Année 1991. - N° 63 S. (C. R.) ISSN 0755-544 X Samedi 12 octobre 1991

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS

JOURNAL OFFICIEL

STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

COMPTE RENDU INTÉGRAL

6e SÉANCE

Séance du vendredi 11 octobre 1991

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. **Procès-verbal** (p. 2849).

2. **Questions orales** (p. 2849).

Aide à l'industrie automobile (p. 2849)

Question de M. Louis Souvet. - MM. Emile Biasini, secrétaire d'Etat aux grands travaux ; Louis Souvet.

Application de la loi sur les rémunérations des personnels de l'hôtellerie (p. 2851)

Question de Mme Marie-Claude Beaudeau. - M. Emile Biasini, secrétaire d'Etat aux grands travaux ; Mme Marie-Claude Beaudeau.

Dispositions retenues par le plan d'exposition aux bruits de l'aéroport Charles-de-Gaulle (p. 2853)

Question de Mme Marie-Claude Beaudeau. - MM. Emile Biasini, secrétaire d'Etat aux grands travaux ; le président, Mme Marie-Claude Beaudeau.

Prise en charge par l'Etat des surcoûts financiers et des nuisances occasionnés aux populations proches du site d'Eurodisneyland (p. 2854)

Question de M. Jean Garcia. - MM. Emile Biasini, secrétaire d'Etat aux grands travaux ; le président, Jean Garcia.

3. **Ordre du jour** (p. 2855).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

vice-président

La séance est ouverte à quinze heures quinze.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

QUESTIONS ORALES

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

AIDE À L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

M. le président. M. Louis Souvet constate que les pays de la Communauté économique européenne ont importé 1 450 000 voitures japonaises en 1989 ; parallèlement, la production des véhicules japonais en Europe va atteindre 1 500 000 unités.

Face à la montée en puissance de cette production et de ces importations, les Etats européens n'adoptent pas de politique commune, certains Etats accueillant largement les usines « transplants ». De plus, le marché européen n'est pas indéfiniment extensible et sa croissance, si croissance il y a, sera très limitée.

La situation des six grands constructeurs européens est critique.

Aussi, il souhaite que M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur lui précise quelles seront les actions menées par le Gouvernement, tant au niveau national que communautaire, afin de venir en aide à un secteur économique menacé. (N° 345.)

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

M. Emile Biasini, *secrétaire d'Etat aux grands travaux.* Monsieur le président, monsieur le sénateur, je tiens tout d'abord à vous présenter les excuses de M. Dominique Strauss-Kahn, qui est aujourd'hui retenu à La Haye, pour les négociations du GATT.

Monsieur le sénateur, vous avez souligné à juste titre la menace que constituerait une progression trop brutale et trop rapide des ventes d'automobiles japonaises pour le marché automobile européen, notamment pour le marché français, qui était jusqu'ici protégé.

C'est pour cette raison qu'au terme de longues discussions avec les Etats membres et les partenaires économiques et sociaux de ce secteur, la Communauté économique européenne et le Japon ont conclu, à la fin du mois de juillet 1991, un accord portant sur une ouverture progressive, à compter du 1er janvier 1993, du marché européen aux ventes d'automobiles nippones.

Cet accord, qui est limité dans le temps à la fin de l'année 1999, vise en tout premier lieu à laisser aux constructeurs de la Communauté le temps nécessaire à parfaire leur compétitivité afin d'affronter à armes égales un environnement concurrentiel totalement libre et ouvert au 1er janvier de l'an 2000.

Concrètement, cet accord limite tout d'abord les importations directes de véhicules japonais, à concurrence de 1,23 million d'unités à l'échéance de 1999, et ce dans l'hypothèse d'un marché communautaire de 15,1 millions d'unités à la même date.

Il vise également les véhicules issus des usines « transplants » japonaises en Europe, le nombre de ces véhicules atteignant 1,2 million d'unités en fin de période.

Cet accord se fonde sur le principe de l'affectation d'une partie de la croissance du marché aux constructeurs automobiles européens. Il intègre des dispositions particulières de sauvegarde en cas de retournement du marché pour réduire les flux d'importations japonaises et des causes de non-ciblage des ventes nippones à l'égard des marchés jusqu'ici protégés.

Ces dispositions sont éminemment importantes si l'on considère le fléchissement actuel de la demande automobile sur les principaux marchés de la Communauté.

Au cours de la dernière décennie, le marché automobile communautaire a connu des évolutions contrastées, passant d'une phase de récession au début des années quatre-vingt à une exceptionnelle croissance à compter de l'année 1986 ; puis il a de nouveau subi le contrecoup d'un ralentissement de la demande au cours des deux derniers exercices.

Partant du niveau extrêmement élevé des immatriculations sur la période récente, l'orientation à la baisse de la demande automobile constatée depuis deux ans ne doit cependant pas laisser supposer un essoufflement durable de la demande.

Certes, on pourrait considérer que les principaux pays européens ont aujourd'hui atteint des seuils de motorisation importants, inférieurs toutefois à celui de l'Amérique du Nord, et ne présentent plus dès lors un potentiel de croissance aussi favorable que par le passé. Rien ne laisse cependant augurer un phénomène de rupture brutale dans l'équilibre de l'offre et de la demande au cours des prochaines années, nonobstant quelques fléchissements cycliques, comme celui qui est actuellement enregistré.

Dans ce contexte, même si le marché communautaire enregistre une croissance plus raisonnable que par le passé, il ne faudrait pas en déduire que l'industrie automobile européenne, française en particulier, est en crise.

A cet égard, il n'est pas inutile de rappeler que les constructeurs automobiles français ont fait, au cours de la dernière décennie, des progrès considérables en termes de productivité, avec un gain de 50 p. 100 réalisé sur les cinq à sept dernières années, comme en termes de qualité.

Ils tiennent un rôle de pointe en matière de maîtrise technologique dans des domaines aussi essentiels et variés que la consommation, le diesel, la sécurité active et la tenue de route.

Ce rang est d'ailleurs clairement attesté par les résultats commerciaux sur les marchés les plus exigeants. Ainsi, la R 19 et la Clio obtiennent, vous le savez, de très bons résultats en Allemagne, de même que la Citroën XM, qui est le premier véhicule haut de gamme français diffusé sur ce marché.

Au-delà des résultats enregistrés et des efforts engagés par les constructeurs eux-mêmes pour améliorer leur compétitivité, les pouvoirs publics sont toujours attentifs à défendre les intérêts de la première industrie française.

La négociation entre la C.E.E. et le Japon, à laquelle la France a participé activement, doit aujourd'hui s'enrichir d'un volet interne pour accompagner la mutation de ce secteur industriel. La poursuite de l'amélioration de sa compétitivité requiert en particulier un effort important en faveur de la recherche et du développement de nouveaux produits ainsi qu'en faveur de la formation des personnels, domaines pour lesquels le ministère de l'industrie s'apprête à déposer prochainement un mémorandum auprès de la Commission européenne.

