

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



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

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

COMPTE RENDU INTÉGRAL

14^e SÉANCE

Séance du jeudi 13 mai 1993

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN FAURE

1. Procès-verbal (p. 264).

2. Questions au Gouvernement (p. 264).

Crise du logement (p. 264)

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, M. Hervé de Charette, ministre du logement.

Plan de relance du bâtiment (p. 265)

MM. Ambroise Dupont, Hervé de Charette, ministre du logement.

Développement de l'agro-industrie (p. 265)

MM. Jacques Machet, Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.

Importations d'ail (p. 266)

MM. François Delga, Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.

Réinsertion sociale des toxicomanes (p. 266)

MM. François Lesein, Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.

Financement de l'enseignement privé (p. 267)

MM. Emmanuel Hamel, François Bayrou, ministre de l'éducation nationale.

Suppression du Conseil supérieur de l'activité policière (p. 268)

Mme Françoise Seligmann, M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

Plan de redressement de l'économie (p. 268)

MM. Charles Lederman, Edmond Alphandéry, ministre de l'économie.

Mise en œuvre de la loi sur le littoral (p. 270)

MM. Christian Bonnet, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Transport maritime des automobiles Renault (p. 270)

MM. Louis de Catuelan, Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

Réhabilitation de l'habitat ancien (p. 271)

MM. Yvon Collin, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Maintien à Avignon du 7^e bataillon du génie de la division alpine (p. 272)

MM. Alain Dufaut, François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense.

Respect des droits du Parlement (p. 273)

MM. Michel Dreyfus-Schmidt, Edmont Alphandéry, ministre de l'économie.

Conflit entre les pêcheurs anglo-normands et les pêcheurs français (p. 274)

Mme Anne Heinis, M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires étrangères.

Sauvegarde de l'emploi (p. 275)

MM. Jean Huchon, Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

Autoroute Bordeaux-Clermont-Ferrand (p. 275)

MM. Yves Guéna, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (p. 276)

MM. Paul Loridant, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Aides au commerce de proximité (p. 277)

MM. Louis Moinard, Alain Madelin, ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.

Difficultés de l'industrie du bois (p. 277)

MM. Adrien Gouteyron, Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes.

Problèmes ferroviaires (p. 278)

MM. Paul Raoult, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Prix de l'eau (p. 279)

MM. Henri Belcour, Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.

Modifications du calcul des retraites (p. 280)

Mmes Paulette Fost, Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.

Aide médicale (p. 281)

M. Paul Caron, Mme Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.

Liaison TGV Perpignan-Barcelone (p. 281)

MM. Paul Blanc, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

MM. le président, Jean-Louis Carrère.

3. Conférence des présidents (p. 282).

4. Candidatures à un organisme extraparlémentaire (p. 283).

Suspension et reprise de la séance (p. 283)

5. Rappel au règlement (p. 284).

Mme Paulette Fost.

6. Surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français. - Adoption d'un projet de loi (p. 284).

Discussion générale : MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; André Fosset, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Henri Revol, Mme Paulette Fost.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 291)

Amendements n^{os} 2 de M. Félix Leyzour et 1 rectifié de la commission. – Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur, le ministre, François Lesein. – Rejet de l'amendement n^o 2 ; adoption de l'amendement n^o 1 rectifié constituant l'article modifié.

Article 2. – Adoption (p. 292)

Vote sur l'ensemble (p. 292)

M. Roland Courteau.

Adoption du projet de loi.

7. **Nomination de membres d'un organisme extraparlémen-taire** (p. 292).
8. **Dépôt d'un rapport du Gouvernement** (p. 292).
9. **Dépôt de propositions de résolution** (p. 292).
10. **Dépôt de rapports d'information** (p. 293).
11. **Ordre du jour** (p. 293).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN FAURE

vice-président

La séance est ouverte à quatorze heures quarante-cinq.

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 AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Je rappelle que l'auteur de la question et le ministre à laquelle elle s'adresse disposent, chacun, de deux minutes et demie.

CRISE DU LOGEMENT

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

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Monsieur le ministre, la crise du logement prend, dans notre pays, une ampleur tout à fait dramatique et revêt un caractère d'extrême urgence, notamment pour les familles modestes et moyennes, qui ne peuvent plus faire face aux loyers pratiqués dans le secteur privé.

Sur les 5,5 milliards de francs inscrits au collectif budgétaire, 3 milliards de francs, soit plus de la moitié, sont attribués au secteur privé, donc à des logements de standing, inaccessibles au plus grand nombre, en particulier aux demandeurs recensés par les communes.

Restent les 2 milliards de francs consacrés au logement social : vous prévoyez d'abord 20 000 prêts d'accession à la propriété. Le recours à cette formule est, certes, possible pour certaines familles mais non, malheureusement, pour la grande majorité d'entre elles, qui ne peuvent pas faire face au remboursement des emprunts.

La réponse aux demandes les plus urgentes se limite donc à l'octroi de onze mille prêts locatifs aidés supplémentaires. Cet effort, dû à l'action des intéressés, n'est certes pas négligeable, mais il est minime compte tenu de l'importance, d'une part, du problème posé et, d'autre part, des besoins exprimés. Il faudrait, en effet, construire chaque année en France 300 000 logements supplémentaires pour surmonter les difficultés.

A Nanterre, alors même que la municipalité fait construire environ 200 logements par an, la ville compte 2800 demandes en instance. Les délais d'attente ne cessent de s'allonger, et bien peu de familles peuvent espérer bénéficier des mesures que vous proposez, monsieur le ministre.

J'ai mobilisé l'équipe municipale afin que, cette année, 1 000 dossiers urgents puissent recevoir une solution. Cependant, l'effort de la ville ne peut, à lui seul, suffire lorsque les dispositions gouvernementales ne répondent pas à l'ampleur du problème et lorsque de nombreuses communes, comme c'est le cas dans les Hauts-de-Seine, refusent de développer l'habitat social.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles actions concrètes et efficaces vous comptez mettre en œuvre pour permettre la construction de logements HLM en nombre suffisant dans notre pays, notamment dans chaque ville d'Ile-de-France. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Hervé de Charette, ministre du logement. Je vous sais gré, madame le sénateur, d'avoir rappelé que la situation du logement en France est en effet très préoccupante, au terme de plusieurs années pendant lesquelles on l'a laissée se dégrader, mois après mois, jusqu'à un point gravissime.

Dans la période de crise que nous connaissons, et compte tenu de l'ampleur des déficits publics et sociaux, afficher 5,5 milliards de francs en faveur du logement des Français marque la volonté déterminée du Gouvernement d'aider le pays à sortir de cette crise à la fois économique et sociale.

Vous vous interrogez, madame le sénateur, sur l'effort qui est fait pour les catégories moyennes et modestes. L'ensemble des dispositions qui ont été retenues par le Gouvernement, et qui seront proposées dans le collectif budgétaire, sont précisément dirigées vers ces catégories.

Vous vous intéressez particulièrement aux HLM. Je précise que, pour la première fois dans l'histoire de notre pays, plus de 100 000 logements de ce type seront construits cette année.

Parallèlement, nous soutenons l'accession sociale à la propriété, qui a été abandonnée depuis dix ans mais qui répond, j'en suis convaincu, à une demande formulée par l'ensemble des catégories moyennes et modestes.

L'abaissement du taux d'intérêt des PAP à 7,7 p. 100, alors qu'il s'élevait à près de 9 p. 100, constitue un pas décisif pour que les catégories moyennes et modestes puissent enfin accéder à la propriété dans des conditions qui répondent à leurs besoins.

Enfin, l'ensemble des dispositions qui ont été prises en faveur de l'amélioration de l'habitat ancien sont également dirigées vers ces catégories moyennes ou modestes, qu'elles soient « occupantes » ou locataires. L'ensemble de ces dispositions doit, à mon sens, apporter, dans les mois qui viennent, non seulement un surcroît de travail pour le secteur du bâtiment, mais aussi une amélioration sensible du nombre des logements anciens mis à la disposition des Français.

Ce plan, je l'espère, répond à votre attente, madame le sénateur. Quant au cas particulier de Nanterre, ne manquez pas de me signaler les problèmes qui s'y posent. Si je peux vous aider, je le ferai volontiers.

PLAN DE RELANCE DU BÂTIMENT

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

M. Ambroise Dupont. Mes questions s'adressent également à M. le ministre du logement. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qu'il vient de citer et sur l'accueil favorable qu'a reçu son plan, notamment parmi les professionnels. Ma question vient plutôt compléter celle de Mme Fraysse-Cazalis.

Tout le monde sait - notre collègue M. Balarello l'a d'ailleurs souligné dans son rapport - que la France entière, et non pas seulement la ville, manque de logements. Nous connaissons bien les effets de cette situation sur l'activité des professionnels du logement et sur l'aménagement du territoire.

Après la période de pénurie que nous avons connue, le plan que nous propose le Gouvernement est susceptible d'inverser la tendance. Toutefois, monsieur le ministre, ce plan inversera la tendance que s'il est mis en œuvre, me semble-t-il, d'une façon exemplaire.

Par conséquent, pouvez-vous nous préciser comment vous entendez répartir les crédits alloués sur l'ensemble du territoire, en particulier en direction du milieu rural, qui, lui aussi, souffre cruellement du manque de logements locatifs, que ce soit sous forme de réhabilitation de logements anciens ou de construction de logements neufs ?

Monsieur le ministre, ma seconde question repose sur mon expérience dans le département du Calvados. Pouvons-nous espérer que vous mettez rapidement en œuvre ces crédits puisque, aujourd'hui, plus de la moitié des dotations qui ont été inscrites pour 1993 sont déjà consommées ? C'est vous dire s'il y a urgence.

Ces questions sont à examiner au regard d'une juste politique d'aménagement du territoire, qui est une préoccupation essentielle de cette assemblée, mais également au regard du problème de l'emploi. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste.*)

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

M. Hervé Charette, ministre du logement. Monsieur le sénateur, je vous remercie d'avoir bien voulu rappeler que le plan pour le logement qu'a présenté le Gouvernement a été, en effet, bien accueilli par l'ensemble des milieux qui connaissent ces problèmes de logement ou qui y sont directement intéressés.

Vous m'avez tout d'abord demandé si l'on pouvait aller vite en ce domaine.

Les procédures techniques et financières, souvent trop complexes, ont pour conséquence qu'un PLA accordé, par exemple, le 1^{er} janvier 1993 ne se traduira par des ouvertures de chantiers qu'au début de l'année 1994, et parfois plus tardivement encore. Nous devons donc nous assurer que, dans les prochaines semaines et les prochains mois, les décisions budgétaires prises par le Gouvernement en matière de logements sociaux déboucheront effectivement sur des réalisations concrètes.

A cet effet, j'ai d'ores et déjà pris deux dispositions.

En premier lieu, j'ai constitué auprès de moi un comité de pilotage qui va suivre les dossiers et s'efforcera de régler tous les problèmes de procédures techniques, financières, voire administratives, qui peuvent freiner la prise de décision et surtout la mise en œuvre de celle-ci.

Je voudrais vous donner l'assurance, monsieur le sénateur, ainsi qu'à l'ensemble de la Haute Assemblée, que les logements PLA qui ont été inscrits au collectif budgétaire seront tous mis en chantier avant la fin de l'année.

