, dont j'ai parlé à Mme Cresson voilà quelques jours. Ce moteur, me semble-t-il, devrait être fabriqué dans les sites Citroën à vocation motoriste que sont les usines de Nanterre et de Levallois. Et, précisément, le centre pourrait aider à la formation aux métiers qui sont nécessaires à la fabrication de ce moteur. Il faut mettre à profit les huit mois de formation pour préparer les salariés aux métiers de la motorisation et, dans le même temps, mettre en place les lignes modernes de fabrication de ce moteur.

L'action du centre de formation technologique devrait également se fixer l'objectif ambitieux de susciter, impulser, coordonner l'effort gigantesque à accomplir pour former dès aujourd'hui les salariés de l'automobile des années 1990.

On nous objecte les contraintes d'ordre financier. Mais j'observe qu'actuellement les dépenses de formation sont dérisoires dans l'automobile, pourtant en pleine mutation. Or une politique compétitive, prenant en compte la modernisation, doit intégrer la formation dans les dépenses d'investissement. C'est pourquoi il est nécessaire d'obtenir que les constructeurs y consacrent 1 p. 100 de leur chiffre d'affaires et 10 p. 100 du temps de travail.

Ainsi, et ainsi seulement, la formation technique avancée et l'accès étendu aux connaissances en électronique, en électricité, en informatique, en chimie, seront possibles et la formation continue sera présente au cœur des entreprises ; elle préparera aux futurs métiers de l'automobile encore inconnus à ce jour.

Plus un seul salarié sans instruction de base et sans qualification en 1990 : tel devrait être le mot d'ordre pour une politique de formation valable.

La recherche d'une meilleure compétitivité passe par la réduction des coûts de fabrication, qui représentent 80 p. 100 du prix de revient du véhicule. Dans ce domaine aussi, la formation et la qualification peuvent jouer un rôle important. Supprimer les pannes d'équipements coûteux, traiter de la qualité du produit et de commercialisation, fabriquer des robots, des composants exigent une politique de formation adaptée. Réduire le coût des rebuts, des stocks, les délais de livraison suppose l'introduction d'équipements informatisés de contrôle et de gestion dans les ateliers de montage, faisant appel à des emplois qualifiés en informatique.

Un récent rapport du Conseil économique et social souligne que l'industrie automobile, prise dans son ensemble, devrait requalifier, à différents niveaux, deux salariés sur trois avant les années 1990. Tel est le défi à relever. Pour y parvenir, il faut prévoir la formation d'au moins 5 000 ingénieurs, 30 000 techniciens, 60 000 ouvriers hautement qualifiés d'ici à 1990. Cet effort indispensable ne peut être laissé aux bons soins des seuls constructeurs de l'automobile, plus enclins à réduire l'emploi qu'à moderniser et à former les salariés.

Le centre de formation technologique devrait être un lieu de rassemblement des énergies et de concertation : premièrement, pour obtenir la transparence des moyens émanant des entreprises, de la région et de l'Etat ; deuxièmement, pour que la formation débouche sur un emploi ; troisièmement, pour la mise en place

de centres de formation permanente dans les entreprises qui en sont encore dépourvues ; quatrièmement, pour établir des relations étroites avec l'université et les divers organismes de formation.

De cet effort dépend, pour une large part, l'avenir de l'industrie automobile française, en difficulté actuellement, comme vous le savez, et, par voie de conséquence, la place de notre économie dans le monde. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

— 8 —

VINS DE CHAMPAGNE

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative aux vins de Champagne, tendant à modifier leur taux de prise en charge au compte d'appellation d'origine « Champagne » et à fixer leur durée minimale de première fermentation. [N^{os} 412 (1983-1984) et 31 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Catherine Lalumière, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget (consommation). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, ainsi que le rappelle M. Mathieu dans son excellent rapport écrit, tout ce qui touche aux vins de Champagne est important, puisque c'est un secteur en pleine activité. Je rappellerai en effet qu'en 1984 60 millions de bouteilles ont été exportées ; ce n'est pas un mince résultat.

La proposition de loi dont vous débattrez aujourd'hui modifie et complète la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine dans ses dispositions relatives à l'appellation « Champagne ».

Cette proposition de loi va tout à fait dans le sens des améliorations souhaitées par les pouvoirs publics.

Quels aménagements à la loi de 1919 se révélaient nécessaires ?

La loi de 1919, modifiée en 1935, avait prévu qu'un certain pourcentage de la récolte ne pourrait pas bénéficier de l'appellation « Champagne ». La proportion de la récolte exclue de l'appellation était constituée de déchets de vinification tels que les lies, les vins de dépôts ou les bas-vins.

Or, les techniques de vinification ont évolué, se sont améliorées et les déchets de vinification ont diminué.

Il y a eu, en effet, évolution des techniques à tous les stades de l'élaboration du vin. Ainsi, la première fermentation s'effectue presque partout en cuves et non plus en tonneaux ; la clarification est maintenant obtenue par des procédés physiques de filtration et centrifugation ; enfin, les techniques d'embouteillage et de conservation des vins sont mieux maîtrisées.

Cette amélioration des techniques rend logique l'augmentation du pourcentage de la récolte qui aura droit à l'appellation « Champagne ».

Depuis 1978, déjà, des arrêtés ministériels annuels avaient prévus de telles augmentations.

La présente proposition de loi vise à consacrer de façon permanente l'augmentation du pourcentage, qui passera de 97,5 p. 100 à 98,5 p. 100. Cette disposition a le double mérite d'éviter des mesures annuelles et de fixer un butoir. Plus précisément, il s'agit d'augmenter le volume des vins autres que ceux qui sont logés en bouteilles ou complètement manutentionnés pouvant bénéficier de l'appellation d'origine contrôlée « Champagne ».