Indépendamment de cette action de fond, le Gouvernement participe à la validation des points forts de cette industrie, notamment à travers le programme de recherche « voiture propre et économe ».

Il cherche également à éclairer l'avenir. Je ne citerai pour exemples que les travaux actuellement en cours au sein d'un groupe de stratégie industrielle automobile du commissariat général du Plan, qui associe l'ensemble des partenaires économiques et sociaux de ce secteur et la mission confiée à M. Saglio qui est plus particulièrement ciblée sur le problème de l'électronique automobile.

Enfin, pour témoigner de l'intérêt très large que les pouvoirs publics portent à cette industrie, je citerai les travaux menés conjointement par le ministère de l'industrie, les industriels du secteur des équipements automobiles et les constructeurs pour définir ensemble ce que devraient être à l'avenir les collaborations étroites et précompétitives entre constructeurs et équipementiers.

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

M. Louis Souvet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie pour votre aimable intervention ; j'espère que M. le ministre voudra bien prendre connaissance des propos que je vais maintenant tenir.

M. Emile Biasini, *secrétaire d'Etat.* Je les lui communiquerai.

M. Louis Souvet. Je vous en remercie.

J'avais déposé, le 10 mai dernier, une question orale avec débat ; je l'ai transformée en question orale sans débat pour obtenir une réponse plus rapide, comme le justifie la gravité du sujet.

J'interviens sur ce dossier parce que j'ai la volonté d'attirer l'attention de M. le ministre sur l'industrie automobile nationale, voire européenne, sur cette industrie qui fait la richesse de la Franche-Comté et fait vivre la majorité des ménages de l'aire urbaine de Belfort - Montbéliard, à une époque où des entreprises comme Alsthom et Bull sont dans une situation préoccupante.

Le bassin d'emploi du nord-est de la Franche-Comté va ressentir de façon dramatique les effets du nouvel accord conclu entre la C.E.E. et le Japon.

Je sais que les Douze ne peuvent parler que d'une seule voix et que les constructeurs français ne peuvent faire bande à part. Ils n'ont cependant pas à supporter les risques d'une opération dont on n'a pas mesuré tous les paramètres.

En effet, à l'issue de cet accord, qui ne prévoit même pas un semblant de réciprocité, les constructeurs japonais auront, après l'expiration d'une période transitoire, le libre accès au marché européen.

Dès maintenant, parce qu'on crée le climat, le taux de pénétration des voitures japonaises va aller en s'accélérant.

Tout se passe comme si le produit qui nous est proposé était supérieur au nôtre, alors que, sous bien des aspects, les voitures françaises sont supérieures aux véhicules nippons. Que ce soit en matière de rejets dans l'atmosphère ou de consommation, notre technologie en général ainsi que le style et le comportement de nos voitures soutiennent bien la comparaison.

Mais les écarts de productivité sont considérables : au Japon, une usine produit 1 000 véhicules par jour avec 2 000 ouvriers alors qu'en Europe ce même volume est obtenu grâce au travail de 7 000 ouvriers. On mesure le chemin à parcourir en termes de productivité !

Cette différence quantitative résulte également de très nombreux paramètres sociaux, notamment de la durée globale du temps de travail. On a travaillé 2 303 heures en 1989 au Japon, contre 1 589 heures en France. Si cet écart de productivité subsistait, un ou plusieurs constructeurs européens pourraient disparaître rapidement.

Dans ce monde sans pitié, parler de nos différences serait-il souligner nos faiblesses ?

Les travailleurs français sont au centre d'un système social qui me réjouit, mais qui pèse sur les coûts.

Les travailleurs nippons appartiennent, eux, à un système conçu pour relever les défis. Tout y concourt, de l'organisation de l'Etat à la gymnastique du matin en atelier, en passant par le système de protection sociale, la formation, l'information, le refus des mouvements sociaux, l'agressivité commerciale, et j'en passe.

Si l'entreprise est très développée au Japon, le système social de ce pays est, lui, en voie de développement.

Si nous appliquons cet accord, des dizaines de milliers de suppressions d'emploi sont à craindre dans les entreprises automobiles.

Plus insidieuses encore sont les menaces qui se profilent avec la montée en puissance des usines « transplants » ou usines « tournevis ». Celles-ci constituent un véritable cheval de Troie pour les Européens.

L'évolution américaine devrait nous servir de leçon. Tous les objectifs, tous les critères, tous les dangers et toutes les tendances nous sont connus. En 1982, on dénombrait un million de salariés dans l'industrie automobile américaine ; ils n'étaient plus que 660 000 en 1989 !

En combinant le total des importations directes et celui des « transplants », les ventes nippones s'élèveront, en 1999, à 2,4 millions de voitures. Les constructeurs automobiles proprement dits ne seront pas les seuls concernés par ce phénomène des usines « transplants ». En effet, les sous-traitants et les équipementiers verront bientôt les fournisseurs habituels des constructeurs nippons s'installer en Europe.

L'adversaire est redoutable et il convient d'analyser les raisons de sa force.

La capacité d'investissement du Japon est énorme. Le taux d'épargne dans ce pays est extrêmement élevé : il représente 58 p. 100 du P.I.B. contre 20,5 p. 100 en France. La puissance financière de ce pays résulte des sacrifices consentis par les personnels, qui acceptent d'avoir un mode de vie très inférieur à celui que la force de l'économie japonaise pourrait leur permettre d'obtenir.

Un exemple le prouve : Toyota pourrait racheter, sans emprunter, P.S.A. et Volkswagen. C'est peut-être à cela qu'on voit à quel point nous sommes devenus une forteresse de sable !

Que peut-on faire pour éviter cette menace en Europe ?

Je suis conscient, monsieur le secrétaire d'Etat, que les solutions ne sauraient être trouvées au seul niveau national, mais la France peut et doit jouer un rôle de catalyseur.

La préparation aux métiers de l'automobile n'est pas assurée de manière satisfaisante faute d'école véritablement spécialisée, comme il en existe pour le pétrole, l'électricité ou l'aéronautique. La création d'une école nationale supérieure de l'automobile permettrait de combler cette lacune.

La France ne consacre que 1,9 p. 100 du P.I.B. à la recherche civile quand cette même recherche absorbe 2,8 p.100 du P.I.B. du Japon.

Face à la puissance financière des entreprises automobiles japonaises, les pouvoirs publics français doivent permettre le développement d'un environnement favorable aux sociétés. L'autofinancement et l'accès au marché des capitaux sont primordiaux.