En second lieu, vous me demandez si ces dispositions s'appliqueront au monde rural dans des conditions équitables. Il est vrai, en effet, qu'au cours des dernières années vous avez eu le sentiment - je l'ai moi-même ressenti en tant que maire - que le monde rural était le mal-aimé de la politique du logement. Je veillerai donc à ce que cette dotation spéciale affectée aux PLA favorise tout particulièrement le monde rural, dans lequel les attentes sont nombreuses. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Josselin de Rohan. Très bien !

M. Hervé de Charette, ministre du logement. Enfin, monsieur le sénateur, je suis persuadé que la politique du logement peut contribuer à l'aménagement du territoire.

Souvent, on nous oppose qu'il ne faut pas construire trop de logements dans le monde rural parce que celui-ci est en voie de désertification. Je pense au contraire qu'une des façons d'enrayer ce mouvement, c'est de pratiquer une politique volontariste de logements en faveur du monde rural. (*Très bien ! et applaudissements sur les mêmes travées.*)

DÉVELOPPEMENT DE L'AGRO-INDUSTRIE

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

M. Jacques Machet. Monsieur le président, permettez-moi de vous remercier de cette séance de questions au Gouvernement si bien organisée. Vous nous demandez de parler sans papiers : si jamais je dépassais un peu le temps qui m'est imparti, je compte sur vous pour me rappeler à l'ordre ! (*Sourires.*)

M. le président. Comptez-sur moi ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Jacques Machet. Monsieur le ministre de l'agriculture, il y a cinq semaines, vous étiez encore parmi nous et vous voilà, aujourd'hui, devant nous. Vous resterez notre ami, je vous le dis en toute sincérité.

Vous n'ignorez pas que, depuis un certain nombre d'années, j'interviens régulièrement dans cette enceinte pour défendre l'agro-industrie.

Je remercie M. le Premier ministre d'avoir, avec vous, monsieur le ministre de l'agriculture, reçu les agriculteurs pour répondre aux problèmes les plus cruciaux et mettre fin aux incendies. Mais, parallèlement, il nous faut préparer l'avenir.

On nous dit qu'il y a partout du pétrole. C'est peut-être vrai. Mais, nous, nous pouvons faire du pétrole propre grâce à l'agro-industrie.

Quand on survole aujourd'hui la France, on peut contempler un superbe damier jaune et vert. Il y a du colza partout ! On peut donc fabriquer du diester partout, et c'est tant mieux !

Cela est, certes, moins vrai pour l'éthanol, et il faudra que, dans nos régions où l'on appelle les betteraviers des « gros » et où ils ont subi bien des attaques l'an dernier, des progrès soient accomplis à cet égard. Aujourd'hui, on a oublié les milliards de francs d'excédents réalisés en 1991 et il n'est plus question que de déficit !

Je vous le dis franchement, monsieur le ministre, le rapport Lévy nous a déçus. Quelles suites comptez-vous donner à ce rapport ? Allez-vous demander à d'autres personnes d'étudier cette question de la production d'éthanol ? Ne pourriez-vous, à cet égard, entreprendre une action parallèle

à celle que vous venez de décider pour l'agriculture en difficulté ?

J'ajouterai une dernière observation.

Tous les jours, les Français mettent dans leur lave-vaisselle des produits détergents issus du pétrole. Or ces produits sont nocifs et, en dix ou vingt ans, se retrouvent dans la nappe phréatique.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jacques Machet. Je veux seulement dire que l'agro-industrie peut faire, à partir de la betterave, des produits détergents biodégradables en trente jours. C'est cela, l'écologie ! (*Applaudissements sur les travées du l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants.*)

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

M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche. Monsieur le sénateur, je vous remercie tout d'abord des mots, très aimables d'accueil par lesquels vous avez introduit votre question. J'y ai été très sensible.

Je souhaite pouvoir plaider ce dossier avec la passion qui est la vôtre. Il revêt en effet une grande importance, d'abord pour des raisons évidentes d'équilibre énergétique, mais aussi parce que, comme vous le soulignez, c'est une façon intelligente de traiter le problème de la jachère.

Il est vrai que demeure la question de la compétitivité des biocarburants. A cet égard, l'exonération de la taxe pétrolière dont ils bénéficient compense ce handicap et l'augmentation de cette taxe qui est prévue dans le collectif budgétaire ne pourra que renforcer leur compétitivité.

Au niveau national, nous répondons ainsi de façon favorable à la demande dont vous vous faites l'écho. D'une manière générale, d'ailleurs, nous nous intéressons à toutes les solutions qui peuvent venir de l'agro-industrie.

En effet, la jachère nue a un caractère tout à fait scandaleux, non seulement pour l'agriculteur mais encore pour l'ensemble des citoyens. Il faut donc que, sur ces terres gelées, puissent se développer des productions à destination industrielle. C'est ce que nous demandons à Bruxelles.

Ainsi, dans le cadre des négociations du « paquet prix » qui sont en cours, j'ai demandé que les terres en jachère puissent accueillir des cultures betteravières à vocation industrielle.

Par conséquent, vous le voyez, nous allons tout à fait, me semble-t-il, dans le sens que vous souhaitez.

Quant au rapport Lévy, il nous apporte un certain nombre d'informations. A nous d'y puiser les éléments les plus intéressants et d'en faire la synthèse. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

IMPORTATIONS D'AIL

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

M. François Delga. Monsieur le président, monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, ma question, j'en suis bien conscient, concerne un problème très ponctuel - qui n'est cependant pas sans rappeler la question générale des délocalisations de productions vers le tiers monde - puisqu'il s'agit de l'importation massive d'ail en Europe, notamment en provenance de Chine.

Le groupe Singapour American a investi 12 millions de dollars - réfrigérateurs, séchoirs, calibreurs, etc. - pour entreposer 20 000 tonnes d'ail chinois et en commercialiser, à un prix défiant toute concurrence, environ 45 000 tonnes par an.

Il a même été prévu que, en cas de difficulté, cet ail transiterait par l'Egypte et la Turquie, pays qui ont des accords commerciaux privilégiés avec la CEE.

La région Midi-Pyrénées, que vous connaissez bien, monsieur le ministre de l'agriculture, produit 67 p. 100 de l'ail national. Cette production, qui intéresse quatre mille exploitations, s'effectue essentiellement dans 350 communes du Gers, du Tarn, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne. D'ailleurs, M. Roger, sénateur du Tarn-et-Garonne, se joint à moi pour attirer votre attention sur cette question.

Je rappelle que la variété « ail rose de Lautrec », qui est protégée par un label de qualité rouge compte tenu de ses propriétés culinaires, peut être commercialisée pendant au moins un an, car elle se prête fort bien à la conservation.

Grâce à un récent accord entre les filières française, italienne et espagnole, a été créé un comité européen interprofessionnel, regroupant 27 000 exploitants, qui s'adresse directement à Bruxelles.

M. le président. Je vous demanderai de bien vouloir conclure, mon cher collègue.

M. François Delga. Je conclus en posant la question suivante : quelles mesures envisagez-vous, monsieur le ministre, pour faire face à cette invasion d'ail étranger ?

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

M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche. Monsieur le sénateur, parmi les nombreux dossiers que nous avons à traiter, figure aussi, rassurez-vous, celui de l'ail. Nous avons en effet été alertés, voilà quelques semaines, au sujet d'importations aussi massives qu'intempestives d'ail, notamment en provenance de Chine.

J'ai immédiatement fait inscrire cette question à l'ordre du jour du Conseil de l'agriculture. Nous demandons qu'un certificat d'importation soit exigé en l'occurrence. Le comité de gestion, qui se réunit aujourd'hui, doit examiner cette demande, et j'espère que nous serons entendus.

Grâce à ce certificat, nous pourrions mesurer le volume d'ail importé et contrôler les prix pratiqués. Ce ne sera, certes, qu'une première mesure, mais elle permettra sans doute de ralentir quelque peu le flux de ces importations.

Si celles-ci devaient néanmoins se maintenir à un niveau élevé, nous prendrions d'autres dispositions ; je pense notamment à l'institution de contingentements ou à l'application de taxes.

Sans être véritablement au centre des préoccupations du ministère de l'agriculture, cela va de soi, ce dossier mérite toute notre attention, car il s'agit d'une production importante pour certaines régions de notre pays. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, de l'union centriste et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

RÉINSERTION SOCIALE DES TOXICOMANES

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

M. François Lesein. Ma question s'adresse à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.

Le 14 avril dernier, à l'Assemblée nationale, M. Charles Pasqua a reconnu que la drogue était devenue le fléau numéro un et qu'elle était directement responsable de plus de 65 p. 100 des délits commis par les jeunes. Or, en ces temps de crise et de chômage où la jeunesse est tout particulièrement fragilisée, le pire est devant nous.

Mon propos, aujourd'hui, n'est ni d'analyser ni d'opposer entre elles les différentes techniques de soins. Je veux seule-

ment souligner que se trouvent actuellement, dans les prisons ou les hôpitaux, 150 000 drogués qu'il importe de guérir et de réinsérer afin qu'ils ne retombent pas dans la délinquance.

Pour atteindre cet objectif, il faut multiplier les unités de soins et de sevrage, et aider les organismes et les associations qui ont fait leurs preuves dans la lutte pour la réinsertion des drogués.

Cependant, il apparaît que des associations dont l'efficacité a été attestée par nombre d'anciens drogués et par leurs familles soient écartées des aides de l'Etat, à la suite de choix hâtifs, d'exigences administratives non satisfaites - mais on ne peut résoudre ce nouveau problème avec une réglementation qui date de trente ans ! - voire à partir de critères partisans. Le cas de l'association Le Patriarche est, à cet égard, exemplaire.

Il est en effet regrettable que quelques intellectuels enfermés dans leurs théories condamnent d'emblée une association qui fait ses preuves depuis vingt-cinq ans en aidant le toxicomane à retrouver son autonomie sans médicament, mais grâce au soutien psychique et affectif d'anciens drogués.

Un rapport sur les conditions de prise en charge des toxicomanes a été rédigé par M. Lucas, ex-patron de l'IGAS, inspection générale des affaires sociales, à la demande de M. Evin lorsque celui-ci était ministre de la santé. Ce rapport, qui porte le numéro 890012, est favorable à l'association, mais il n'a jamais été distribué ni discuté et il est impossible de se le procurer ; peut-être voudrez-vous bien le rendre public ?

M. le président. Merci de bien vouloir conclure, mon cher collègue.

M. François Lesein. Je termine, monsieur le président.

C'est pourquoi, madame le ministre d'Etat, je vous demande si vous allez élargir le nombre de places d'accueil en reconnaissant ces associations et si vous acceptez d'organiser d'urgence une table ronde sur la prise en charge des toxicomanes. (*Applaudissements sur les travées du RDE et sur les travées socialistes.*)

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

M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé. Monsieur le sénateur, l'association Le Patriarche, que vous avez évoquée, jouit depuis de nombreuses années d'une grande renommée, tant en France qu'à l'étranger. Elle joue un rôle très important non seulement dans l'accueil et la désintoxication des personnes touchées par la drogue mais également dans leur réinsertion sociale. Elle contribue aussi et surtout à la lutte contre la contamination par le virus du sida.

Nous souhaitons que, comme les 213 autres centres spécialisés, l'association Le Patriarche puisse présenter un projet thérapeutique auprès de la direction départementale de l'action sanitaire et sociale dont elle relève. Il est essentiel que la procédure se déroule normalement et dans la plus grande clarté, sans laisser la moindre place au parti pris.