Par ailleurs, aucune disposition n'existait dans les textes régissant l'appellation d'origine « Champagne » pour fixer une durée minimum pour la première fermentation réalisée en cuve, avant la mise en bouteilles. L'absence d'une telle mesure présentait des inconvénients qualitatifs.

En effet, lorsque les stocks sont insuffisants, les viticulteurs peuvent être tentés d'effectuer des triages trop précoces. Or, des vins trop jeunes risquent d'être insuffisamment stabilisés tant au plan biologique qu'au plan physico-chimique.

C'est donc dans un souci de protection de la qualité du champagne qu'il est proposé de compléter l'article 20 de la loi du 6 mai 1919, en prévoyant un triage en bouteilles après le 1^{er} janvier suivant la récolte.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, l'objet de cette proposition de loi, qui répond aux objectifs du Gouvernement et aux vœux des vignerons de Champagne, et qui recueillera, j'en suis certaine, les suffrages de la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Serge Mathieu, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au cours de sa séance du 20 juin 1984, l'Assemblée nationale a adopté, à l'unanimité, la proposition de loi, déposée par M. Georges Colin et plusieurs de ses collègues, relative aux vins de Champagne, tendant à modifier leur taux de prise en charge au compte d'appellation d'origine « Champagne » et à fixer leur durée minimale de première fermentation.

Une autre proposition de loi, présentée par M. Pierre Micaut en octobre 1983, poursuivait le même objectif.

Les deux propositions de loi répondaient d'ailleurs à un vœu exprimé par la profession.

Le texte, qui en résulte, a pour objet : d'admettre à titre permanent, au bénéfice de l'appellation d'origine « Champagne », une proportion plus importante du volume des vins produits ; de fixer une durée minimale à la première fermentation des vins de Champagne.

L'article 1^{er} tend à augmenter, à titre permanent, le pourcentage de la récolte admise au bénéfice de l'appellation d'origine « Champagne ».

L'article 17 de la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine, modifiée par la loi du 22 juillet 1927, avait été complété par les dispositions de l'article 1^{er} du décret du 28 septembre 1935. Aux termes de ce décret, « les vins autres que ceux logés en bouteille et complètement manutentionnés introduits chez les fabricants, dans les magasins spéciaux prévus à l'article 16 de la loi du 6 mai 1919, sont pris en charge, à raison de 97,50 p. 100 de leur volume, au compte de l'appellation d'origine « Champagne » et, pour le surplus, à un compte sans appellation d'origine ».

Pendant plus de quarante ans, de 1935 à 1977, la proportion des vins de Champagne correspondant aux déchets de fabrication a été, en application de ce décret, de 2,50 p. 100.

Mais l'amélioration des techniques de production a justifié, à partir de 1978, une augmentation du taux de prise en charge des vins au compte de l'appellation d'origine.

Trois arrêtés ont alors successivement prévu que le taux de 97,50 p. 100 serait porté à 98,50 p. 100, réduisant, à due proportion, la part relative des pertes, revenant, quant à elle, de 2,50 p. 100 à 1,50 p. 100.

Le volume de résidus provenant de l'élaboration du champagne a, en effet, nettement diminué, notamment sous l'effet : de l'utilisation des cuves de débordage, sur les lieux mêmes du pressurage, ce qui permet d'éliminer au départ une grande partie des lies et d'obtenir des moûts plus clairs ; de la généralisation de la première fermentation en cuve, diminuant les pertes dues aux traditionnels tonneaux ; de la clarification du vin par des procédés physiques — filtration et centrifugation — et non plus par collage ; du recours accru à la mécanisation et à l'automatisation pour remplacer les opérations manuelles de tirage en bouteilles, génératrices de gaspillage ; de la moindre importance prise par le phénomène de casse des bouteilles en caves.

Dans ces conditions, l'article 1^{er} de la proposition de loi évite aux producteurs d'avoir à demander tous les ans la publication d'un arrêté ; il consacre à titre permanent le pourcentage de 98,50 p. 100 du volume de la production ouvrant droit à l'appellation d'origine.

Il met également fin à une anomalie. Il supprime, en effet, la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article 17 de la loi du 6 mai 1919 modifiée, relative à la protection des appellations d'origine, qui prévoyait que les déchets de vinification, correspondant aux 2,50 p. 100 des pertes, étaient pris en charge à un compte sans

appellation d'origine. En fait, ce compte n'a jamais été tenu et les produits intéressés ont été livrés à la vinaigrerie ou à la distillerie.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 1^{er} dans le texte de l'Assemblée nationale.

Quant à l'article 2, qui concerne la durée minimale de première fermentation des vins de Champagne, il a pour objet de contribuer à protéger la qualité des vins de Champagne.

La loi du 6 mai 1919 n'a pas prévu, en effet, de durée minimale pour la première fermentation, qui est réalisée en cuves.

Il s'ensuivait que des producteurs, souvent confrontés à des échéances difficiles compte tenu de leur endettement, pouvaient se trouver obligés d'embouteiller leur production quelques semaines seulement après les vendanges.

Une telle pratique nuisait à la qualité des vins de Champagne.

L'article 2 de la proposition de loi interdit donc le tirage en bouteilles avant le 1^{er} janvier suivant la récolte.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 2 dans le texte de l'Assemblée nationale.

Cette proposition de loi répond aux nécessités d'une profession dynamique, qui contribue au rétablissement de notre équilibre commercial : en 1984, près de 60 millions de bouteilles de champagne devraient être exportées, ce qui correspondrait à un résultat encore jamais atteint.