De même, une relation de long terme entre l'épargnant ou l'investisseur et l'entreprise optimiserait l'accès au marché des capitaux.

Le Gouvernement doit mettre en œuvre toute une panoplie de mesures fiscales visant à favoriser les investissements dans le secteur industriel. De même, les taxes fiscales inhérentes à l'automobile doivent être minorées. Un véhicule, monsieur le secrétaire d'Etat, doit être considéré non plus comme un produit de luxe, mais comme un outil de travail dans de très nombreux cas.

En ce qui concerne la durée du travail obligatoire exigée pour pouvoir faire valoir ses droits à la retraite - qui est actuellement de 37,5 annuités - une flexibilité plus grande devrait être mise en place. Il serait souhaitable que des personnes ayant commencé leur vie professionnelle très tôt ne soient pas obligées de travailler jusqu'à l'âge officiel de la retraite dès l'instant où elles réunissent le nombre de trimestres légaux de versement.

Il convient, à l'instar des Japonais, de coordonner étroitement les efforts des acteurs de la filière automobile. La mise en place d'un conseil national de l'industrie automobile serait très utile en la matière. Ce conseil, basé sur une composition paritaire, permettrait de tisser entre les salariés de cette industrie, les chefs d'entreprise et les organisations syndicales des liens suffisamment étroits pour préserver et développer les parts de marché.

Les règles du jeu imposées par les Japonais sont telles que le maintien de quotas, la limitation de la capacité des usines « transplants » en Europe sont nécessaires.

Pour les Japonais, vous le savez bien, la liberté du marché n'est pas un objectif en soi ; elle n'est perçue que comme l'un des outils d'une redoutable panoplie qui leur permette d'atteindre leur objectif suprême : l'expansion hégémonique de leur industrie.

Il faut donc bien comprendre que les constructeurs européens ne refusent pas la concurrence. Mais deux mondes bien différents s'affrontent.

De plus, le système japonais est fondé non pas sur le marché, comme en Occident, mais sur l'entreprise. Consommateurs et autorités politiques sont au service des entreprises.

Le renforcement du protectionnisme n'est pas mon propos. A ceux qui objecteraient que les principes du GATT s'opposent à ces accords d'autolimitation des exportations, je rappellerai que les exceptions acceptées dans tous les domaines par le GATT sont plus nombreuses que les principes ; je pense à l'accord multifibres notamment.

A l'échelon européen, une coopération entre les entreprises concernées doit être mise en place, de même qu'une coordination des politiques industrielles des pays membres. La Commission européenne ne doit plus adopter une attitude attentiste en sanctionnant systématiquement des alliances sous prétexte de position dominante.

La Commission peut réglementer les subventions que les régions versent. Il est aberrant que Nissan ait pu récupérer un cinquième du coût de la création de son usine de Sunderland, en Grande-Bretagne.

Nous devons nous interroger nous aussi : doit-on accorder la prime d'aménagement du territoire à des entreprises japonaises qui s'installent en France ? On peut s'étonner de la rigidité du mécanisme d'attribution de cette prime. En effet, certains bassins d'emploi, malgré un reflux économique important, ne peuvent y prétendre. Le champ d'application original n'a pas été modifié, en dépit des mutations économiques. Une révision en la matière serait souhaitable. Je la plaide une nouvelle fois pour l'aire urbaine de Belfort - Montbéliard.

Une définition stricte du concept « automobile japonaise » doit être édictée ; cela évitera à la production nippone d'être écoulée par la vente de véhicules n'ayant plus d'européen que le sigle du constructeur. Un véhicule doté d'un volant français est-il japonais ou français ? Un véhicule comportant un tableau de bord français est-il français ou japonais ? Il faudrait que nous sachions où nous allons !

Pour cerner encore mieux la réalité, j'indiquerai, avec un exemple français, que la société Peugeot a employé sur le site de Sochaux - Montbéliard jusqu'à 42 000 personnes ; à la fin du mois de juin 1991, il en restait 23 763. Tout cela s'est fait entre 1980 et 1990 ; sans bruit, sans aide de l'Etat, sans défilé, sans casse publicitaire et sans prime d'aménagement du territoire. Pour nous, c'est un crève-cœur et un handicap considérable.

Le 13 juin, la société Peugeot annonçait le départ de 940 de ses collaborateurs de tous niveaux ; 1 800 emplois seront supprimés à l'usine Citroën de Rennes ; le siège social de cette firme connaîtra également des compressions de postes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je terminerai par un constat : hier, à Pontarlier, les agriculteurs de mon département ont crié leur désespoir. Le même cri d'angoisse a fusé dans d'autres départements. A Paris, les infirmières, les assistantes sociales et le monde du spectacle se sont fait entendre. Le Gouvernement ne doit pas, par son attitude, contribuer à jeter aussi sur le pavé le monde de l'automobile et, par suite, le monde de l'industrie.

En tout état de cause, il ne faut surtout pas attendre de se retrouver face à des personnes licenciées pour réagir : l'Etat, les régions, les départements, les collectivités locales doivent, dès maintenant, être appelés à réfléchir ensemble une telle situation. Autrement dit, il s'agit de défendre nos intérêts comme les Japonais savent protéger les leurs.

Battez-vous, vous et votre gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat ; remettez en cause cet accord, vous en avez les possibilités. Il faut renégocier. C'est une noble et juste cause. Il faut puiser dans cette certitude le courage dont vous aurez besoin. Les Japonais, eux, ne vous feraient pas de cadeaux ! Il y va de votre crédibilité. C'est la survie de l'industrie française qui dépend de votre décision.

APPLICATION DE LA LOI SUR LES RÉMUNÉRATIONS DES PERSONNELS DE L'HÔTELLERIE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau demande à Mme le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle quelles mesures urgentes elle envisage pour faire respecter par la Société d'exploitation du Méridien Paris, par les directions des hôtels de l'Ile-de-France, comme de l'ensemble de la France, la loi « Godard » sur les rémunérations des personnels, loi fondée sur le principe du reversement aux salariés d'un pourcentage prélevé pour le service. (N° 348.)

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

M. Emile Biasini, *secrétaire d'Etat aux grands travaux.* Madame le sénateur, permettez-moi de vous présenter les excuses de Mme Martine Aubry, qui est aujourd'hui retenue par des négociations syndicales aux côtés de Mme le Premier ministre et qui m'a donc demandé de la représenter.

Comme vous le savez, le personnel des hôtels, cafés et restaurants peut être rémunéré selon deux modalités différentes.

La rémunération peut, tout d'abord, être calculée sur la base d'un forfait dont le montant est déterminé de gré à gré, entre employeur et salarié, compte tenu de la durée du travail, légale ou conventionnelle. Cette rémunération varie en fonction du nombre d'heures travaillées et supporte éventuellement les majorations dues au titre des heures supplémentaires.