Par ailleurs, monsieur le sénateur, j'approuve votre suggestion relative à l'organisation d'une table ronde.

En conclusion, puisque vous avez à juste titre évoqué la situation sanitaire dans les prisons, je vous indique que nous avons eu plusieurs échanges à ce sujet avec M. le garde des sceaux et que nous envisageons très sérieusement ce problème, qui se pose aujourd'hui de manière très critique dans notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants et du RPR.*)

FINANCEMENT DE L'ENSEIGNEMENT PRIVÉ

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, en cette année du centenaire de la mort de Jules Ferry, j'évoquerai cette pensée qui doit souvent vous venir à l'esprit : « De tous les intérêts publics, le plus permanent, c'est l'éducation nationale. »

L'éducation nationale, c'est l'enseignement public, auquel je tiens à rendre hommage, mais c'est aussi, en France, l'enseignement privé. La commission des finances, de l'économie générale et du plan a désigné, le 12 mai 1993, M. Jean-Jacques de Peretti.

L'existence de l'enseignement privé découle de la liberté d'enseignement, qui est inscrite dans la Constitution et a été confirmée par le Conseil d'Etat. Mais il n'y a pas de liberté réelle sans les moyens de l'exercer.

Or, vous le savez, depuis le 15 mars 1850, c'est-à-dire depuis cent quarante-trois ans, l'article 169 de la « loi Falloux » limite les possibilités qu'ont les collectivités locales d'aider les établissements privés d'enseignement secondaire et, depuis 1886, c'est-à-dire depuis cent sept ans, une loi interdit aux collectivités locales de financer les équipements scolaires de l'enseignement privé.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que les présidents des quatre groupes de la majorité sénatoriale avaient déposé, le 27 octobre 1990, une proposition de loi, sur le sujet, proposition de loi dont deux des signataires ont l'honneur, aujourd'hui, d'être membres du Gouvernement.

Cette proposition de loi, en raison de l'invocation de l'article 40 de la Constitution, par le secrétaire d'Etat à l'éducation nationale du gouvernement de Mme Edith Cresson, ne put être votée par le Sénat.

Aussi, je vous poserai la question suivante, monsieur le ministre : quelles actions allez-vous conduire, parallèlement au développement nécessaire des efforts de solidarité nationale menés en faveur de l'enseignement public, auquel je rends hommage, pour permettre aux collectivités territoriales d'augmenter leur participation au financement de l'enseignement privé, primaire ou secondaire. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants, de l'union centriste et du RDE.*)

A l'appui de mon propos, permettez-moi de vous remettre la proposition de loi. (*Rires et applaudissements sur les mêmes travées.*)

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

M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale. Vous pourrez vérifier vous-même, monsieur le sénateur, que j'ai moi-même été signataire d'une proposition de loi allant dans le même sens. Je tiens donc à vous remercier de la vigueur avec laquelle vous avez défendu ce très important dossier.

La position du Gouvernement est très claire. Elle découle du programme qui a été soumis, par les formations qui composent la majorité, aux électeurs français.

En l'occurrence, elle repose sur un principe très simple : les enfants scolarisés dans l'enseignement privé sous contrat d'association sont des enfants comme les autres, leurs parents sont des parents comme les autres, des citoyens comme les autres et des contribuables comme les autres.

A cet égard, existent un certain nombre d'incohérences avec lesquelles il faut rompre. Je vais essayer de les résumer en peu de mots.

C'est une incohérence de voir l'Etat reconnaître, par la signature de contrats d'association, que l'enseignement privé sous contrat apporte son concours à l'éducation nationale, lui-même s'engageant à payer les salaires, alors que, dans le même temps, il est interdit aux collectivités locales de prendre part, librement, aux investissements immobiliers.

M. Auguste Cazalet. Très bien !

M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale. C'est une incohérence plus grave encore que les dispositions légales que vous évoquiez autorisent les collectivités locales à investir dans l'enseignement technique alors qu'elles le leur interdisent dans l'enseignement général.

Quelle différence de nature y a-t-il entre l'enseignement technique et l'enseignement général pour que, dans un cas, l'aide soit autorisée et que, dans l'autre, elle soit interdite ?

Nous avons donc l'intention de faire cesser de telles incohérences dans les délais les plus rapides. Il n'y a pas de raison de tarder à prendre une disposition dont l'équité est reconnue par tout le monde et sur laquelle nous nous sommes engagés.

Toutefois, il nous faut auparavant répondre à un certain nombre de questions qui se posent. J'en citerai une : comment faire en sorte que l'aide publique soit garantie dans son intégrité, dans la mesure où des établissements d'enseignement viennent à changer de destination, leurs propriétaires pouvant être une association ou une personne privée ? Dans l'intérêt général, il faut envisager des dispositions qui garantissent que l'aide publique restera bien dans le domaine public.

Pour le reste, notre position est parfaitement claire et va dans le sens que vous souhaitez. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

SUPPRESSION DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'ACTIVITÉ POLICIÈRE

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

Mme Françoise Seligmann. Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, qui, par un décret du 7 mai dernier, a supprimé le conseil supérieur de l'activité de la police nationale,...

M. Josselin de Rohan. Il a bien fait !

Mme Françoise Seligmann. ... lequel avait été créé trop tardivement, je le reconnais volontiers, par son prédécesseur.

Ce conseil avait pour mission de veiller au respect de la déontologie en matière de pratiques policières et d'établir des relations de confiance entre les citoyens et leur police.

Or, si j'ai bien compris les récentes déclarations de M. le ministre d'Etat, il doit savoir, comme nous, combien cette mission est nécessaire. Comme nous, il a dû constater que, si le corps de la police, dans sa grande majorité, accomplit fort correctement une mission difficile, il est, fort injustement, en butte à la suspicion, en raison des agissements de certains policiers, allant de manquements plus ou moins graves à des fautes caractérisées ou à des comportements inadmissibles, voire, hélas, comme on l'a vu récemment, à des actes criminels.

Pourquoi, dans ces conditions, supprimer un conseil dont l'utilité est incontestable ? Y-a-t-il désaccord sur le mode de fonctionnement de ce conseil ? M. le ministre de l'intérieur est-il contre le principe qui veut que des représentants des victimes, des associations ou des syndicats puissent le saisir et ainsi l'alerter sur des dysfonctionnements dommageables ?

Y-a-t-il désaccord sur la composition de ce conseil ou sur la liste des personnalités désignées, qui, pourtant, offraient toutes garanties de sérieux, d'intégrité et de connaissance des problèmes ?

M. Jean Chérioux. Et d'impartialité, bien sûr !

M. François Autain. Monsieur Chérioux, du calme !

Mme Françoise Seligmann. M. le ministre d'Etat a annoncé son intention de remplacer ce conseil supérieur par

un autre organisme chargé d'une mission identique. Peut-on savoir quand cet organisme sera créé, en quoi il différera de celui qui a été supprimé et, en particulier, si ce nouvel organisme fera place aux élus et aux associations de défense des droits de l'homme ? (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales. Madame le sénateur, le Conseil supérieur de l'activité policière a été créé par un décret de février 1993. Ce décret vient d'être abrogé. Pourquoi ?

Cet organisme devait pouvoir entendre les membres de la police. Il devait également se faire communiquer les rapports et les résultats d'enquêtes. Se présentait donc un risque de confusion. Ainsi, les premiers cas qui lui furent soumis concernaient des affaires qui étaient pendantes devant l'autorité judiciaire,...

M. Christian Bonnet. Très bien !

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. ... des affaires couvertes par le secret de l'instruction.

Plusieurs sénateurs du RPR. Très bien !

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Il était donc absolument nécessaire, pour des raisons que vous comprenez aisément, de le supprimer.

Au demeurant, je tiens à vous rappeler combien le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, est attaché au respect, par la police nationale, des règles de déontologie.

De ce fait, ont déjà été prises ou seront prises prochainement un certain nombre de décisions.

En premier lieu, il y a lieu de rappeler à chaque fonctionnaire de la police nationale les règles de déontologie qui s'appliquent à lui.

Un carnet a déjà été remis à chacun d'entre eux pour lui rappeler ses devoirs.

Par ailleurs, M. Pasqua compte s'adjoindre les conseils d'un organisme chargé de veiller au respect collectif de la déontologie par la police nationale.

Enfin, le nécessaire sera fait pour que tout manquement à la déontologie fasse l'objet de sanctions pouvant aller jusqu'à la révocation.

Grâce à cette panoplie de mesures déjà prises ou à prendre, la police nationale, à laquelle il convient de rendre hommage, pourra faire face, dans de bonnes conditions, aux situations qui se présenteront à elles. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR, des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

PLAN DE REDRESSEMENT DE L'ÉCONOMIE

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

M. Charles Lederman. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre, mais j'ai appris que M. le ministre de l'économie avait la bonté de me répondre. J'attends ses explications avec impatience.

Monsieur le ministre, 100 milliards de francs vont donc être ponctionnés sur les revenus des ménages. Ce n'est certainement pas le meilleur moyen pour accroître la consommation et la production. Nous savons pourtant que ce sont des mesures allant dans ce sens qui devraient être prises, le plus rapidement possible.

Dans le bilan qu'il a présenté récemment, M. le Premier ministre a fait état d'un certain nombre de chiffres, mais il a

omis d'en citer d'autres qui sont, me semble-t-il, particulièrement parlants. Il n'a pas fait allusion, par exemple, aux 1 220 milliards de francs de profits réalisés en France par les entreprises, l'année dernière. Il n'a pas non plus relevé le fait que, sur ces 1 220 milliards, 500 milliards seulement ont été réinvestis dans l'industrie et la production. On peut, dès lors, se demander ce que sont devenus les 700 milliards de francs qui ont disparu je ne dirai pas de la circulation car, tranquillisez-vous, tout le monde n'y a pas perdu ! L'opinion publique, quant à elle, n'a reçu aucune information sur ce point.

Les Français savent-ils, par exemple, que Michelin, qui va licencier dans les jours à venir 2 654 ouvriers, a cette année, pour la première fois depuis trois ans, réalisé des bénéfices importants ?

M. Josselin de Rohan. Qui a nommé son président conseiller d'Etat ?

M. Charles Lederman. Monsieur de Rohan, j'ai toujours plaisir à vous entendre, vous le savez, mais, lorsque j'interviens, et que j'essaie de faire une démonstration logique, une interruption de votre part, parce qu'elle m'intéresse, non pas me trouble mais me gêne, permettez-moi de vous le dire. (*Sourires.*)

M. le président. Mon cher collègue, ne perdez pas de temps car vous n'en avez plus beaucoup.

Mme Hélène Luc. C'est la faute de M. de Rohan !

M. Charles Lederman. Monsieur le président, je suis tout de même obligé de répondre à M. de Rohan.

Est-ce que les Français savent que Peugeot, qui a supprimé 6 000 emplois cette année, a réalisé dans le même temps un bénéfice de 3,6 milliards de francs ?

Est-ce que les Français savent qu'Alcatel qui, en ce moment, licencie des salariés par centaines, a enregistré cette année un profit de 7 milliards de francs ?

Il apparaît à l'évidence, dans ces conditions, que le grand patronat, en accord avec le Gouvernement actuel, a fait le choix du profit maximum, le plus rapide possible, au détriment de l'investissement et de l'emploi.