Mais de simples mesures ponctuelles ne peuvent suffire. D'autres réformes, visant notamment à améliorer le traitement fiscal des stocks de vins en cours de vieillissement, méritent d'être ultérieurement envisagées.

Au cours de sa réunion du 17 octobre 1984, la commission des affaires économiques et du Plan a adopté à l'unanimité la proposition de loi dans le texte de l'Assemblée nationale.

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

M. Jean Amelin. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous ne serez sans doute pas étonnés qu'un des représentants du département de la Marne vienne apporter son soutien à la proposition de loi qui nous est soumise aujourd'hui.

En effet, cette proposition de loi, qui complète la loi du 6 mai 1919, ainsi que vous l'avez rappelé, madame le secrétaire d'Etat, répond aux vœux des professionnels champenois eux-mêmes. Cela démontre tout le sérieux qu'ils entendent apporter à l'élaboration de leur produit, qui, ne l'oublions pas, contribue pour une part importante à l'équilibre de la balance agro-alimentaire de notre pays.

L'article 1^{er} fixe le taux de prise en charge au compte de l'appellation d'origine « Champagne » des vins non encore tirés en bouteilles et a pour objet de faire passer ce taux de 97,5 à 98,5 p. 100.

Comme l'a excellemment dit notre rapporteur, cette disposition aura pour mérite de mettre fin aux arrêtés ministériels annuels, qui depuis 1978 allaient dans le même sens, et de consacrer ainsi une pratique qui était devenue courante.

En ce qui concerne les dispositions prévues à l'article 2, elles me semblent tout aussi importantes, puisqu'elles visent à protéger la qualité des vins de Champagne, en interdisant que le vin, après sa première fermentation, puisse être mis en bouteilles avant le 1^{er} janvier qui suit les vendanges.

Sur ce point, et c'est le consommateur qui parle, puisqu'il s'agit de qualité, nous ne pouvons qu'approuver l'article 2.

Cette qualité, voulue par l'ensemble des producteurs champenois, je le répète, s'inscrit dans un cycle de production extrêmement long, de trois à quatre années en moyenne.

Aussi, madame le secrétaire d'Etat, je tiens de nouveau, à l'occasion de ce débat, à attirer votre attention sur le grave danger qui menace aujourd'hui nos grandes appellations, particulièrement celle du Champagne.

En effet, la qualité de nos vins n'a pu être obtenue que grâce à une maîtrise des techniques de vieillissement et d'assemblages, qui, au cours des siècles, ont fait la renommée du Champagne.

Ainsi, pour une commercialisation annuelle d'environ 180 millions de bouteilles — chiffre prévisible pour 1984 — l'ensemble de la profession doit gérer un stock de plus de 600 millions de bouteilles.

Compte tenu des coûts de manipulation et de renouvellement, les producteurs seraient contraints pour assumer leurs charges financières de mettre sur le marché leur vin de plus en plus rapidement, phénomène qui pourrait à court terme amener une diminution de la qualité.

Madame le secrétaire d'Etat, je sais bien que cela n'est pas directement de votre ressort, mais je vous demande de bien vouloir transmettre au ministre compétent les doléances de nos vignerons champenois en ce qui concerne la réforme de la fiscalité agricole tant attendue par la profession.

Si une timide tentative a été effectuée dans la loi de finances pour 1984, nous devons constater qu'elle a semblé méconnaître le mécanisme bien particulier de cette appellation.

La commission Prieur n'a pas encore donné ses conclusions et rien ne semble être prévu dans la loi de finances en 1985.

Il convient donc, madame le secrétaire d'Etat, en vue de préserver cette qualité, d'adopter les mesures proposées là aussi par des professionnels sérieux et compétents, afin de leur permettre à nouveau de constituer sur option des provisions pour hausse de prix.

C'est toute la fiscalité des stocks à rotation lente qu'il faut revoir et adapter à ce produit unique en son genre.

La loi qui est soumise à notre vote aujourd'hui ne constitue qu'un des éléments des mesures qui doivent être prises pour permettre à une économie encore dynamique de faire face à une concurrence étrangère de plus en plus importante et de plus en plus agressive, soutenue bien souvent par des régimes beaucoup plus favorables dans les pays tiers, qu'il s'agisse d'aides spécifiques ou d'une fiscalité mieux adaptée.

Le groupe du rassemblement pour la République et l'ensemble de mes collègues champenois voteront donc cette loi, madame le secrétaire d'Etat. Puisqu'elle va dans le sens souhaité par nos viticulteurs, elle ne peut que renforcer, s'il en était besoin, le prestige du champagne dans l'Hexagone et dans le monde. (*M. Paul Malassagne applaudit.*)

Mme Catherine Lalumière, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Catherine Lalumière, secrétaire d'Etat. M. Amelin a attiré l'attention du Gouvernement sur des problèmes qui ne concernent pas directement le texte dont vous débattiez aujourd'hui, puisqu'ils visent la fiscalité pesant sur la viticulture. Il a évoqué, d'une part, les impôts qui pèsent sur les stocks, et, d'autre part, les provisions pour hausses de prix.

En anticipant sur le débat budgétaire qui va s'ouvrir dans quelques jours, je peux d'ores et déjà vous apporter certains apaisements ; je le souhaite tout au moins, monsieur le sénateur.