Mais, selon un usage très répandu dans l'hôtellerie et la restauration, la rémunération du personnel peut être également assise sur un pourcentage de la recette perçue par l'employeur sur les consommations.

C'est dans le seul cas de mise en œuvre de cet usage que la loi du 19 juillet 1933, dite loi Godard, laquelle figure dans le code du travail à l'article L. 147-1, a rendu obligatoire le reversement par l'employeur de la masse des sommes qu'il a encaissées pour le service entre les différents membres du personnel en contact avec la clientèle. Cette loi a fait l'objet de deux décrets d'application, dont l'un, en date du 4 juin 1936, fixe, pour la région parisienne, les modalités de répartition de ces pourboires.

La transformation du mode de rémunération en vigueur dans un établissement constitue une modification substantielle du contrat de travail, que les salariés sont en droit de refuser. Il appartient dès lors à l'employeur d'en tirer les conséquences, soit en revenant sur sa décision, soit en procédant au licenciement des salariés concernés.

Il est vrai qu'au cours de la période récente un certain nombre de grands hôtels de la région parisienne ont entrepris de modifier le mode de rémunération de leur personnel en remplaçant la rémunération au pourboire par un système de salaire fixe.

Les litiges nés à l'occasion de cette évolution de la politique salariale des hôtels concernés ont été particulièrement suivis par les services compétents de l'inspection du travail, les salariés contestant la modification substantielle de leur contrat de travail et ayant par ailleurs saisi, dans certains cas, les conseils de prud'hommes.

Dans le cas particulier de l'hôtel Méridien, la direction a effectivement dénoncé l'usage ayant institué la rémunération au pourboire, en respectant la procédure applicable en la matière et fixée par la jurisprudence : information individuelle des salariés et délai de prévenance, le comité d'entreprise ayant été également consulté lors de deux réunions exceptionnelles en juillet 1991.

Des négociations se sont engagées avec les représentants du personnel pour définir de nouvelles modalités de rémunération du personnel sur la base d'un projet global : élaboration d'une nouvelle grille de classification et de salaire, instauration d'un treizième mois, harmonisation des primes d'ancienneté, réexamen de l'accord d'intéressement. Ces négociations font également l'objet d'un suivi très attentif de la part des services de l'inspection du travail.

Sur un plan plus général, madame le sénateur, votre intervention me donne l'occasion de rappeler ici avec une grande fermeté que, si la modification des conditions de salaires offertes aux salariés est possible sur le plan juridique, sous réserve des conséquences attachées à la modification substantielle du contrat de travail, la fixation des salaires effectifs est soumise à la négociation annuelle obligatoire prévue par le code du travail dans les entreprises où existent des délégués syndicaux ; c'est le cas des grands hôtels dont nous parlons aujourd'hui. En outre, je rappelle que le fait pour l'employeur de se soustraire à cette obligation est sanctionné pénalement.

Au-delà des négociations qui doivent se dérouler dans les entreprises concernées, des négociations sont en cours au niveau national afin d'élaborer une convention collective applicable dans le secteur des hôtels, cafés, restaurants. Le thème des salaires, qui sera l'un des points essentiels de la discussion, n'a pas encore été abordé par les partenaires sociaux. Le problème de la rémunération au pourboire ne manquera pas de faire l'objet de débats approfondis.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie d'être venu répondre à ma question. Toutefois, je regrette que Mme le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ne soit pas présente aujourd'hui, pas plus d'ailleurs que ne sera présent M. Quilès, qui m'a fait prévenir ce matin par son cabinet qu'il ne viendrait pas non plus répondre à ma seconde question relative aux plans d'exposition aux bruits. Décidément, le Gouvernement considère le Sénat comme quantité négligeable ! Le débat d'hier sur l'agriculture l'avait déjà mis en évidence. La séance d'aujourd'hui consacrée aux questions orales le confirme.

Monsieur le président, j'ai déjà été amenée à formuler de telles remarques au cours de ces séances du vendredi. A la suite de l'une d'elles, M. Dailly, qui présidait, l'a fait aussi observer. Il est tout à fait inconvenant que demeurent sans effet les instructions données par le Président de la République aux membres du Gouvernement pour qu'ils se mettent à la disposition du Parlement.

Monsieur le président, je vous demande donc, une fois de plus, d'insister en conférence des présidents auprès de M. le ministre des relations avec le Parlement, car je trouve cette attitude tout à fait inadmissible !

J'arrive à la question que j'ai posée à Mme Aubry et qui est relative à la rémunération des personnels des hôtels et restaurants.

En fait, je formule la même question à dix mois d'intervalle. Au mois de décembre 1990, j'avais en effet déjà interrogé M. Soisson, à l'époque ministre du travail, sur la situation des personnels des grands hôtels ; en particulier l'hôtel Concorde Saint-Lazare. Aujourd'hui, je m'adresse à Mme Aubry pour évoquer la modification du mode de rémunération envisagée par la direction de l'hôtel Méridien, situé Porte Maillot à Paris. Demain, ce sera peut-être le tour du Concorde La Fayette, du Crillon ou du George V, voire, si j'en crois la réponse que vous m'avez faite, de tous les grands hôtels parisiens !

Le mode actuel de rémunération se fonde sur le principe de reversement au personnel des 15 p. 100 perçus pour le service par la direction de l'hôtel, et ce en application de la loi Godard, vous l'avez rappelé - laquelle a été votée en 1933 et dont les décrets d'application remontent à 1936.

Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est l'usage qui, dans ce cas-là, a fait la loi.

La direction de l'hôtel Méridien souhaite supprimer la pratique des 15 p. 100 et rémunérer les personnels avec un salaire fixe diminué de 20 à 40 p. 100 suivant les catégories de personnel.

Les salariés de ces grands hôtels s'interrogent. Pourquoi un tel acharnement contre la plus vieille loi portant sur des rémunérations ? Cette loi, qui a résisté au temps, qui a donc conservé toute sa jeunesse, si je puis m'exprimer ainsi, a vu le jour sous le gouvernement Daladier, alors que la France comptait 800 000 chômeurs et s'enfonçait dans la crise. C'est un gouvernement de droite qui l'a élaborée. Aucun autre gouvernement, qu'il soit de droite ou de gauche, n'a osé le remettre en cause. C'est donc une loi de consensus.

C'est également une loi exemplaire, tant dans son objet que dans son esprit et dans son application. Elle a donné satisfaction, pendant près de soixante ans, aux directions, aux employés et aux clients. Elle exprime une démarche très simple : un service est rendu ; il est facturé au client par la direction, laquelle reverse ensuite l'argent perçu aux employés.