M. René-Georges Laurin. C'était l'année dernière !

M. Gérard Larcher. Il s'agit des profits de 1992 !

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Charles Lederman. Trois mesures urgentes, parmi de nombreuses autres, doivent être prises, à savoir : ...

M. le président. Monsieur Lederman, posez votre question !

M. Charles Lederman. ... multiplier par quatre l'impôt sur les grandes fortunes, taxer les exportations de capitaux, taxer les 447 milliards de francs de dividendes qui sont exonérés.

Monsieur le ministre, je souhaiterais savoir comment on va expliquer aux Français pourquoi les plus modestes d'entre eux sont frappés par la politique menée par le Gouvernement alors que ceux qui « vampirisent » la France...

M. le président. Mon cher collègue, je vais être obligé de vous retirer la parole ; je vous en prie, concluez.

M. Charles Lederman. ... se trouvent hors du champ d'application du plan de redressement du Gouvernement. Par ailleurs, quelles mesures celui-ci compte-t-il prendre pour que les profits financiers soient réinvestis dans la production ? (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Monsieur le sénateur, vous posez une question qui me conduit à vous en poser une autre.

M. Charles Lederman. Si on me permet de répondre, je l'accueille avec plaisir.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Qui est à l'origine du déficit de la sécurité sociale de 100 milliards de francs que nous sommes obligés de gérer ?

M. Charles Lederman. Ce n'est pas nous !

Plusieurs sénateurs du RPR. Nous non plus !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Qui a laissé dériver, depuis 1990, les comptes de la sécurité sociale,...

Plusieurs sénateurs du RPR. Ce n'est pas nous !

M. Claude Estier. Demandez à M. Chamard !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... au point que, au 31 décembre 1992, le solde s'élevait à 42 milliards de francs ? (*Protestations sur les travées socialistes.*)

Qui n'a pas pris à temps les décisions qui s'imposaient... (*Nouvelles protestations sur les mêmes travées.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie, laissez M. le ministre répondre !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... pour faire face à un déficit que chacun connaissait, au point que, à la fin de 1992, le gouvernement précédent n'a pas réuni la commission des comptes de la sécurité sociale et a donc caché ou essayé de cacher aux Français la réalité de la dégradation des comptes ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR, des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Charles Descours. C'est vrai !

Mme Hélène Luc. Répondez à la question, monsieur le ministre.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je vais y venir, madame le sénateur, ne vous inquiétez pas. Je n'ai pas l'habitude de ne pas répondre aux questions qui me sont posées.

Mais la réalité est là. Monsieur Lederman, si vous parlez des impôts, c'est parce qu'il existe des déficits !

Aux 100 milliards de déficit de la sécurité sociale, que vous avez évoqués, il faut ajouter les 160 milliards de francs supplémentaires de déficit du budget de l'Etat par rapport aux 160 milliards de francs initialement prévus par le gouvernement précédent, lors du vote du projet de loi de finances pour 1993.

Devant une telle situation, il fallait faire face. Comment a-t-on fait ? Je voudrais tout de même rappeler que lorsque le Gouvernement a été mis en place, nous avons pu, grâce au retour de la confiance et sans recourir à des mesures particulières sur le capital, comme celles que vous proposez, faire baisser très sensiblement les taux d'intérêt...

M. Claude Estier. Et la Bourse a baissé de 10 p. 100 !

M. Paul Loridant. C'est la Banque de France indépendante qui l'a fait, pas le Gouvernement !

M. Claude Estier. Vous parlez de la confiance, monsieur le ministre, mais la Bourse n'a pas confiance en vous !

M. Raymond Courrière. Personne n'a confiance en vous !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je vois que mes amis socialistes jugent la politique du Gouvernement à la corbeille ! Pour ma part, je préfère juger de la confiance à l'évolution des taux d'intérêt. Ce que je constate, c'est que les taux d'intérêt ont considérablement baissé.

M. Raymond Courrière. Vous êtes un démagogue !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Aussi les mesures que vous appelez de vos vœux – vous le savez d'ail-

leurs très bien, puisque vos amis socialistes, avec lesquels vous avez fait un bout de chemin, ont essayé de les mettre en œuvre dans les années 1981-1983 avant d'y renoncer ; ils ont arrêté et même fait l'inverse puisqu'ils ont abaissé le taux de l'impôt sur les sociétés à 33 p. 100 ! ...

M. Charles Lederman. Monsieur le ministre, c'est à moi qu'il faut répondre pas aux socialistes ! (*Sourires et applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants.*)

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Mais je vous réponds, monsieur le sénateur !

M. Raymond Courrière. M. le ministre est un provocateur, monsieur Lederman.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le ministre.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Face à ces déficits...

M. Raymond Courrière. Répondez aux questions !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... nous avons décidé de choisir la contribution sociale généralisée, impôt qui permet de toucher l'ensemble des revenus : ceux du travail et ceux du capital. Donc, vous devriez être satisfait. Je suis sûr que vous irez dans le sens proposé par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants et du RPR.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous demande de bien vouloir respecter le temps de parole qui vous est imparti, à savoir deux minutes et demie.

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI SUR LE LITTORAL

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

M. Christian Bonnet. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

La loi, communément appelée « loi littoral », date du 3 janvier 1986. Elle s'imposait, au point qu'elle fut votée à la quasi-unanimité par les deux assemblées. Toutefois, près de quatre ans devaient s'écouler avant que ne paraissent au *Journal officiel* les textes d'application, à savoir un décret du 10 septembre et une circulaire du 10 octobre à laquelle était annexée une autre circulaire marquée du double sceau des maniaques de la réglementation et des Saint-Just de l'environnement. (*Sourires et applaudissements sur les travées des républicains et indépendants et du RPR.*)

M. Roger Chinaud. Sceaux et sots !

M. Christian Bonnet. Il n'est pas excessif de prétendre que, en l'occurrence - d'éminents juristes l'ont reconnu - le législateur a été trahi.

Pis encore si l'on peut dire, des initiatives de caractère économique susceptibles de créer des emplois, sans pour autant menacer en quoi que ce soit les côtes qui avaient pu échapper jusque-là aux bétonneurs, se sont trouvées paralysées.

L'un de vos prédécesseurs, M. Paul Quilès, en avait pris conscience, mais l'instruction du 22 octobre 1991, si elle faisait état « de la nécessaire conciliation du développement économique et de la protection » n'osait pas en tirer clairement les conséquences. L'interprétation qui en a été faite par les représentants de l'Etat dans les départements était singulièrement timide.

Aujourd'hui, l'emploi et l'aménagement du territoire sont au cœur des préoccupations du Gouvernement.

M. Raymond Courrière. Soyez bref !

M. Christian Bonnet. Dès lors, n'est-il pas souhaitable et urgent, monsieur le ministre, de prendre, en liaison étroite

avec M. le ministre de l'environnement qui affirmait récemment préférer le contrat à la contrainte, des mesures de nature à desserrer un étau créé, pourrait-on croire, pour justifier ce vieil adage selon lequel, en France, on va volontiers d'un extrême à l'autre ? (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste.*)

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, vous avez justement rappelé que la loi sur le littoral a été votée, voilà maintenant sept ans, à la quasi-unanimité, par nos deux assemblées.

Sa mise en œuvre a été lente. En l'occurrence, l'Etat ne s'est effectivement pas précipité. Cela a d'ailleurs conduit, notamment, à des recours qui sont actuellement pendants devant les tribunaux administratifs ou le Conseil d'Etat. Ainsi, de nombreux dossiers sont bloqués et cela risque de coûter cher.

Lorsque les décrets d'application ont été publiés, chacun s'est rendu compte que la loi sur le littoral, qui a été faite pour protéger ce patrimoine extraordinaire que sont nos rives, est peut-être, par certains côtés, trop contraignante. Cependant, elle a été votée ainsi.

Le problème consiste à trouver un équilibre entre la nécessaire sauvegarde de l'environnement, surtout sur nos côtes, et l'aménagement. En effet, à côté des maniaques de la réglementation et des Saint-Just de l'environnement, peuvent se trouver ceux qui négligeraient beaucoup l'environnement au prétexte de l'aménagement. Les crises économiques sont quelquefois invoquées pour porter un regard à court terme, on peut le dire très franchement.

Actuellement, les services de l'Etat essaient de définir les espaces remarquables à protéger. Cela est à l'origine d'une importante querelle entre les collectivités locales, les départements, les régions et l'Etat. Mais ces espaces doivent être définis, ne serait-ce que pour ouvrir un dialogue avec les collectivités locales. Cela illustre combien ce problème est complexe et délicat.

Il faut que ce dialogue se poursuive, qu'il ait lieu très franchement et que des arbitrages soient rendus. Cette loi ayant atteint l'âge de raison puisqu'elle a été adoptée voilà sept ans, le temps n'est-il pas venu de rechercher comment le texte peut être renforcé sur certains aspects encore trop laxistes et assoupli sur d'autres qui bloquent tout aménagement ? Cela sera possible si - mais comment en douter compte tenu de l'unanimité dont a fait l'objet la loi sur le littoral ? - chacun est animé par le souci de sauvegarder ce bien sacré que sont les côtes de notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants.*)

TRANSPORT MARITIME DES AUTOMOBILES RENAULT

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

M. Louis de Catuelan. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, je voudrais attirer votre attention sur les problèmes de la marine marchande en général, et du transport maritime en particulier.

Voilà quelque temps, j'ai été stupéfait d'apprendre, par la presse nationale, que la Régie Renault faisait transporter ses voitures par la Belgique. Cela ne serait pas choquant si les règlements des pays de la Communauté étaient uniformes et s'il existait une concurrence. Or, en l'occurrence, il ne peut y avoir de concurrence.

Par ailleurs, un équipage français a été remplacé par un équipage britannique car les équipages britanniques coûtent moins cher aux armateurs.

De plus, notre marine marchande se situe au vingt-neuvième rang mondial, alors que le Danemark est placé au

troisième rang. Cela paraît tout à fait anormal, eu égard au nombre de kilomètres de côtes que compte notre pays et aux nombreux départements qui sont concernés par les problèmes maritimes.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour arrêter ce genre d'hémorragie ? Je précise que la Régie m'a répondu très courtoisement. (*Très bien ! et applaudissement sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants.*)

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

M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Monsieur le sénateur, je vous réponds sur le sujet précis par lequel vous avez terminé votre question très pertinente, très grave et tout à fait d'actualité, à savoir Renault.

Mon collègue et ami M. Bosson aurait pu parler de la politique générale mais l'exemple de Renault est significatif. Vous l'aviez évoqué en commission. J'ai donc interrogé la Régie pour connaître les motivations qui l'ont conduite, pour les exportations de véhicules privés en Grande-Bretagne – 100 000 par an – à renoncer à faire du Havre le port exclusif et à retenir deux points de débarquement : Southampton pour le sud et Leeds pour le nord et l'est. Ces exportations se font non plus à partir du seul port du Havre, mais à raison de 50 000 véhicules pour le Havre et 50 000 véhicules pour Zeebrugge.

Pour la Régie, cela répond à une considération industrielle. Il s'agit de réduire la durée du transport maritime. Ainsi, les exportations à destination du sud de la Grande-Bretagne partent du Havre et celles qui concernent le nord partent de Zeebrugge.

Le déploiement industriel de la Régie concerne l'ensemble de l'Europe, en particulier la Belgique. L'usine belge est consacrée à la Clio à conduite à droite, d'où le choix de Renault.