S'agissant de la fiscalité qui pèse sur les stocks, vous avez en mémoire, monsieur le sénateur, l'article 72-B du code général des impôts : « Les exploitants agricoles soumis au régime réel d'imposition peuvent, sur option, comptabiliser leurs stocks de produits ou d'animaux jusqu'à la vente de ces biens à la valeur déterminée à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel ils ont été portés en stock. »

Le point de conflit concernait le deuxième exercice. Or, voilà quelques jours, lors de l'examen de la loi de finances à l'Assemblée nationale, ce délai de deux ans a été ramené à un an et l'adjectif « deuxième » remplacé par le mot « premier ». Ce n'est peut-être pas encore ce que souhaitaient les viticulteurs, mais c'est tout de même un pas fort important.

La provision pour hausses des prix pouvait être constituée en cas de variation importante du prix de revient des produits en stock. Elle évitait ainsi la taxation d'une variation de valeur des stocks résultant seulement d'une augmentation importante de leur prix de revient. Cette provision était fortement critiquée par la profession, car elle était difficile à déterminer. Il fallait, en effet, tenir une comptabilité analytique, ce que toutes les entreprises vitivinicoles ne peuvent faire.

Par ailleurs, c'était la seconde critique, cette provision n'était pas applicable pour les viticulteurs relevant du régime simplifié du bénéfice réel.

Dans un souci de simplification et pour atteindre le même objectif, le Gouvernement a proposé au Parlement, dans la loi de finances de 1984, un nouveau système optionnel d'évaluation des stocks à rotation lente. Ce système vient d'être amélioré lors de la discussion, à l'Assemblée nationale, de la loi de finances pour 1985.

Les stocks sont évalués sur option à leur valeur $n + 1$. Par ailleurs, il est exact qu'un autre problème, celui de la réintégration des provisions constituées, se pose. Cette question fait l'objet d'un examen par le service de la législation fiscale.

Vous constatez donc, monsieur le sénateur, que le Gouvernement a été sensible aux observations qui ont été faites sur les problèmes spécifiques posés par les stocks à rotation lente et que nous nous acheminons vers des solutions satisfaisantes.

M. Jean Amelin. Je vous remercie, madame le secrétaire d'Etat.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — L'avant-dernier alinéa de l'article 17 de la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine est remplacé par l'alinéa suivant :

« Les vins autres que ceux logés en bouteilles et complètement manutentionnés introduits chez les fabricants, dans les magasins spéciaux prévus à l'article 16 de la présente loi, sont pris en charge, à raison de 98,5 p. 100 de leur volume, au compte de l'appellation d'origine « Champagne ». »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — L'article 20 de la loi du 6 mai 1919 précitée est complété par l'alinéa suivant :

« Aucun vin à appellation « Champagne » ne peut être tiré en bouteilles avant le 1^{er} janvier suivant sa récolte. » (Adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Machet, pour explication de vote.

M. Jacques Machet. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, je m'exprimerai au nom du groupe de l'union centriste.

Le problème du champagne est connu ; il vient d'ailleurs d'être expliqué par nos collègues MM. Mathieu et Amelin et par vous-même, madame le secrétaire d'Etat.

Comme l'a fait tout à l'heure notre collègue M. Amelin, je souligne à mon tour le dynamisme des producteurs de cette région de Champagne. Je confirme, pour être issu moi-même de cette région, que le champagne représente un secteur agro-alimentaire largement exportateur qui apporte, vous le savez, une contribution importante à notre commerce extérieur. La proposition de loi dont nous débattons recueille donc l'avis favorable du groupe de l'union centriste.

Je vous ai écoutée, madame le secrétaire d'Etat, répondre à M. Amelin sur la question des rotations lentes et sur les dispositions fiscales. J'insiste également sur ces deux problèmes qui sont très durement ressentis dans la région champenoise.

M. Charles Pasqua. Très bien !

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

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

— 9 —

EXPLOITATION DES SERVICES DE RADIOTELEVISION SUR RESEAU CABLE

Rejet d'une proposition de loi déclarée d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, complétant la loi n° 84-743 du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé. [N°s 24 et 30 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Fillioud, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (techniques de la communication). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, cette proposition de loi vise à compléter la loi du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé.

L'article unique de cette proposition de loi tend à définir la notion de réseau local. Lorsque j'ai eu l'honneur de présenter la loi en question devant la Haute Assemblée, j'ai défendu la position selon laquelle la définition du réseau local semblait présenter un caractère réglementaire. Il m'avait paru préférable de considérer comme telle cette disposition afin de pouvoir, le cas échéant et en fonction du développement des expériences, modifier éventuellement la définition de ce réseau local sans recourir à un nouveau débat du Parlement.

Saisi à l'initiative des sénateurs, le Conseil constitutionnel a conclu qu'il s'agissait bien d'une matière, non point réglementaire, mais législative. Tel est donc l'objet de cette proposition de loi qui ne tend à modifier que quelques mots figurant à l'article 2 de la loi de juillet 1984, ce afin de donner une définition du réseau local câblé reposant sur deux critères : un critère de distance — 60 kilomètres — et un critère administratif — deux départements au maximum.

Bien entendu, je souhaite que le Sénat adopte cette proposition de loi.

Vous ne serez pas surpris de la position adoptée par le Gouvernement à cet égard. En effet, j'avais indiqué, lors de la discussion du projet de loi portant sur le réseau câblé, et tout en considérant qu'il s'agissait d'une matière réglementaire, que cette double définition — administrative et de distance — serait prise en compte lors de la mise au point des décrets.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il n'est pas nécessaire d'allonger les débats. Le fait de compléter par cette disposition la loi sur le réseau câblé ne devrait pas entraîner une discussion de caractère général sur les dispositions qui, déjà, ont été adoptées.

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

M. Charles Pasqua, rapporteur de la commission des affaires culturelles. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi que nous examinons a pour objet de compléter la loi du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé.