Cette loi est claire et efficace. Elle n'est pas contestable dans son application, grâce à des décrets fondés sur la transparence, le contrôle, les méthodes de redistribution et la vérification par tous, y compris par les services fiscaux. Cette loi est considérée comme exemplaire par de nombreux juristes et syndicalistes.

Elle permet, enfin, l'application d'une sorte d'échelle mobile des salaires. Le prix des chambres et des repas augmente selon l'évolution du coût de la vie. Par le jeu des 15 p. 100, les salaires subissent la même progression. Ils sont, en fait, indexés avec rigueur, car les directions des grands hôtels ne sont jamais en retard pour augmenter les tarifs.

Cette loi n'a pas empêché les sociétés propriétaires et gestionnaires des grands hôtels parisiens de réaliser des profits considérables et en constante progression, comme en attestent leurs bilans de ces dernières années.

M. Soisson a laissé la direction de l'hôtel Concorde Saint-Lazare violer la loi Godard, malgré les avis répétés du conseil de prud'hommes. Cet hôtel a licencié et a réduit les salaires de 30 p. 100 à 40 p. 100. Il a embauché du personnel vacataire non formé et lui a versé des salaires équivalant à peine au Smic. Mais cet établissement décline.

Quelle action compte mener Mme le ministre du travail dans cette affaire ? Je serais tentée de lui dire qu'elle aurait tort d'attacher son nom au naufrage de l'hôtellerie française. Je lui demande, par votre intermédiaire, monsieur le secrétaire d'Etat, de s'opposer résolument au projet de rejet , pour 1992, de la loi Godard pour les personnels du Méridien et de tous les grands hôtels parisiens.

Allez-vous laisser, au nom de l'Europe et de la soif de profits des grandes chaînes hôtelières, les salaires diminuer brutalement de 2 000 à 4 000 francs par mois et remettre en cause la qualité de vie de milliers de familles ?

Comment rembourser les emprunts, assurer l'éducation et la formation des enfants, conserver un niveau de vie déjà difficile à maintenir avec une telle diminution des ressources ? Cette situation est injuste et immorale, d'autant plus que les profits des sociétés hôtelières augmentent de façon constante.

Une politique se réclamant de la gauche ne peut pas laisser perdurer une pratique foncièrement réactionnaire et de droite. Dans tous les hôtels parisiens, comme au Méridien, les maîtres d'hôtel, les femmes de chambre, les bagagistes, les gouvernantes, les chasseurs, les barmans, les valets, les lingères, les cireurs, les plongeurs et le personnel d'encadrement manifestent et, aujourd'hui même, devant le Sénat.

Ils attendent du Gouvernement, de vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, et de Mme le ministre du travail, un refus déterminé de laisser mettre en pièces la loi Godard et non pas de nouvelles promesses, études ou réflexions, comme l'avait annoncé ici-même M. Soisson, le 14 décembre 1990, ou une nouvelle dérobade.

Ils attendent des actes déterminés et des décisions urgentes, lesquels sont d'autant plus justifiés que la cour d'appel de Paris vient de rendre, pas plus tard qu'hier, un jugement de la plus grande importance et dont nous avons eu connaissance aujourd'hui même avant la séance.

La modification du système de rémunération ne peut être décidée que si elle se fonde sur des raisons économiques, vérifiées et reconnues. Or, à l'hôtel Concorde Saint-Lazare, dix-huit salariés ont refusé le nouveau mode de rémunération, à savoir un salaire fixe réduit au lieu des 15 p. 100 prélevés pour le service. La direction de cet établissement avait licencié ces salariés. La cour d'appel a condamné cette décision aux motifs que les raisons économiques invoquées n'étaient pas fondées.

Aucun grand hôtel de Paris ne peut se fonder sur une situation économique difficile. Toutes les sociétés propriétaires ou gestionnaires réalisent des profits considérables et justifient le maintien des rémunérations sur la base du service perçu et reversé aux salariés.

Nous vous demandons, en conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire respecter la loi Godard, les décisions de justice ainsi que le choix des salariés qui souhaitent conserver le principe de rémunération actuellement en vigueur à l'hôtel Méridien comme dans tous les grands hôtels parisiens et défini par la loi Godard. *(M. Garcia applaudit.)*

DISPOSITIONS RETENUES PAR LE PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS DE L'AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace sur les conséquences des plans d'exposition aux bruits établis autour des aérodromes.

Elle lui demande de lui préciser les dispositions retenues par le plan d'exposition aux bruits de l'aéroport Charles-de-Gaulle, les conditions de sa publication et de son application sur la vie des riverains, le développement de la région de Roissy-en-France et l'avenir du département du Val-d'Oise. (N° 343.)

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

M. Emile Biasini, *secrétaire d'Etat aux grands travaux.* M. Paul Quilès, se trouvant actuellement à Dresde pour rencontrer son homologue allemand chargé de l'espace, m'a chargé de vous prier de l'excuser et de vous transmettre sa réponse.

J'en viens à votre question, madame Beaudeau.

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a renforcé le rôle juridique des plans d'exposition aux bruits.

En application de cette loi, le plan définissant des zones d'exposition aux bruits associées à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 9 juin 1989. Les conditions réglementaires de durée d'information et de publicité pour l'enquête publique relative à ce plan ont été pleinement respectées.

Ce plan, qui a pris en compte l'évolution à terme du trafic de l'aéroport, définit trois zones géographiques de gêne sonore décroissante, respectivement délimitées par les indices psophiques 96, 89 et 78, zones dans lesquelles les constructions à usage d'habitation sont interdites, à l'exception d'un certain nombre de cas clairement précisés.

De même, les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation des constructions existantes, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des bâtiments existants ou, enfin, l'implantation d'équipements publics ou collectifs sont strictement réglementées.

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces dispositions, conformément à l'article 1er de la loi précitée.

Ce texte a, en outre, instauré les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes, qui, placées sous l'autorité du préfet, ont pour vocation, d'une part, de développer une concertation régulière entre les élus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs des aérodromes et, d'autre part, d'examiner toutes les propositions permettant d'améliorer la situation des riverains concernés par les nuisances.

La réduction du bruit à la source constitue, à cet égard, une priorité essentielle du ministre des transports ainsi que des constructeurs aéronautiques.

Les progrès importants observés dans ce domaine résultent de la mise au point et de la généralisation de turboréacteurs de moins en moins bruyants.

De plus, la réglementation internationale impose aux transporteurs aériens le remplacement graduel des avions les plus bruyants.

Enfin, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace prépare un projet de loi tendant à améliorer les modalités de l'aide financière accordée aux riverains des aérodromes les plus exposés et destinée au rachat ou à l'insonorisation de leurs habitations.

Un projet de décret qui instaure des sanctions pénales réprimant le non-respect des procédures de moindre bruit est également en préparation.