M. Paul Loridant. Quelle erreur !

M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Alerté par votre réflexion, monsieur de Catuelan, j'ai demandé à la Régie un effort particulier.

Tout d'abord, dans le cadre des accords Volvo-Renault, les deux centres seront communs : les 40 000 véhicules exportés du continent vers la Grande-Bretagne transiteront à raison de 20 000 véhicules par le Havre et de 20 000 véhicules par Zeebrugge. Le Havre passera ainsi de 50 000 à 70 000 véhicules.

Ensuite, j'ai interrogé la Régie – elle ne m'a pas encore donné sa réponse – sur l'utilisation du port de Dunkerque, qui n'est pas très éloigné et qui pourrait servir judicieusement.

J'imagine la pression de nos amis belges, qui sont nos partenaires. Nous pourrions, avec un peu de bonne volonté, maintenir sur ces deux ports un trafic global correspondant à ce qui a existé, tout en permettant cette coopération avec la Belgique, qui facilite l'entreprise.

C'est une réponse de bon sens. Elle attire notre attention sur le problème d'ensemble de la compétitivité. Elle relève du ministre des transports, qui la traitera le moment venu. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants et du RPR.*)

RÉHABILITATION DE L'HABITAT ANCIEN

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

M. Yvon Collin. Ma question s'adresse à M. Hervé de Charette, ministre du logement.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé – on peut s'en réjouir – une série de mesures de soutien à l'activité dans le cadre du prochain collectif budgétaire. Parmi celles-ci, un certain nombre concerne la relance du bâtiment : augmentation du nombre des prêts aidés à l'accession à la propriété, les PAP, et des prêts locatifs aidés, les PLA, ainsi que la déduction des déficits fonciers de l'ensemble des revenus.

Vous avez aussi évoqué, me semble-t-il, le déblocage de crédits pour financer la réhabilitation des logements anciens. C'est sur ce point particulier que je souhaiterais vous interroger.

Je rappellerai l'efficacité des crédits qui étaient affectés, voilà quelques années, aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat, les OPAH, que nos élus connaissent bien. Ce dispositif permettait – c'était son grand mérite – une incitation très forte des propriétaires bailleurs en raison des pourcentages accordés aux opérations financées par le biais de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, l'ANAH.

Ces crédits, à l'époque, pouvaient en effet, pour les propriétaires bailleurs, atteindre 60 p. 100, voire près de 70 p. 100 du montant total des travaux.

Ainsi, dans mon département – mais cela a été aussi le cas, je crois, dans beaucoup d'autres départements et dans nombre de villes – une grande partie de l'habitat ancien a été rénovée grâce à cette mesure particulièrement incitative.

Aujourd'hui, les aides allouées dans le cadre de cette même procédure ont considérablement diminué : elles ne sont plus que de 35 p. 100 pour les propriétaires bailleurs qui acceptent le conventionnement de leur appartement et de 25 p. 100 pour ceux qui veulent garder un loyer libre. Ces pourcentages ne sont donc pas suffisamment incitatifs pour que cette mesure porte véritablement ses fruits.

Monsieur le ministre, qu'envisagez-vous de faire, dans le cadre de cette procédure, pour relancer de façon rapide et significative le bâtiment ? (*Applaudissements sur les travées du RDE, sur les travées socialistes et sur certaines travées des républicains et indépendants.*)

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, je voudrais tout d'abord vous prier d'excuser mon collègue et ami M. Hervé de Charette, qui a été obligé de quitter le banc du Gouvernement.

Le maire que je suis est particulièrement sensible à votre argumentation sur l'efficacité des crédits de l'ANAH dans les quartiers anciens. Nombreux sans doute êtes-vous, au Sénat, à les avoir utilisés et appréciés.

Dans le cadre du plan actuel, ces crédits ont été abondés de 300 millions de francs. Reste le problème de leur répartition et de leur « effet levier ». Des pourcentages compris entre 70 p. 100 et 75 p. 100, comme ceux que nous avons connus, étaient sans doute exagérés et peu favorables à une bonne répartition. Cette dernière, comme vous le savez, monsieur le sénateur, dépend non pas du Gouvernement, mais du conseil d'administration de l'ANAH, où sont représentés à la fois les propriétaires et les locataires.

Ce conseil d'administration a décidé que les pourcentages évolueraient, suivant les cas, les régions et les demandes, entre 25 p. 100 et 70 p. 100. Sans doute, comme le disait tout à l'heure M. Christian Bonnet, est-on ainsi passé d'un extrême à l'autre, car, si un pourcentage de 70 p. 100 était exagéré, un taux de 25 p. 100 ne peut induire un « effet levier » suffisant.

Dans le cadre de l'augmentation des crédits qui lui ont été affectés, M. de Charette pense important de vérifier de près l'usage de ces crédits et de voir si le pourcentage, trop faible,

ne pourrait pas, dans le cadre de l'augmentation de l'enveloppe, être accru. Il entend, de même, vérifier en cours et en fin d'année avec le conseil d'administration de l'ANAH l'usage qui est fait de l'enveloppe des crédits, qui doit aujourd'hui s'élever, si ma mémoire est bonne, à quelque 2,3 milliards de francs, après l'augmentation prévue dans le plan que le Gouvernement vient de mettre au point. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

MAINTIEN A AVIGNON DU 7^e BATAILLON DU GÉNIE
DE LA DIVISION ALPINE

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

M. Alain Dufaut. Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense.

Monsieur le ministre d'Etat, voilà plusieurs mois, lorsque l'un de vos prédécesseurs avait présenté son plan de réorganisation de l'armée française sous la dénomination « plan Armées 2000 », qui devait être suivi par le plan de restructurations actuellement en cours, nous avons été un certain nombre, dans cet hémicycle, à nous élever contre ce que nous considérons être non pas comme une réorganisation stratégique de nos forces militaires, mais bien comme un démantèlement guidé uniquement par des considérations financières.

Malgré la pression et les nombreuses déclarations des parlementaires, la restructuration des unités est poursuivie sur l'ensemble du territoire, n'épargnant que peu de départements et créant dans certaines villes, parfois dans de petites communes, une véritable hémorragie de populations, avec toutes les conséquences que cela entraîne sur le tissu économique local.

Cette réalité est d'autant plus grave que l'armée agit sur le terrain comme un véritable partenaire des collectivités locales, particulièrement en cas de sinistre. Je suis élu d'une région exposée à de nombreux risques naturels. Tout le monde a en mémoire les inondations de Nîmes, survenues voilà quelques années, et, plus récemment, la catastrophe de Vaison-la-Romaine, dans mon département de Vaucluse.

Que se serait-il passé, monsieur le ministre d'Etat, si, le mardi 22 septembre 1992, nous n'avions pas disposé, dans les minutes qui ont suivi le drame, du 7^e bataillon du génie de la division alpine, stationné à Avignon ?

Outre la vaste opération de nettoyage entreprise par les hommes du 7^e bataillon du génie de la division alpine et les secours apportés aux sinistrés, ces soldats ont effectué, avec une rapidité assurée par leur proximité, un relevé précis de l'état des ponts encore debout et ont lancé les ponts provisoires qui ont permis l'arrivée immédiate des secours, limitant ainsi, j'en suis persuadé, le nombre des victimes.

Ces événements tragiques sont encore profondément ancrés dans nos mémoires, et nous savons que d'autres régions, sur tout le territoire national, peuvent connaître les mêmes difficultés ; à ce moment précis, le rôle de l'armée - je dirai même le rôle de service public de l'armée - sera essentiel et déterminant.

Voilà un peu plus d'un mois, M. le Premier ministre, lors de la déclaration de politique générale du Gouvernement, déclarait devant le Sénat : « J'ai demandé que soit suspendue jusqu'à nouvel ordre toute fermeture de services publics en zone rurale. Cette mesure est une étape indispensable avant la redéfinition d'une politique visant à mieux assurer l'efficacité de l'action administrative sur l'ensemble du territoire. »

M. le président. Merci de bien vouloir conclure, monsieur collègue.

M. Alain Dufaut. Bien sûr, monsieur le président.

Malgré cette déclaration d'intention, le 7^e bataillon du génie de la division alpine implanté à Avignon depuis cent ans devrait quitter le département de Vaucluse au mois de juillet prochain pour s'installer à La Valbonne, dans l'Ain.

Ma question est donc double, monsieur le ministre d'Etat. À la lumière de l'action du 7^e bataillon du génie de la division alpine, lequel œuvre dans une zone à hauts risques majeurs importants - inondations, feux de forêts, proliférations d'installations nucléaires, risques sismiques - et suite à la déclaration claire et précise de M. le Premier ministre, allez-vous stopper tout départ de bataillon, notamment celui d'Avignon, et envisagez-vous, dans un second temps, de mener une nouvelle réflexion sur la réorganisation de l'armée pour éviter d'amplifier la désertification des campagnes par un nouvel exode militaire ? (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants et de l'union centriste.*)

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

M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense. Monsieur le sénateur, vous avez rendu un hommage, vous avez fait une citation et vous avez exprimé une inquiétude. Permettez-moi de rappeler chacun de ces trois points de votre intervention.

Tout le monde s'associe, bien entendu, à l'hommage que vous avez rendu aux secouristes dans leur ensemble, à la suite des graves événements qui ont endeuillé la ville de Vaison-la-Romaine.

Mais, parmi les personnes qui ont joué un rôle à ce moment-là, rendons d'abord tous collectivement un hommage absolu à la gendarmerie nationale et, au-delà du bataillon du génie qui a beaucoup travaillé sur cette zone, à la dizaine d'unités de l'armée de terre qui sont intervenues pour secourir les personnes menacées.

Monsieur le sénateur, vous avez rappelé une mesure annoncée ici-même, ainsi qu'à l'Assemblée nationale, par M. le Premier ministre, à savoir la suspension des fermetures de services publics en zone rurale.

Je fais appel à votre sentiment national : les forces armées françaises ne peuvent être ni définies, ni résumées, ni cantonnées dans les cinq mots « services publics en zone rurale ».

Bien entendu, les forces armées jouent un rôle en termes d'aménagement du territoire ; néanmoins, je peux vous indiquer que, dans l'affaire qui vous préoccupe, monsieur le sénateur, la libération des emprises, pour une décision qui a été prise voilà un an, fera l'objet de discussions avec la ville d'Avignon, avec le conseil général de Vaucluse et avec l'ensemble des partenaires concernés pour que cela se traduise en termes d'aménagement du territoire.

Cela dit, monsieur le sénateur, vous avez surtout exprimé une inquiétude quant aux nouvelles menaces pouvant peser, à l'avenir, sur notre pays. Cette inquiétude n'est certes pas illégitime, mais je voudrais, pour ma part, aborder ce point d'une façon plus positive.

En effet, les mesures de restructuration qui ont été ou qui seront prises par le Gouvernement permettront le renforcement des régiments d'infanterie, par l'augmentation du nombre des compagnies, le renforcement des régiments mécanisés blindés, par la progression du nombre de chars, le renforcement des escadrons de l'armée de l'air, par l'augmentation du nombre d'avions, et le renforcement du rôle des forces navales, par la concentration de ces dernières sur les deux pôles que sont Brest et Toulon.