Ce texte, que le Sénat avait examiné les 26 et 29 juin 1984, a été déferé au Conseil constitutionnel par votre rapporteur et cinquante-neuf autres sénateurs. Le 26 juillet suivant, le Conseil constitutionnel déclarait contraire à la Constitution une disposition de l'article 2 de la loi susvisée, qui remettait au règlement le soin de définir le service local de radiotélévision par câble.

Indépendamment des problèmes de fonds soulevés par la proposition de loi, qui seront examinés plus avant, il importe de rappeler la démarche qui nous a conduits à défendre — une fois encore — les droits du Parlement face aux empiètements de l'exécutif, et à conforter l'exercice des libertés publiques dans le domaine de la communication audiovisuelle.

Aux termes de l'article 17 de la loi du 29 juillet 1982 sur la communication audiovisuelle, la Haute Autorité est compétente pour délivrer les autorisations en matière de services locaux de radiotélévision par câble. Comme, à l'époque, le législateur n'a pas éprouvé la nécessité de donner une définition de ces services, il importait qu'une disposition complémentaire intervînt.

Au cours de la session de printemps de 1984, le Gouvernement a présenté à l'examen du Parlement un projet de loi relatif à l'exploitation des services de radiotélévision par câble. Aux termes de ce projet, des sociétés d'économie mixte locales — dérogatoires au statut général fixé par la loi du 7 juillet 1983 — peuvent être constituées pour assurer l'exploitation de ces réseaux. Pour exercer ses activités, la société d'économie mixte doit, au préalable, demander une autorisation.

Le régime défini par la loi du 29 juillet 1982 prévoit que l'autorisation est délivrée, tantôt par la Haute Autorité de la communication audiovisuelle pour les services câblés ayant un caractère local ; tantôt par le Gouvernement, pour les autres services.

Mais encore fallait-il définir le service local pour fixer le champ des compétences respectives de la Haute Autorité et du Gouvernement.

Au cours de l'examen du projet devenu la loi du 1^{er} août 1984, je m'étais vivement ému du fait que le Gouvernement ne donne pas de définition législative du service local de radiotélévision par câble. Dans mon rapport, j'écrivais qu'un tel mécanisme « était des plus dangereux dans la mesure où il permettait au Gouvernement de fixer sa compétence et du même coup celle de la Haute Autorité ».

J'ajoutais que l'absence de définition législative « contredit l'esprit même de la loi du 29 juillet 1982 qui a institué la Haute Autorité pour qu'elle s'interpose entre le pouvoir exécutif et les organismes de communication ».

Malgré ces observations, le Gouvernement a persisté à ne pas définir dans la loi le service local de radiotélévision par câble. C'est pourquoi le 2 juillet 1984, soixante sénateurs saisissaient le Conseil constitutionnel d'une demande d'annulation de l'article 2 de la loi.

Ainsi qu'on l'a vu, le Conseil a accueilli le moyen soutenu par les sénateurs. Ce faisant, il a répondu à une double préoccupation du rapporteur du Sénat : défendre le domaine de la loi et, dès lors, les droits fondamentaux du Parlement ; donner à la Haute Autorité de la communication audiovisuelle les moyens de son indépendance.

Sur ce dernier point, on remarquera que c'est l'initiative du Sénat — je le souligne, car certains semblent l'oublier — que le Conseil constitutionnel a été amené à reconnaître explicitement à la Haute Autorité la qualité d' « autorité administrative indépendante du Gouvernement » et que ses attributions constituent « une garantie fondamentale pour l'exercice des libertés publiques ».

Si cette décision constitue un motif de satisfaction pour notre Haute Assemblée, elle ne doit pas la conduire pour autant à adopter la présente proposition de loi. Celle-ci, en effet, s'inscrit dans un dispositif législatif que nous avons rejeté. Il serait paradoxal de compléter un texte pour obéir à la seule logique juridique, alors que nous avons désapprouvé la politique qui l'inspire.

Je n'ai pas l'intention de reprendre, à l'occasion de l'examen de cette proposition de loi, l'ensemble des griefs que j'avais été amené à formuler à l'encontre de la politique que le Gouvernement conduit dans le domaine de la communication audiovisuelle et plus particulièrement des réseaux câblés.

Pour votre commission des affaires culturelles, le développement des réseaux câblés passe par la liberté d'entreprendre, la décentralisation et les libertés locales.

Là où la loi du 1^{er} août 1984 n'a prévu qu'une formule unique, à savoir la société d'économie mixte à statut dérogatoire, le Sénat avait demandé que l'on retienne quatre formules qui — outre la souplesse — ménagent la liberté d'organisation des collectivités territoriales : la régie directe, les sociétés d'économie mixte — dérogatoires ou de droit commun — enfin la concession à des sociétés privées.

Dans le même esprit, le Sénat a souhaité que la compétence des collectivités ne soit pas limitée à la seule exploitation des réseaux, et que la construction et l'entretien des infrastructures puissent leur être confiés.

Or, aucune de ces suggestions n'a été — ni de près ni de loin — retenue. Le Gouvernement persiste à privilégier les solutions qui confèrent à l'Etat des prérogatives exorbitantes, qu'il s'agisse de la présence du commissaire du Gouvernement au sein des conseils d'administration ou du contrôle des éditeurs de programmes audiovisuels.

Avant même que cette législation ne soit mise en application, des critiques nombreuses sont formulées à son encontre. Dans son deuxième rapport annuel, la Haute Autorité de la communication audiovisuelle commente de façon peu amène l'emprise de l'Etat sur les sociétés locales d'exploitation des réseaux câblés. Vous en trouvez la substance dans mon rapport écrit. C'est ainsi qu'elle établit un parallèle entre l'action du commissaire au câble prévu par la loi du 1^{er} août 1984 et celle du commissaire à l'information sous le Second Empire.