Par ailleurs, les réflexions engagées à l'occasion de la mise au point du schéma directeur de la région d'Ile-de-France conduisent à faire du secteur de Roissy un pôle stratégique pour le développement de l'agglomération parisienne.

La conjonction d'un grand aéroport, disposant d'un fort potentiel de croissance, et d'une gare T.G.V. constitue un atout majeur pour cette région dans la compétition européenne et internationale.

Pour l'avenir de cette région, il est donc essentiel que l'organisation de l'urbanisation soit compatible avec l'extension de l'aéroport lui-même et que soit recherché un équilibre entre les nécessités du développement et de l'exploitation du transport aérien, d'une part, et les exigences, bien légitimes, des populations riveraines en matière de sauvegarde de l'environnement, d'autre part.

Dans ce souci, l'avant-projet de schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévoit de réserver les terrains disponibles au sud de la plate-forme de Roissy pour accueillir des activités directement liées à l'aéroport et pour y implanter de grands organismes ou entreprises, publics et privés, de dimension internationale.

Cet avant-projet prévoit également de tirer parti de la dynamique de Roissy pour donner un nouvel élan au développement de la frange nord-est de l'agglomération parisienne et d'accueillir les développements urbains nouveaux au nord et à l'est de l'aéroport en s'appuyant sur les axes de communication existants.

La poursuite des réflexions et de la concertation avec les responsables des départements concernés permettra de préciser ces orientations.

M. le président. Avant de vous donner la parole, madame Beaudeau, je tiens à vous indiquer que je transmettrai à M. le ministre des relations avec le Parlement les observations que vous avez formulées tout à l'heure.

Cette situation, je le reconnais, n'est pas très normale. Mais il est très difficile de la gérer. La Haute Assemblée et le Gouvernement doivent, chacun de leur côté, fournir un effort pour parvenir à la solution idéale que nous recherchons tous.

Vous avez la parole, madame Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le secrétaire d'Etat, je suis très surprise de la réponse que vous m'avez apportée ; en fait, vous n'avez absolument pas répondu à ma question. Je vous demandais de me faire connaître les dispositions que vous envisagiez de prendre en vue d'élaborer un nouveau plan audacieux d'exposition aux bruits, actualisé et prenant en compte les conséquences du développement de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle ainsi que l'avis des 300 000 personnes habitant dans cette zone en complète évolution.

Vous n'avez pas non plus répondu à la question que j'avais posée et qui avait été publiée au *Journal officiel* du 21 mars 1991.

Vous faites état d'un plan existant. Or, il date de l'année 1989. Vous faites état d'une révision. Mais nous n'avons nullement connaissance d'un calendrier. Dans le meilleur des cas, si la procédure n'est pas encore engagée, cette révision sera effectuée en 1992.

Le plan de 1989 était déjà inadapté aux évolutions que l'on prévoyait et insuffisant pour résoudre le problème croissant des nuisances. Nous ne voulons pas voir actualiser un tel plan. Vous m'avez, je crois, bien compris sur ce point.

Mais tout nouveau retard ne fera qu'accroître les inquiétudes des populations, qui connaissent les perspectives que vous avez exposées. Je me réfère là à des déclarations de certains ministres, mais aussi de responsables d'Aéroports de Paris, dans lesquelles il est fait état d'un quadruplement du trafic aérien, de jour comme de nuit et sur cinq pistes parallèles, au-dessus des zones urbanisées.

Dans le Val-d'Oise, nous savons bien quelles sont les conséquences sur la vie des riverains : bruit, circulation, embouteillages, problèmes de logement et d'emploi. Et ces conséquences sont amplifiées par l'adaptation au projet européen.

Les études menées dans la plupart des pays européens - Allemagne, Grande-Bretagne, France - ou des pays anglo-saxons montrent que tous les effets induits par la proximité d'un aéroport sont multipliés par deux ou trois. Si certains d'entre eux sont positifs - nous ne le contestons pas -, d'autres sont négatifs si rien n'est entrepris pour les combattre. Il faut donc réexaminer ce plan d'exposition aux bruits de 1989.

Mais que dire si l'on fait des projections à partir des prévisions du Gouvernement et de la direction d'Aéroports de Paris ? Selon certaines déclarations ministérielles, un quadruplement du trafic représente vingt millions de passagers supplémentaires. Or le chiffre ainsi obtenu correspond au trafic enregistré par l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle en 1988 !

Au terme du développement envisagé, nous aurons l'équivalent de quatre Roissy au lieu d'un.

J'ai beaucoup de mal à me représenter les conséquences d'un tel développement, mais je puis vous affirmer que je les redoute.

Le plan d'exposition aux bruits doit subir le même effet multiplicateur compte tenu de l'importance du trafic et des conséquences de son développement.

Je n'entre pas, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le détail des nuisances. Je ne suis pas opposée, de façon rétrograde, à un développement de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, qui est nécessaire ; mais je souhaite, comme d'ailleurs la quasi-totalité de tous les élus de la région que je représente au Sénat, une maîtrise responsable de son développement à venir, et c'est là que je m'éloigne de la politique gouvernementale. Actuellement, celle-ci consiste à courir derrière l'évolution avec beaucoup de retard et donc, je dois le dire, avec beaucoup d'inefficacité.

Je suis prête à participer à une réflexion au plus haut niveau et à l'examen d'un nouveau plan d'exposition aux bruits, nouveau dans ses principes mais aussi dans ses modalités de discussion avec les élus, les collectivités et la population. Mais, attention, pour quel plan d'exposition aux bruits ?

Je crois, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'une mission ministérielle de haut niveau s'impose. Un avion toutes les vingt secondes dans le ciel du Val-d'Oise, c'est une perspective dont les conséquences doivent être pesées sérieusement, car, sous le ciel, monsieur le secrétaire d'Etat, les hommes vivent quotidiennement. *(M. Garcia applaudit.)*

PRISE EN CHARGE PAR L'ÉTAT DES SURCOÛTS FINANCIERS ET DES NUISANCES OCCASIONNÉS AUX POPULATIONS PROCHES DU SITE D'EURODISNEYLAND

M. le président. M. Jean Garcia demande à M. le secrétaire d'Etat à la ville et à l'aménagement du territoire quelles mesures sont envisagées pour mettre fin aux nuisances que subissent les habitants d'Esbly, Seine-et-Marne, ainsi que ceux des villages proches du site de Disney.

Il lui demande par ailleurs quels financements sont prévus pour que les collectivités territoriales et les habitants n'aient pas à payer le surcoût des charges occasionnées par le chantier de cette société privée américaine. (N° 324.)

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

M. Emile Biasini, *secrétaire d'Etat aux grands travaux.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à vous présenter les excuses de M. Laignel, qui participe, à Tours, à la conclusion des congrès des économies régionales.