En d'autres termes, je souhaite, monsieur le sénateur, que vous voyiez dans ces mesures, qui ont essentiellement pour

cause non seulement des considérations budgétaires, mais aussi les bouleversements formidables de la géostratégie, un élément plus positif que celui que vous avez évoqué.

En conclusion, je dirai que le Gouvernement ne relâchera pas son effort dans ce domaine et qu'il ne baissera pas la garde !

(Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)

RESPECT DES DROITS DU PARLEMENT

M. le président. La parole est à M. Dreyfus-Schmidt.

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre, dont je regrette l'absence ; en effet, je ne suis pas sûr que les ministres présents aient qualité pour me répondre, d'autant plus que, conformément à la règle, je n'ai pas communiqué à l'avance la teneur de mon interrogation.

Ma question appelle une double réponse, mais elle est inspirée directement et uniquement, d'une part, du communiqué du Conseil des ministres de lundi dernier et, d'autre part, de la présentation, par M. le Premier ministre lui-même et par M. le ministre du budget, du projet de loi de finances rectificative pour 1993.

Dans le communiqué du Conseil des ministres, par exemple, on trouve des phrases comme celle-ci : « Désormais, la Banque de France définira et mettra en œuvre la politique monétaire », ou comme celle-là : « En ce qui concerne les comptes de la sécurité sociale, une première étape de redressement est franchie avec l'augmentation de 1,3 p. 100 de la CSG. Cette majoration sera déductible du revenu imposable. »

Bref, sont employés – comme toujours, je dois le dire, mais plus que jamais – le mode indicatif et les temps futur et même présent. C'est là un procédé qui ne me paraît pas acceptable – c'est le premier aspect de ma question – et j'aimerais que M. le Premier ministre m'indique que, désormais, il y renoncera. En effet, c'est faire offense au Parlement que de présenter au pays les dispositions comme si elles étaient déjà votées,...

M. Paul Loridant. Très bien !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. ... alors qu'il ne s'agit encore que de projets de loi. *(Applaudissements sur les travées socialistes. – Protestations sur les travées du RPR.)*

M. Paul Loridant. Absolument !

M. Charles Descours. Vous nous avez tellement donné le mauvais exemple !

M. Jean Chérioux. Pendant onze ans, vous n'avez fait que cela ! Un peu de pudeur !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. M. le président me permettra sans doute de vous répondre : j'ai dit qu'il s'agit d'un errement ancien ! *(Exclamations sur les travées du RPR.)*

M. Jean Chérioux. Que ne l'avez-vous dit à cette époque !

Mme Hélène Luc. Ne perdons pas de temps, mes chers collègues !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. J'ai dit exactement : « comme toujours, mais plus que jamais ».

Cet errement m'a toujours choqué ; il constitue une très mauvaise leçon d'instruction civique pour les citoyens. En effet, ne leur rappelant pas que le Parlement a pour rôle de voter la loi lorsqu'il est saisi de projets ou de propositions de loi, il leur laisse croire que l'Assemblée nationale et le Sénat n'existent pas ou sont des chambres d'enregistrement.

J'en viens au second aspect de ma question : dans le cas présent, tout particulièrement, cela n'a-t-il pas été voulu pour essayer de faire pression sur le Parlement (*protestations sur les travées du RPR*), notamment sur ceux qui, ici, il n'y a pas tellement longtemps, ont voté contre la CSG – il s'agit donc de toute la majorité sénatoriale ?

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Dreyfus-Schmidt.

M. Michel Dreyfus-Schmidt. J'ai terminé, monsieur le président, mais je vous ferai remarquer que j'ai été interrompu et que j'ai bien été obligé de répliquer !

Ou alors, n'a-t-on pas voulu faire pression sur ceux qui sont maintenant députés et qui ont fait campagne sur un programme électoral promettant une baisse des impôts et des charges et qui, à l'exception de M. Séguin, qui était visé, applaudissaient unanimement M. Pasqua, lequel, le 8 mars, qualifiait de « complètement timbrés » ceux qui, dans l'opposition d'alors, proposaient une augmentation des charges et des impôts ?

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Juste deux mots !

Et ne me répondez pas que c'est le rapport Raynaud qui a changé votre point de vue puisque, comme l'a dit tout à l'heure M. Alphandéry, ministre de l'économie, voilà longtemps que la situation qu'il décrit était connue ! *(Vifs applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. Jean Chérioux. C'est vous qui le dites !

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je tiens tout d'abord à vous demander de bien vouloir excuser M. Sarkozy,...

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Le Premier ministre !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... à qui incombait normalement cette réponse,...

Mme Françoise Seligmann. Ce n'est pas le Premier ministre !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... au nom du Premier ministre, lequel, comme c'est bien légitime – vous en conviendrez – a dû s'absenter.

M. Jean Chérioux. Au moins, lui, il vient de temps en temps, ce qui n'était pas le cas auparavant !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je vous remercie, monsieur Dreyfus-Schmidt, de la leçon d'instruction civique que vous avez voulu administrer au Gouvernement. J'en ferai part à M. le Premier ministre, même si je crois savoir que les informations que vous avez données ne datent pas d'un mois et demi !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Je l'ai dit !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je voudrais simplement signaler, monsieur Dreyfus-Schmidt, que dix-neuf membres du Gouvernement étaient présents tout à l'heure – je les ai comptés ! – pour répondre aux questions posées par les sénateurs. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

M. Emmanuel Hamel. Ils sont maintenant vingt-trois !

M. Yves Guéna. Ils sont plus nombreux que les socialistes en séance !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Ce fait est beaucoup plus important que le futur que vous évoquez, car personne – je dis bien personne ! – ne peut soupçonner le Gouvernement de ne pas respecter les droits du Parle-

ment. Nous le prouvons depuis un mois et demi par notre présence tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR.*)

Quant à la seconde question que vous avez posée, monsieur Dreyfus-Schmidt, je la regrette tout autant que la première, surtout venant de quelqu'un qui a soutenu très loyalement – mais c'était votre devoir – un gouvernement qui nous oblige aujourd'hui à faire face à un déficit qui est le double (*Exclamations sur les travées socialistes.*)...

M. Jean-Louis Carrère. On vous a entendu !

M. Raymond Courrière. Et les médecins dans la rue, aujourd'hui ?

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. ... de celui qui a été voté à l'automne.

M. Raymond Courrière. L'héritage !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Vous le saviez !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Comment ? Nous le savions ? Nous sommes obligés, monsieur Dreyfus-Schmidt, de demander aux Français des sacrifices pour équilibrer les comptes ! Nous pourrions, ainsi, restaurer la confiance ; mais, croyez-moi, ce n'était pas très agréable ! Et, si la majorité que vous souteniez voilà encore quelques semaines avait eu le courage de le faire, nous n'aurions pas aujourd'hui à le demander aux Français ! (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants, de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Jean Chérioux. Cela n'a pas été fait !

M. Michel Dreyfus-Schmidt. Augmenter l'essence et le fioul, c'est ça, le courage ?

CONFLIT ENTRE LES PÊCHEURS ANGLO-NORMANDS ET LES PÊCHEURS FRANÇAIS

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

Mme Anne Heinis. Monsieur le président, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, ma question, à laquelle j'associe les deux sénateurs de la Manche, MM. Tizon et Le Grand, s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

Elle est relative au conflit qui oppose actuellement les pêcheurs français de la péninsule du Cotentin et ceux des îles anglo-normandes.

Ce différend semble provenir de l'application par le Gouvernement britannique de l'accord signé le 10 juillet 1992 sur la délimitation des zones respectives de pêche.

En effet, un *modus vivendi* existe depuis près de deux cents ans entre les pêcheurs anglo-normands et français en ce qui concerne les zones de protection et les zones de mer commune, les pêcheurs anglo-normands bénéficiant par ailleurs de possibilités de commercialisation et de réparation navale dans les ports français.

L'accord du 10 juillet 1992 comporte trois points.

Il prévoit le transfert par le Gouvernement britannique au baillage de Guernesey du contrôle technique dans la limite des 12 milles à partir des lignes de base.

Il institue une interdiction de pêche pour les Français sur le banc de la Schole, limité à un petit rectangle d'environ 1,5 mille sur 2,5 milles.

Enfin, cet accord établit la non-remise en cause des pratiques existantes entre les pêcheurs.

Il semble qu'une interprétation abusive de cet accord par le Gouvernement britannique, qui veut étendre aux parages du banc de la Schole les interdictions prévues, soit à la source du conflit.

Or, en cas de conflit, l'accord prévoit d'une part, une information par voie diplomatique et, d'autre part, une concertation avec les pêcheurs des deux côtes, qui connaissent parfaitement les fonds sous-marins concernés, très particuliers, très tourmentés et parcourus de courants très violents.

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue.

Mme Anne Heinis. Monsieur le ministre, je souhaite que vous mettiez tout en œuvre pour accélérer la solution diplomatique. La concertation doit être menée avec les pêcheurs des côtes françaises et anglo-britanniques, afin de faire cesser ce conflit tout à fait préjudiciable pour les bons rapports franco-britanniques. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste.*)

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

M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes. Madame le sénateur, M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche, a été obligé de quitter l'hémicycle et il m'a chargé de vous demander de bien vouloir l'excuser.

Comme vous le savez, le statut juridique de la pêche dans les îles anglo-normandes est différent à Jersey et à Guernesey.

Pour ce qui concerne les environs de l'île de Jersey, la situation juridique de nos pêcheurs a été précisée dans la convention internationale France-Jersey de 1839 et le Gouvernement français n'a pas l'intention de rouvrir les discussions avec le Gouvernement britannique sur ce sujet.

En ce qui concerne les approches de Guernesey, la situation est différente : la question a fait l'objet de conversations entre MM. Douglas Hurd et Alain Juppé dès leur première rencontre, après la formation du nouveau Gouvernement français, et des contacts ont eu lieu entre M. Puech et son homologue britannique. Par ailleurs, les directeurs britannique et français des pêches se sont rencontrés le 30 avril dernier.

Comme vous le dites fort justement, il est regrettable que des incidents aient eu lieu avant qu'aient été engagées les procédures de concertation normalement prévues par les accords de 1992.

Cette concertation a maintenant lieu, tant au niveau des administrations gouvernementales que des professionnels concernés. Après la rencontre des deux directeurs concernés, les conditions de contrôle et de gestion de la pêche dans la zone de Guernesey ont pu être assouplies, ce qui est un premier résultat.

En ce qui concerne le point très sensible de ce que l'on appelle familièrement la zone du « haricot », située à l'est de Guernesey, l'objectif de M. Puech consiste à essayer de faire établir par tous les moyens possibles, notamment grâce à tous les témoignages que l'on pourra recueillir, les droits historiques des pêcheurs normands français acquis entre le 1^{er} janvier 1953 et le 31 décembre 1962. En effet, comme vous le savez, aux termes de la convention européenne sur la pêche de 1964, dont l'accord du 10 juillet 1992 n'est qu'une application, c'est seulement ainsi que les pêcheurs français pourront retrouver pleinement des droits alors que, à l'heure actuelle, ils sont interdits dans cette zone de pêche.

Sachez en tout cas que le Gouvernement attache une importance particulière à ce délicat problème qui nous oppose à nos amis britanniques. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste.*)

SAUVEGARDE DE L'EMPLOI

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

M. Jean Huchon. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

L'un des problèmes majeurs auxquels doit faire face le Gouvernement actuel est, bien sûr, celui de l'emploi. Vous êtes membre de ce Gouvernement, et nous vous soutenons.