En matière de choix industriels, votre rapporteur a longuement fait part au Sénat des réserves que lui inspirent les options arrêtées par le Gouvernement. Là encore, la Haute Autorité s'est fait l'écho de mes craintes en des termes dépourvus d'ambiguïté :

« Au demeurant, les investissements » — la Haute Autorité croit nécessaire de le rappeler, quitte à nuancer certains enthousiasmes — « seront extrêmement lourds, en raison du coût industriel de la fibre optique.

« S'il n'est pas, en effet, dans les compétences de la Haute Autorité d'intervenir dans un choix industriel et technologique gouvernemental, il est de son devoir, en revanche, d'appeler l'attention des collectivités locales, interlocuteurs essentiels de la Haute Autorité, sur ses implications financières et programmatiques. »

L'année dernière, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 1984, je disais à cette même tribune que la politique du câble était « floue et mal engagée ». Aujourd'hui, des précisions ont certes été apportées, mais les décisions prises par le Gouvernement, qu'il s'agisse du plan câble arrêté le 3 mai 1984 ou de la loi du 1^{er} août 1984, montrent que les orientations sont des plus contestables. On voit mal, dans ces conditions, comment le Sénat pourrait, si peu que ce soit, apporter sa pierre à un édifice dont tout laisse à penser qu'il est fondé sur des bases malsaines. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R.*)

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

M. Louis Perrein. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi qui nous est soumise a pour unique objet de définir la notion de service local de radiotélévision par câble. Elle est conforme à la décision du Conseil constitutionnel. Le Parlement, et non pas l'administration, doit fixer les limites géographiques des réseaux câblés locaux.

Sur l'ensemble de la loi du 1^{er} août 1984, l'Assemblée nationale a statué définitivement. Il n'y a donc pas lieu de revenir sur les choix décisifs que cette loi a opérés en faveur de la fibre optique et de l'exploitation des réseaux par des sociétés d'économie mixte. Toutefois, puisque des voix se sont élevées dans notre Haute Assemblée pour s'inquiéter du surcoût occasionné par le choix de la fibre optique, technologie d'avenir, au détriment du coaxial, je vous fais part de la satisfaction qu'inspire au groupe socialiste la décision du secrétariat d'Etat chargé des P. T. T. d'assurer ce surcoût.

L'opposition aurait préféré, semble-t-il, que la définition du caractère local d'un service de radiotélévision par câble prit pour critère le nombre d'abonnés. Mais cette façon de faire, qui méconnaît les fortes différences de densité démographique qui affectent le territoire national, se serait révélée d'une application des plus malaisées. Le double critère, géographique et administratif, retenu par la proposition de loi en discussion précise la vocation locale des réseaux. Ces dispositions permettent aux sociétés locales d'exploitation d'atteindre le seuil de rentabilité. En outre, elles mettront fin à un vide juridique qui constitue manifestement une entrave au développement du plan câble.

L'argument selon lequel l'effet pervers de la loi serait de retirer à la Haute Autorité de l'audiovisuel sa compétence pour la plupart des autorisations est fallacieux. Aucune des 170 demandes d'autorisation de câblage actuellement en instance ne dépasse les limites géographiques retenues. Tous ces projets de câblage relèvent donc de la compétence de la Haute Autorité, aucun de celle du Gouvernement.

Trop de temps a été perdu. Les retards s'accumulent pour le câblage de la France. En adoptant la proposition de loi qui nous est soumise, nous hâterions la publication des décrets qu'attendent avec une impatience croissante les professionnels et les collectivités intéressés par le câblage.

Cela est d'autant plus vrai que, la technique évoluant, le multiplexage en longueur d'onde va permettre de mieux utiliser la fibre optique en la rentabilisant grâce au partage d'une même fibre par plusieurs abonnés disposant chacun d'une longueur d'onde spécifique. Saluons au passage, mes chers collègues, le résultat des recherches financées par les P. T. T.

Avant de terminer mon court propos, je voudrais souligner au passage que ceux qui se félicitent aujourd'hui que le Conseil constitutionnel reconnaisse explicitement à la Haute Autorité la

qualité d'autorité administrative, indépendante du Gouvernement — ce dont nous nous réjouissons, nous, socialistes — sont les mêmes qui, hier, ont farouchement combattu la loi du 29 juillet 1982 et, donc, la création de cette même Haute Autorité. (Très bien ! sur les travées socialistes.)

Notre rapporteur n'est pas à une contradiction près, d'ailleurs ; il est satisfait de la position du Conseil constitutionnel, mais il ne votera pas pour autant la proposition de loi et, à nouveau, il veut nous prouver que cette loi portera atteinte à la liberté d'entreprendre et même aux libertés locales.

En citant un avis, important certes, du rapport annuel de la Haute Autorité, alors que les décrets d'application ne sont pas encore publiés, il remet en cause les principes qui doivent régir les sociétés locales d'exploitation commerciale. Pour notre part, nous faisons confiance au Gouvernement pour qu'en ce domaine, comme en bien d'autres, les libertés locales soient sauvegardées.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes très sensibles aux observations de la Haute Autorité et nous sommes certains que les décrets d'application en tiendront le plus grand compte.

Le groupe socialiste, qui avait approuvé la loi sur la communication audiovisuelle, votera la proposition de loi qui nous est soumise et qui n'a d'autre objectif que de préciser le contenu de la loi du 1^{er} août 1984. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

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

M. James Marson. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, la présente proposition de loi ne nécessite pas que nous discussions à nouveau sur le contenu de la loi du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé.