Pour limiter les nuisances entraînées par les véhicules des chantiers du projet Eurodisneyland en France, des itinéraires de chantier ont été arrêtés et notifiés aux entreprises et des contrôles sont pratiqués pour faire respecter ces itinéraires.

Par ailleurs, le département de Seine-et-Marne a demandé à la direction départementale de l'équipement de mettre en œuvre une déviation sur la route départementale 5, de façon à limiter la circulation dans la ville d'Esbly. Cette déviation est en cours d'étude ; plusieurs itinéraires sont envisagés ; les caractéristiques du site rendent ce projet complexe et coûteux.

Sur le plan financier, le régime dont relèvent les communes du site Eurodisneyland est celui des villes nouvelles : ces communes, situées dans le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, ont constitué le syndicat d'agglomération nouvelle des Portes-de-la-Brie. Les modalités du financement des dépenses de ce syndicat font l'objet de conventions triennales successives passées avec l'Etat. Dans la pratique, ce syndicat est financé pour l'essentiel par des dotations et des avances de l'Etat et par des prêts à amortissement différé, pendant la période du chantier. Lorsque Eurodisneyland sera en service - à partir de 1992 - les communes et leur syndicat d'agglomération nouvelle bénéficieront de recettes propres très importantes au titre de la fiscalité directe locale.

M. le président. La parole est à M. Garcia, dont je salue le retour dans notre assemblée et à qui j'adresse tous mes vœux de complet rétablissement.

M. Jean Garcia. Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous sais gré d'avoir répondu à la question que j'ai posée voilà déjà plus d'un an. Comme je m'y attendais, vos réponses ne me satisfont pas. Certes, vous avez évoqué, à votre manière, quelques problèmes relatifs à la Seine-et-Marne, mais vous n'avez pas répondu sur l'essentiel de la question que je posais au nom des habitants de Seine-et-Marne.

Ce chantier va durer plusieurs décennies, selon la société Disney, notamment pour construire les programmes immobiliers de grande importance autour du « Royaume enchanté ». Ce chantier, les gouvernements de droite et le vôtre l'ont voulu à tout prix, cédant à bas prix 2 000 hectares de terres agricoles pour que la société américaine puisse faire de juteux profits en utilisant l'argent public.

Aujourd'hui, c'est la vie de milliers de Seine-et-Marnais qui se trouve dégradée, et voilà ce qui nous intéresse.

Les camions saturent les réseaux de la voirie et la détériorent. Vous nous avez indiqué qu'une déviation était à l'étude. Il serait temps !

Payés au tour, les chauffeurs routiers mènent une ronde infernale, qui empêche actuellement les habitants de vivre et de circuler normalement.

Aujourd'hui, lorsqu'un salarié ayant travaillé à Paris ou dans la petite couronne descend à la gare d'Esbly à dix-neuf heures, qu'il prend sa voiture pour parcourir un kilomètre, il augmente son trajet de vingt minutes. Ajouté à la fatigue de la journée, avouez que c'est beaucoup !

Dans le même temps, les lignes S.N.C.F. de Seine-et-Marne n'ont pas vu leur capacité augmenter. Le même salarié mettra plus de temps pour être transporté, à cause du retard des trains notamment. Il effectuera son trajet dans des conditions de sécurité lamentables.

En revanche, pour Disney, votre Gouvernement n'a pas lésiné sur les moyens : la société voulait une gare T.G.V. sur le site, elle l'a eue, et ce avec une diligence exemplaire qu'apprécieraient les habitants de Seine-et-Marne - si la S.N.C.F. accédait avec autant de rapidité à leurs souhaits et revendications !

Dans le même temps, avec la venue de Disney, se profile à l'horizon une urbanisation démentielle, destructrice pour ce département, véritable manne pour les affairistes.

La pression foncière devenant insupportable, les terres agricoles sont menacées dans leur existence, l'habitat social et le petit pavillon sont condamnés.

Dans le même temps, pour loger une partie des employés de Disney, le préfet a réquisitionné des logements sociaux prévus entre autres pour les jeunes fonctionnaires de police nouvellement nommés dans le département.

Aucune infrastructure d'accueil du personnel travaillant sur les chantiers n'a été prévue ; peu de salariés viennent avec leurs familles ; récemment, la presse a rappelé que la société américaine n'hésitait pas à les loger avec femmes et enfants au bord de décharges sauvages de la société Disney. Après les révélations faites à ce sujet, le préfet est intervenu. Comment a-t-il réglé le problème posé par les décharges sauvages de Disney et par celui, aussi grave, qui est posé par les prétendus « logements-caravanes » proposés à ses ouvriers ?

Si le personnel intermittent ou permanent de la société Disney souhaite habiter à proximité, rien n'est prévu par l'Etat pour aider les communes, quelles qu'elles soient, non seulement à construire d'éventuels logements, mais aussi à scolariser les enfants de ce personnel.

Ce projet est, comme je le rappelais, un projet privé soutenu par le Gouvernement. Tout surcoût d'infrastructure, dans quelque domaine que ce soit, doit être pris en charge par la société Disney, qui s'apprête à ne récolter que les bénéfices.

Ainsi, il me paraît normal, comme le réclament les riverains de Joinville-le-Pont, que le doublement de l'autoroute A 4 soit pris en charge par la société américaine et soit construit en souterrain.

Il me semblerait également normal que les frais de formation du personnel de Disney soit pris en charge par la société et non par l'Etat, comme c'est le cas aujourd'hui. *(M. le secrétaire d'Etat fait un signe d'approbation.)* Je vois que vous approuvez ; vous allez donc insister sur cet aspect auprès du Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat.

Encore est-il un peu exagéré de parler de formation ; de fait, pour qu'Eurodisneyland puisse choisir 850 jeunes, ce ne sont pas moins de 8,6 millions de francs qui sont engagés par l'Etat.

Or, nous fait-on remarquer dans les missions pour l'emploi chargées de chapeauter l'opération, cette formation prépare non pas à l'emploi mais à une sélection d'embauche, à la discrétion des décideurs d'Eurodisneyland.

Les élus, les maires, s'opposent à l'extension croissante de l'établissement public de Marne-la-Vallée ; de sensibilités différentes, ils refusent tous que l'autonomie communale soit bafouée.

Ces élus locaux éprouvent des difficultés à boucler les budgets municipaux, les dotations de l'Etat se réduisant d'année en année, les charges indues étant de plus en plus nombreuses, les taux d'intérêt à rembourser particulièrement élevés.

Dans le même temps, plus de 10 milliards de francs ont été accordés à Disney pour réaliser la gare T.G.V., le R.E.R., l'assainissement, auxquels il faut ajouter des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations au taux de 5,5 p. 100, alors que la même caisse des dépôts prête aux commune à des taux allant de 10 p. 100 à 12 p. 100.