Créer des emplois est, certes, un devoir, mais il faudrait surtout éviter d'en perdre. Or, chaque semaine, sinon chaque jour, des compressions d'effectifs, des licenciements sont décidés dans nos départements, parce que les entreprises françaises ne peuvent s'aligner sur les conditions commerciales édictées par un système distributif qui peut, sans vergogne, s'approvisionner sur le marché mondial dans des conditions qui n'ont rien à voir avec celles qui prévalent dans notre pays : on n'y trouve aucune contrainte sociale ou fiscale, les salaires y sont dix ou vingt fois inférieurs aux nôtres, quand ce n'est pas plus, ce qui crée une concurrence insoutenable.

Il en résulte, pour nos entreprises, la tentation - et, souvent, la décision - de diminuer et, parfois, de supprimer des activités sur le territoire national pour s'installer ailleurs. Il s'agit du phénomène bien connu de la délocalisation, que mon ami M. Arthuis appelle l'« exode de l'emploi ».

Ce phénomène s'accélère aujourd'hui : après avoir été le fait de quelques industries de main-d'œuvre, il touche maintenant tous les secteurs de l'économie, que ce soient les services, l'informatique ou même l'agriculture.

Bien entendu, je ne suis pas contre les échanges internationaux, je suis un Européen convaincu ; mais, tout de même, trop c'est trop !

Que pensez-vous faire, monsieur le ministre, dans le cadre national et sur le plan européen, pour stopper un processus qui entraîne l'effilochage rapide de notre tissu industriel, empêchant la progression de l'emploi et transformant notre pays en un vaste supermarché de produits importés, fréquenté par des RMIstes désœuvrés ? (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR, des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Monsieur le sénateur, l'importance capitale de votre question aurait naturellement mérité un autre cadre que celui de cette séance de questions d'actualité.

Mme Hélène Luc. J'ai proposé un débat à M. le Premier ministre sur ce sujet !

M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Pourquoi ne pas avoir mis à profit la question orale de M. Blin, qui a fait l'objet, hier après-midi, d'un débat au Sénat ? Par ailleurs, dans la mesure où M. Arthuis prépare actuellement un rapport sur ce sujet, croyez bien, chère madame, que le Sénat ne vous a pas attendue pour traiter de cette question !

Le Gouvernement se réjouit d'avoir l'occasion de répondre à votre interrogation, monsieur Huchon. La réponse est-elle facile ? Non ! Certaines professions ont cependant réagi. Je pense notamment à la confection, domaine que votre département connaît bien. Grâce à leur modernisation, à une meilleure créativité, la confection et le textile se sont battus et un partenariat a été mis en place avec des pays pratiquant des bas salaires. Ces derniers doivent toutefois respecter les règles du jeu !

Malheureusement, ni la productivité ni la créativité - des copies sont réalisées en méconnaissance totale du droit de la

propriété industrielle - ne peuvent apporter une réponse suffisante. Quant au partenariat avec les pays du Maghreb et les pays de l'Est, il est pillé, lorsqu'il existe, par les pays de l'Asie du Sud-Est, qui sont plus compétitifs encore.

C'est la raison pour laquelle le premier devoir du Gouvernement est de mettre en œuvre les clauses de sauvegarde prévues dans le cadre du traité de Rome, que la Commission des Communautés européennes n'a pas appliquées jusqu'à présent. Elle en est d'ailleurs aujourd'hui incapable, faute d'avoir su mettre sur pied, comme elle a effectivement le devoir de le faire, un observatoire des statistiques européennes.

La Commission entend être responsable des statistiques d'importation. Or, aujourd'hui, nous ne connaissons pas celles qui concernent les importations de janvier 1993, et je crois savoir que certains pays ne respectent même plus l'obligation de recensement et de transmission des données à la Communauté européenne.

Il est donc urgent, dans le cas particulier du textile, de mettre en œuvre les clauses de sauvegarde, mais le Gouvernement y veille en faisant le siège des directions compétentes de la Commission. Soyez en tout cas assuré que le désarroi des professionnels, qui va s'exprimer demain dans une manifestation nationale, est entendu par le Gouvernement.

Face à un problème majeur qui ne trouvera de solution que par un effort de coopération à long terme et par la prise en considération du dumping social - en particulier dans les accords du GATT - nous devons d'abord, car il y a péril en la demeure, mettre en œuvre rapidement les dispositions qui existent et qui ne sont pas appliquées par l'autorité qui en a la charge.

Le rôle du Gouvernement est de tirer le signal d'alarme et de faire le siège de Bruxelles tant que les mesures de sauvegarde ne sont pas appliquées. (*Applaudissements sur les travées des républicains et indépendants, du RPR et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Emmanuel Hamel. Il faut changer Delors !

AUTOROUTE BORDEAUX-CLERMONT-FERRAND

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

M. Yves Guéna. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Au printemps de 1987, le gouvernement de M. Jacques Chirac - dont le ministre de l'équipement était M. Méhaignerie - a décidé la construction d'une autoroute transversale de Bordeaux à Clermont-Ferrand, en passant par Périgueux et la Corrèze. C'était il y a six ans, mais le premier coup de pelleuse n'a pas encore été donné. Ma question est donc tout à fait d'actualité, compte tenu des projets de relance du Gouvernement.

Si les travaux n'ont pas commencé, des études très approfondies ont été effectuées. Nous en sommes à la bande des 1 000 mètres de bout en bout et, sur de nombreux secteurs, à la bande des 300 mètres. Cependant, il me revient que le tracé qui avait été retenu à travers le Puy-de-Dôme est remis en cause dans le secteur des volcans. Cette décision va-t-elle encore retarder ces travaux, qui sont pourtant indispensables ?

Je sais bien que vous ne pouvez pas déclarer l'utilité publique d'une autoroute qui s'arrêterait en plein champ. Toutefois, comme vous le savez, monsieur le ministre, la nationale 20 traverse Brive et permet, vers le nord et vers le sud, d'assurer ce que l'on appelle la continuité. Par conséquent, vous pourriez prendre la déclaration d'utilité publique assurant le tracé de Bordeaux à Brive... en passant par Périgueux, bien sûr ! (*Murmures et sourires sur de nom-*

breuses travées.) On a le droit de parler pour les siens, mais je m'exprime également, je l'ai indiqué tout à l'heure, dans l'intérêt général !

M. Michel Charasse. Ne vous laissez pas interrompre !

M. Yves Guéna. Monsieur le ministre, envisagez-vous de prendre une déclaration d'utilité publique limitée et, dans l'affirmative, à quel moment ? (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants, de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.* - *M. Michel Charasse applaudit également.*)

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, nombreux sont les parlementaires - dont vous-même déjà - qui, avant même cette question, ont attiré mon attention, dès mon arrivée à mon poste de responsabilité, sur cette autoroute.

Je veux rappeler ici l'attachement du Gouvernement à cette transversale, très importante en termes d'aménagement du territoire, qui va de Bordeaux à Clermont-Ferrand, en passant, bien sûr, puisque c'est le terme de chacune des deux sections, par Périgueux, ville qui vous est chère.

Vous avez rappelé la difficulté dont j'hérite, en particulier les problèmes, réels, de passage dans la zone du parc des volcans.

M. Michel Charasse. Faux problème !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais vrai problème sur le plan technique et sur le plan juridique avec le Conseil d'Etat ! C'était d'ailleurs la raison d'être de l'exposé qu'a fait M. Guéna voilà quelques instants.

Je comprends bien votre question, monsieur Guéna, mais y répondre me gêne quelque peu. En effet, ce dossier est actuellement à l'étude. J'espère que nous allons trouver une solution, mais je n'ose m'engager plus loin aujourd'hui.

Ce que je peux vous proposer, monsieur le sénateur, c'est que vous m'interrogiez de nouveau dans un mois, c'est-à-dire avant le 15 juin. J'aurai alors une réponse très précise à vous fournir. Je pourrai vous dire s'il y a blocage ou si nous avons trouvé la solution que vous espérez et que j'espère également. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

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

M. Paul Loridant. Ma question s'adressait à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, mais, comme elle concerne le second volet de ses compétences, j'imagine que M. Bosson pourra me répondre.

Monsieur le ministre, je dois vous faire part de ma perplexité. Nous avons examiné avec grand intérêt le plan de soutien de l'activité du bâtiment et des travaux publics et les mesures de relance en faveur du logement. Mais, dans le même temps - c'est pourquoi je m'adressais tout particulièrement à M. Pasqua - nous constatons que le projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, qui a été amplement discuté par toutes les collectivités locales de la région - départements, communes, syndicats intercommunaux d'études et de programmation - demeure bloqué. Or, ce blocage entraîne, bien évidemment, le piétinement, l'interruption, voire le non-commencement de nombre de travaux routiers, de

constructions de logements, d'équipements, de zones d'activités ou autres.

J'espérais que M. Giraud serait encore au banc du Gouvernement au moment où je poserais ma question.

J'ai cru comprendre que, sous réserve de la remise en cause de quelques points, certes importants mais qui ne sont que symboliques, comme le « barreau sud » du TGV dans l'Essonne ou la diminution de l'accroissement de la population, ainsi d'ailleurs que du nombre de créations d'emplois, d'ici à 2015, dans les différents départements, une partie du Gouvernement aurait la volonté de faire passer ce projet de SDAU, qui reprend le projet du préfet de région, par un décret en Conseil d'Etat.

Ce serait en contradiction avec les discours qu'ont tenus nombre de vos amis, monsieur le ministre, en particulier des présidents de conseils généraux et régionaux, ainsi que le président du conseil régional d'Île-de-France, jusqu'à ces dernières semaines. D'autres parlementaires nous disent qu'il est hors de question d'approuver ce projet.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Paul Loridant. Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement du projet de SDAU d'Île-de-France ? Allez-vous passer en force devant le Conseil d'Etat ou allez-vous vous soumettre - comme vous l'aviez annoncé - au grand débat sur l'aménagement du territoire ? En attendant, qu'en est-il du plan de relance du bâtiment et des travaux publics dans la région d'Île-de-France ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, je répondrai à la place de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, à qui vous avez posé cette question et dont je vous prie d'excuser l'absence. Toutefois, vous auriez pu me poser cette question directement puisque nous pilotons le SDAURIF à deux et que le ministre de l'équipement est celui qui peut transmettre ou non le projet au Conseil d'Etat.

Sur ce dossier, la discussion est en cours. C'est une discussion très importante parce que nous sommes face à la situation suivante.

La plupart des élus de la région parisienne affirment qu'ils ne peuvent pas rester sans document, car cela bloque tout.

Si nous rouvrons le dossier devant les assemblées, il y en a pour plusieurs années, vous le savez pertinemment, ni les assemblées départementales ni l'assemblée régionale n'ayant approuvé le projet.

Par ailleurs, les élus de province considèrent que ce schéma n'est pas bon, qu'il n'a pas suffisamment tenu compte de l'aménagement du territoire sur le plan national.

Est-il possible - je le crois - d'améliorer suffisamment ce document et de le présenter au Conseil d'Etat, à la condition que l'on respecte les vœux des assemblées, quatre assemblées départementales et l'assemblée régionale ayant souhaité que ce document soit ouvert et qu'il tienne compte de l'aménagement du reste du territoire ?