En effet, le Conseil constitutionnel a estimé, à juste titre, qu'il revenait à la loi et non à un décret de définir la notion de « service local de radiotélévision par câble » et, par voie de conséquence, de préciser les compétences respectives de la Haute Autorité et du Gouvernement en matière de délivrance des autorisations d'exploitation.

Cela dit, nous ne nous étions pas prononcés en méconnaissances de cause puisque, lors de la session de printemps, M. le secrétaire d'Etat avait eu l'occasion de préciser les intentions du Gouvernement quant à la détermination des limites géographiques et administratives du service local : soixante kilomètres dans sa plus grande dimension et deux départements.

La proposition de loi reprend ce double critère de définition du service local. C'est pourquoi nous voterons cette disposition à la suite de notre approbation de loi du 1^{er} août qui nous paraissait être un élément nécessaire dans la mise en place du dispositif d'ensemble du câble.

J'aurais pu arrêter là mon propos, mais M. le rapporteur ayant évoqué à nouveau quelques problèmes de fond, je le suivrai ou je le précéderai quelques instants sur ce terrain.

M. Louis Perrein. Il ne faut jamais le suivre !

M. André Delelis. Il faut toujours le précéder !

M. James Marson. En ce qui nous concerne, nous sommes tout à fait opposés à toute remise en cause du choix de la fibre optique.

Certes, le coût de la fibre optique est pour l'instant plus élevé que celui du câble en cuivre coaxial, mais il en va ainsi chaque fois qu'une technologie nouvelle apparaît. Mais, dans quelques années, le prix de revient de la fibre optique sera semblable à celui du câble coaxial, surtout si l'on tient compte du service assuré qui est beaucoup plus important, beaucoup plus étendu avec la fibre optique qu'avec le coaxial.

Si le choix des réseaux optiques en étoile nous paraît être le bon, c'est avant tout parce qu'il ouvre des perspectives neuves pour la France, en ne faisant plus du câble le simple support de la télédistribution — quand on parle du câble fibre optique, on en reste trop souvent simplement à la télédistribution, effectivement, là, il ne se justifie pas forcément — mais surtout parce que la fibre optique, comme support, offre la possibilité de services audiovisuels nouveaux, interactifs, dans la perspective d'un système universel de télécommunication indispensable à la croissance économique et industrielle de notre pays comme

à son développement culturel et concernant à la fois l'industrie, c'est-à-dire les entreprises, la recherche, l'enseignement, voire tous les secteurs d'activité.

Si ce choix est bon, c'est parce que, du même coup, il donne la possibilité à la France, non seulement de combler son retard en la matière — car il y a un retard — mais aussi de prendre une certaine avance ; c'est aussi parce que le développement de l'opto-électronique aura sur la création de la filière électronique des effets aussi décisifs que celui des circuits intégrés dans les années soixante-dix.

Faire le choix de la technologie la plus avancée suppose de limiter autant que possible le recours à la technologie classique du câble en cuivre.

De plus, laisser aux collectivités locales le choix de la technologie, comme cela est parfois demandé, serait contraire à l'efficacité et à la cohérence du plan câble. C'est un peu, si je puis me permettre cette comparaison, comme si on laissait aux communes le choix de la largeur des voies de chemins de fer ou celle des autoroutes.

En outre, ralentir les commandes des prises optiques et donc la montée en charge industrielle, serait de nature à compromettre l'avance acquise par la France dans ce domaine.

De multiples raisons, économiques, industrielles, culturelles, d'indépendance nationale, nous font donc rejeter le recours aux technologies classiques des réseaux câblés en coaxial et choisir la fibre optique.

J'en arrive à ma dernière observation : souvent, ici, lorsque l'on parle de modernisme, on évoque le Japon. Or, je constate que dans ce débat — et même dans ceux qui ont précédé — on ne cite jamais ou rarement ce pays. J'ai une explication. C'est tout simplement parce que le Japon, lui, a choisi la fibre optique. C'est un bon choix, me semble-t-il, pour notre pays.

La fibre optique, c'est le modernisme et c'est notre choix. C'est pourquoi nous approuvons cette proposition de loi. (Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Le premier alinéa de l'article 2 de la loi n° 84-743 du 1^{er} août 1984 relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé est complété par les mots : « à soixante kilomètres dans sa plus grande dimension et deux départements. »

Par amendement n° 1, M. Pasqua, au nom de la commission, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Pasqua, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, de notre point de vue, la définition retenue par l'auteur de la proposition de loi présente un certain nombre d'inconvénients. Elle combine deux critères : un critère géographique et un critère administratif.

Le critère géographique est constitué par une zone exprimée en kilomètres. Pour être local, un service de radio-télévision par câble devra être inférieur à soixante kilomètres dans sa plus grande dimension.

Le critère administratif est constitué par les limites de certaines circonscriptions administratives. C'est ainsi qu'un service de radio-télévision par câble cesse d'être considéré comme local s'il excède la limite de deux départements.

Ces deux critères sont cumulatifs, autrement dit le service sera considéré comme local — et donc son exploitation autorisée par la Haute autorité — si le réseau est tout à la fois inférieur à soixante kilomètres et n'excède pas la limite de deux départements.

Indépendamment des raisons de fond qui conduisent la commission à rejeter la présente proposition de loi, elle s'interroge sur l'opportunité des critères retenus. Assurément le domaine des câbles relève, en France, de la prospective et l'on peut discuter à l'infini de telle ou telle définition. L'avenir montrera si le législateur ne s'est pas aventuré.