Pourquoi les communes du secteur d'Eurodisneyland ne bénéficieraient-elle pas de ces taux avantageux ? Pourquoi la société américaine ne financerait-elle pas les surcoûts entraînés par son implantation ? Je veux parler entre autres du prix de l'eau, du financement des fouilles archéologiques, des travaux nécessaires pour la protection de la nature et contre les pollutions engendrées par une aussi considérable concentration de personnes pendant pratiquement toute l'année.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes dans un état de droit. Comment est-il possible qu'une société étrangère puisse bafouer le code du travail, ne signant pas de convention collective, mais édictant un simple règlement intérieur, que la direction peut modifier unilatéralement, sans consultation.

Disney, c'est la mal-vie érigée en système, avec la précarité du travail, les nuisances alentours - 260 feux d'artifices sont prévus par an ! - les communes qui voient leurs charges s'alourdir d'année en année.

Sachez qu'à chaque fois que les élus, les populations se rassembleront pour lutter contre de telles conditions de vie, ils trouveront les élus communistes à leurs côtés. *(M. Garcia applaudit.)*

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 15 octobre 1991 à dix heures, seize heures et le soir :

Discussion du projet de loi (n° 304, 1990-1991), adopté par l'Assemblée nationale, renforçant la protection des consommateurs.

Rapport (n° 315, 1990-1991) de M. Jean-Jacques Robert, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Avis (n° 328, 1990-1991) de M. Lucien Lanier, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi est fixé au lundi 14 octobre 1991, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi sur la répartition, la police et la protection des eaux (n° 346, 1990-1991) est fixé au mardi 15 octobre 1991, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi sur la répartition, la police et la protection des eaux (n° 346, 1990-1991) devront être faites au service de la séance avant le mardi 15 octobre 1991, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures dix.)

MICHEL LASSY
Chef de service adjoint
au service du compte rendu sténographique.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENCE DU SÉNAT
(Application des articles 76 à 78 du règlement)

Modification du système de répartition de la dotation globale de fonctionnement en vue d'améliorer la situation des communes rurales

363. - 11 octobre 1991. - **M. Jean Roger** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux collectivités locales** que lors du débat sur la situation de l'agriculture qui s'est déroulé au Sénat le jeudi 10 octobre dernier, il a proposé au ministre de l'agriculture de modifier le système de répartition de la dotation globale de fonctionnement qui, actuellement, reste très défavorable aux communes rurales et qui pourrait compenser une éventuelle suppression de la taxe sur le foncier non bâti. En effet, le montant de cette dotation par habitant est deux fois et demie plus élevé pour les agglomérations urbaines que pour les petites communes et cela, parce que les mécanismes correcteurs ne parviennent pas à compenser l'inégalité provoquée par l'application des cœfficients des modulations de base. Dans le même ordre d'idée, il a appelé l'attention du ministre de l'agriculture sur la très grande inégalité résultant de la répartition des ressources de la taxe professionnelle qui est aussi très défavorable aux communes rurales. Au contraire, les ressources dont bénéficient certaines communes, du fait de la présence sur leur territoire d'entreprises profitant de l'activité économique générale, sont tout a fait disproportionnées par rapport à leurs besoins et les incitent à des dépenses superflues. S'agissant enfin du fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle, dont les ressources sont alimentées par exemple par les centrales nucléaires, les critères de répartition sont trop favorables aux communes « concernées » par rapport aux communes dites « défavorisées ». Cette situation globale pénalise les communes rurales et entrave leur développement. Elle est en grande partie responsable de la désertification croissante du monde rural. Dans sa réponse, le ministre de l'agriculture a fait état de la tenue d'un comité interministériel d'aménagement du territoire dans la deuxième quinzaine du mois d'octobre et a indiqué que les services du secrétariat d'Etat aux collectivités locales étudiaient un ensemble de mesures permettant de réduire les déséquilibres des ressources financières qui existent entre les communes en s'inspirant du précédent constitué par la loi n° 91-429 du 13 mai 1991 instituant une dotation de solida-

rité dans la région Ile-de-France. Il lui demande en conséquence de lui faire connaître quelles mesures il propose d'arrêter pour résoudre cet important problème.

Mise en place d'une structure de financement des usines de destruction d'ordures ménagères

364. - 11 octobre 1991. - **M. Paul Alduy** rappelle à **M. le ministre de l'environnement** que dans notre monde de production-consommation, les stocks de déchets augmentent considérablement et entraînent des risques de dégradation de l'air, de l'eau, des sols. En effet, la France produit chaque année 579 millions de tonnes de déchets, répartis de la façon suivante : 29 millions de tonnes de déchets ménagers, 150 millions de tonnes de déchets industriels, 400 millions de tonnes de déchets générés ou recyclés dans l'agriculture et les industries agro-alimentaires. Toutes les villes et communes de France se trouvent ainsi confrontées à ce grave problème qui constitue un risque pour l'environnement, mais également une dépense énorme quant à la mise en place de moyens d'élimination de ces déchets (tels que par exemple la construction de fours ou d'usines d'incinération des ordures ménagères) ou de moyens de recyclage et de stockage. Le dispositif législatif, réglementaire et administratif mis en place au niveau national et européen privilégie la modification des procédés de fabrication et des modes de consommation, afin de réduire à la source la production de déchets ; la valorisation ; l'élimination dans des conditions satisfaisantes pour l'environnement des déchets non récupérables. En ce qui concerne les ordures ménagères plus spécialement, l'effort d'équipement des collectivités locales est énorme puisque les déchets de 46 p. 100 de la population sont traités dans des installations industrielles et 45 p. 100 mis en décharges. La valorisation atteint actuellement un taux de près de 35 p. 100. Plus de 98 p. 100 de la population bénéficie d'un service de collecte des ordures ménagères. La collecte et le traitement reviennent en moyenne à 500 francs par tonne. Le coût varie d'une collectivité à l'autre et constitue une charge non négligeable pour les collectivités locales. La catégorie des déchets industriels en augmentation constante et de l'agriculture viennent compléter avantageusement le panorama impressionnant des déchets en France. Ce problème constitue la priorité absolue de la plupart des élus et relève de leur responsabilité, ce qui explique que ces derniers refusent à juste titre l'implantation sur le territoire de leur commune de certaines décharges dangereuses. Il lui demande donc d'organiser au plan national une structure de financement des usines de destruction des ordures ménagères. La structure pourrait s'inspirer de celle de l'Agence nationale de bassin pour l'assainissement, compte tenu de la nouvelle réglementation imposée par la communauté européenne cette nouvelle structure devrait bénéficier de l'aide de la communauté et bien entendu de l'Etat français.