La commission se demande toutefois s'il n'eût pas été plus judicieux d'utiliser des critères moins malaisés à maîtriser. Elle est confortée dans son opinion par la Haute autorité qui, dans son rapport annuel, suggère que l'on fasse plutôt référence au potentiel d'abonnés, c'est-à-dire au nombre de prises.

En tout état de cause, on peut déplorer que les deux critères retenus par l'Assemblée nationale soient cumulatifs car cela aura pour effet de réduire le champ de compétence de la Haute Autorité, alors que le Sénat a souhaité et obtenu que la loi fixe la définition du service local de radio-télévision par câble et, du même coup, assure à la Haute autorité les conditions d'une indépendance que certains cherchent à mettre en échec.

On comprendra, dès lors, que la commission des affaires culturelles vous invite à rejeter la présente proposition de loi.

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

M. Georges Fillioud, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, le Sénat comprendra que le Gouvernement, qui soutient cette proposition de loi, demande à la Haute Assemblée de rejeter l'amendement de suppression de l'article unique qui compose cette proposition de loi.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence l'article unique est supprimé.

Le vote sur l'article unique équivaut à un vote sur l'ensemble en application de l'article 42 du règlement. En conséquence, l'adoption par le Sénat d'un amendement de suppression de l'article unique entraîne le rejet de la proposition de loi.

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Serge Boucheny, Jean Garcia, Mme Rolande Perlicán, M. Marcel Rosette, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Jean-Luc Bécart, Mme Danielle Bidard, MM. Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Bernard-Michel Hugo, Charles Lederman, Fernand Lefort, Mme Hélène Luc, MM. René Martin, James Marson, Mme Monique Midy, MM. Louis Minetti, Jean Ooghe, Guy Schmaus, Paul Souffrin, Camille Vallin, Hector Viron et Marcel Gargar une proposition de loi tendant à la réparation des préjudices subis par des cadres de l'armée française victimes de mesures arbitraires depuis la Seconde Guerre mondiale.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 42, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

Devant les difficultés rencontrées par la France, notamment en Afrique du Nord, au Tchad, dans le cadre de la Communauté économique européenne, dans ses relations avec certains membres du bloc communiste, M. Jean François-Poncet demande à M. le ministre des relations extérieures si la politique qu'il conduit lui paraît vraiment de nature à défendre efficacement les intérêts du pays (n° 40).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 12 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 24 octobre 1984 à quinze heures et le soir :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement et à la protection de la montagne (n° 378 (1983-1984) et 40 (1984-1985). M. Jean Faure, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan ; et n° 32 (1984-1985), avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, M. Raymond Bouvier, rapporteur.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures cinquante cinq.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.*

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
(Application des articles 76 à 78 du Règlement.)

*Etat des poursuites intentées contre la Turquie
devant le conseil de l'Europe et actions diplomatiques françaises.*

555. — 22 octobre 1984. — Les 11, 12 et 13 octobre courant, une délégation du Parti communiste français conduite par M. André Lajoinie, président du groupe communiste de l'Assemblée nationale et comprenant, entre autres, M. Louis Odru, député de Seine-Saint-Denis et M. Charles Lederman, sénateur du Val-de-Marne, s'est rendue en Turquie. Informés des condamnations à mort prononcées par les tribunaux militaires turcs, de l'exécution capitale de l'un des condamnés, des menaces qui pèsent sur près de 200 autres condamnés à mort, des tortures qui sévissent dans les prisons turques, les parlementaires communistes se sont rendus à la présidence du Conseil, à la présidence de la République, au Parlement, pour protester contre les violations des droits de l'homme perpétrées en Turquie et demander qu'un terme y soit mis. Le 10 octobre courant, à l'Assemblée nationale, M. Claude Cheysson, ministre français des relations extérieures, a fait état de la condamnation catégorique exprimée par la France contre ces violations et de certaines démarches entreprises par le Gouvernement français. **M. Charles Lederman** demande en conséquence à **M. le ministre des relations extérieures** : de lui faire savoir où en sont exactement les poursuites intentées contre la Turquie devant le Conseil de l'Europe ; de lui faire savoir si le Gouvernement français envisage d'autres actions diplomatiques pour aboutir au résultat recherché.

Fonctionnement de la police d'Etat à Meaux.

556. — 22 octobre 1984. — **M. Jacques Larché** demande à **M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation** ce qu'il pense des conditions dans lesquelles fonctionne la police d'Etat dans la ville de Meaux.

*Création d'une zone complémentaire de bruit
autour des aéroports de la région Ile-de-France.*

557. — 23 octobre 1984. — **M. Pierre Gamboa** prie **M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports**, de bien vouloir lui faire savoir quelles sont les dispositions qu'il compte prendre à l'égard de la création d'une zone complémentaire de bruit autour des aéroports de la région Ile-de-France, notamment celui d'Orly, selon la directive régionale n° 2201/DRE/DEP/B/533, du 13 octobre 1983. Au cours de ces dernières années, un avion sur deux appartenant à la première génération ayant été remplacé par des appareils de moins en moins bruyants, les zones fragilisées par le trafic aérien se trouvent restreintes, en rejetant, semble-t-il, toute logique à cette décision. Par ailleurs, et indépendamment du manque de concertation, par égard à la loi de décentralisation qui affirmait le rôle des élus dans la cité, l'application de cette directive, si elle devait être maintenue, ne risquerait-elle pas d'aggraver une situation préjudiciable au développement de la construction d'habitations ou d'équipements publics, en contractant les potentialités sociales et économiques des communes concernées en dégageant le caractère spoliant de ce texte vis-à-vis des petits propriétaires.