Peut-on revoir le SDAURIF, en prévoyant une baisse du chiffre prévu de population, une diminution corrélative du nombre des emplois, une politique beaucoup plus volontariste d'aménagement du reste du territoire français, des pourcentages sérieux, département par département, en ce qui concerne la construction de logements et les activités, la question de savoir si la règle doit être de 1 à 3, de 1 à 3,5 ou de 1 à 4 n'étant pas réglée ?

Peut-on déterminer aussi un pourcentage plus précis du nombre de logements sociaux par rapport au nombre des

logements privés, département par département, autoriser le développement universitaire s'il s'agit d'augmenter le confort ou la qualité de l'enseignement pour les étudiants déjà présents en Ile-de-France, mais non de répondre à un appel nouveau d'étudiants de province vers l'Ile-de-France, alors que six universités prévues, à l'évidence, c'est beaucoup trop ?

Peut-on voir ce que l'on peut faire en matière d'infrastructures routières, qui doivent être payantes dans la région d'Ile-de-France comme elles le sont dans le reste du territoire, voir où l'on va en matière de régionalisation lente et progressive des transports en commun, voir, enfin, toute une série d'aménagements qui doivent permettre d'intégrer le SDAURIF dans l'aménagement du territoire français ?

Rien ne serait pire que d'opposer l'Ile-de-France au reste du pays ; ce serait négatif pour la France. Nous devons servir la qualité de vie des habitants de l'Ile-de-France par un projet digne d'eux et, en même temps, permettre un équipement du reste du territoire.

C'est ce que le Gouvernement veut faire en intégrant le SDAURIF dans la politique d'aménagement du territoire et en inversant, monsieur le sénateur, ce qui s'est fait jusqu'à présent, à savoir la politique du fil de l'eau ; qui fait que jamais la région d'Ile-de-France n'a vu se concentrer autant de population, que jamais la qualité de la vie n'y a été, de ce point de vue, aussi médiocre, et tout cela au détriment du reste du territoire national. Nous avons la volonté d'inverser les choses. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants, du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous demande de bien vouloir respecter le temps qui vous est imparti, faute de quoi toutes les questions ne pourront pas être posées à Mmes et MM. les ministres.

AIDES AU COMMERCE DE PROXIMITÉ

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

M. Louis Moinard. Ma question s'adresse à M. le ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.

Monsieur le ministre, dans la déclaration de politique générale qu'il a prononcée devant la Haute Assemblée, M. le Premier ministre a fait part de sa décision de ménager une pause dans le mouvement d'ouverture ou d'agrandissement des grandes surfaces.

Rapporteur pour le Sénat des lois Doubin sur le commerce et l'artisanat, en 1990 et 1991, membre de la commission nationale d'urbanisme commercial, la CNUC, je tiens à vous exprimer mon soutien total.

Mais il nous faut une politique plus positive, plus volontariste en direction des commerces de nos campagnes et de nos centres urbains. Nous avons besoin de commerces de proximité où l'on trouve des prix concurrentiels, une grande qualité des produits et un accueil personnalisé. Les mesures en faveur du dernier commerce ne sont pas suffisantes.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles mesures vous comptez prendre rapidement et concrètement pour aider, directement ou indirectement, ces commerces – je pense tout spécialement aux délais de paiements. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, des républicains et indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Alain Madelin, ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et

du commerce et de l'artisanat. Monsieur le sénateur, le Premier ministre a effectivement exprimé devant vous le souhait qu'il n'y ait aucune nouvelle autorisation d'ouverture ou d'extension en matière d'urbanisme commercial, et ce dans l'attente d'une concertation que j'ai la charge d'organiser. J'ai bien évidemment répercuté le souhait du Premier ministre, dans le cadre des lois existantes, auprès des autorités compétentes.

Dans le même temps, j'ai engagé la concertation afin que, comme il l'a souhaité, nous mesurions mieux l'impact de la grande distribution sur l'équilibre du monde rural, car – cela a été dit à plusieurs reprises cet après-midi – le Gouvernement n'accepte pas de laisser se défaire ainsi le monde rural.

Le commerce est un élément important de la vie du monde rural. C'est la raison pour laquelle il faut profiter de la pause qu'offre la durée de la concertation pour réexaminer les problèmes.

Pour l'avenir, il importe, bien évidemment, de prendre en compte l'impact de toute nouvelle autorisation sur l'équilibre du commerce dans le monde rural.

Mais, si nous voulons revitaliser le commerce dans le monde rural, ce serait une erreur d'opposer les différentes formes de distribution. Elles peuvent utilement se compléter, notamment dans les multiservices – services privés de distribution, services publics que l'on peut y adjoindre – qui sont tout à fait indispensables à cet égard.

De même, nous devons essayer d'obtenir de la distribution qu'elle s'attache à promouvoir davantage les produits français et qu'elle accepte un véritable partenariat avec l'agriculture, par le biais des produits du terroir.

C'est dans cet esprit de complémentarité de toutes les formes de distribution, propre à revitaliser le monde rural, qu'est conduite la concertation. Bien évidemment, s'y ajoutent des questions complexes de concurrence et de délais de paiement. C'est cet ensemble de problèmes que j'espère avoir traités, sous l'autorité de M. le Premier ministre, avant l'été. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

DIFFICULTÉS DE L'INDUSTRIE DU BOIS

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

M. Adrien Gouteyron. Ma question s'adressait à M. le ministre de l'agriculture, mais elle concerne également M. le ministre délégué aux affaires européennes, et vous allez voir pourquoi.

Hier, les industriels du bois manifestaient. Ils souhaitent appeler l'attention de tous les Français sur la situation de leurs entreprises, qualifiée par l'un d'entre eux de dramatiquement préoccupante.

Les causes de cette situation étant connues, je me contenterai de les énumérer.

Il y a, d'abord, c'est évident, le marasme économique et la situation très dégradée du bâtiment. Les mesures prises par le Gouvernement auront des effets, mais ces effets prendront un certain temps pour se manifester. Or, il y a urgence parce que ces entreprises subissent la concurrence sauvage des produits importés. Ces produits proviennent parfois de pays de la Communauté, notamment l'Allemagne et la Belgique, où les tempêtes de 1990 ont détruit une quantité importante de bois, de pays scandinaves dont la monnaie a été dévaluée et qui pratiquent des prix de dumping, mais aussi de certains pays de l'Est comme la Russie, la Roumanie, la Pologne et sans doute d'autres.

Face à cette situation, monsieur le ministre, que comptez-vous faire ? Certes, vous n'êtes pas resté inactif, je le reconnais, puisqu'un crédit de 30 millions de francs est inscrit dans le plan de soutien mis en place pour venir en aide à

la trésorerie des entreprises qui connaissent les plus grandes difficultés. Mais vous reconnaîtrez, j'en suis persuadé, que cette mesure est insuffisante.

Il faut donc prendre des mesures de protection, et c'est sur ce point que je veux vous interroger, car il y a urgence. Les responsables de ce secteur économique attendent beaucoup de vous, et ce que vous allez dire dans un instant pourrait, je pense, transformer cette attente en confiance et en espoir. Que répondez-vous donc à leur inquiétude ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants, de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes. Monsieur le sénateur, vous avez tout à fait raison de dire que la grave crise que connaît actuellement, en France, le secteur du bois concerne non pas seulement le ministre de l'agriculture, qui est aussi ministre de la forêt, mais l'ensemble du Gouvernement, notamment le ministre des affaires européennes.

En effet, l'origine de cette crise, comme vous l'avez rappelé, réside évidemment dans la récession économique qui a frappé, notamment, le secteur du bâtiment, grand consommateur de bois, mais elle tient aussi aux conditions dans lesquelles des importations à des prix de dumping ont eu lieu dans la Communauté européenne.

Ainsi, après la dévaluation du mark finlandais et de la couronne suédoise, on a pu constater une augmentation de ces importations dans des conditions qui déséquilibrent très fortement le marché intérieur français.

C'est la raison pour laquelle la France a demandé, dès le 18 février dernier, la mise en œuvre de la clause de sauvegarde prévue à l'article 26 des traités qui lient la Communauté européenne aux Etats de l'association européenne de libre échange.

Le Gouvernement actuel a réitéré très fermement cette demande après des entretiens qui ont eu lieu entre M. Puech, d'autres ministres, moi-même et l'ensemble des représentants de la profession et des métiers concernés, à savoir les exploitants, les propriétaires, les industriels et le conseil supérieur de la forêt ; je citerai entre autres personnalités consultées MM. Lesbatz, Leclerc de Hauteclouque et Leroy.

Nous avons donc demandé avec une grande fermeté que la Commission se décide à appliquer cette clause de sauvegarde.

Je puis vous indiquer qu'avec les éléments d'adaptation de la politique agricole commune l'application de cette clause sera la principale requête que le ministre de l'agriculture et de la forêt présentera au prochain conseil agricole, les 23 et 24 mai prochains.

Parallèlement, et sans attendre une décision que nous espérons positive, le Gouvernement a pris des mesures d'ordre national.

Vous avez fait allusion, dans le cadre du plan de redressement, à l'aide à la trésorerie de 30 millions de francs pour les entreprises de sciage. Il faut y ajouter le report à la fin de l'année du paiement des cotisations BAPSA au bénéfice des exploitants forestiers.

Devant les ambassadeurs des pays scandinaves, que j'ai reçus voilà quelques jours dans le cadre des négociations d'adhésion de ces pays à la Communauté européenne, j'ai abordé le problème que posait la filière bois. Il est clair que, dans les conditions mises à l'adhésion des pays scandinaves, nous devons veiller à ce que les entreprises et les producteurs français de l'ensemble de ce secteur puissent continuer de travailler dans des conditions de concurrence loyale vis-à-vis de ces pays.

J'ajoute que ce problème intéresse l'ensemble du Gouvernement, c'est parce qu'au-delà de la situation d'un seul secteur il y va de l'avenir des départements ruraux, en particulier de celui de la Haute-Loire et du mien, les Pyrénées-Atlantiques...

M. Jean-Louis Carrère. Et des Landes !

M. Alain Lamassoure, ministre délégué. ... et sans doute aussi des Landes, mon cher compatriote, qui attendent beaucoup du maintien et du développement de nos exploitations forestières et de l'ensemble de la filière bois. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants et de l'union centriste.*)

PROBLÈMES FERROVIAIRES

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

M. Paul Raoult. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Le problème du TGV est d'actualité ; d'ailleurs, mon collègue Roland Courteau posera demain une question sur le projet de TGV-Languedoc-Roussillon.

En outre, mardi prochain, le Président de la République inaugurera le TGV-Nord en gare de Lille. Cet événement est important pour la région Nord - Pas-de-Calais ; c'est la concrétisation d'un effort remarquable mené à son terme grâce au savoir-faire et à la compétence de tous les personnels de la SNCF, que nous pouvons féliciter en cette occasion.

Cette opportunité, monsieur le ministre, me conduit à vous poser plusieurs questions.

Les usagers des trains Corail ont constaté, pour les trains TGV qui étaient proposés des tarifs très élevés, donc très dissuasifs, en particulier pour les abonnés qui se rendent régulièrement dans la capitale. Même si on peut considérer que la vitesse coûte très cher, il me semble que la politique tarifaire de la SNCF n'est pas adaptée aux exigences locales.

Par ailleurs, ces mêmes usagers protestent contre les difficultés de mise en œuvre du nouveau système automatique de réservation et de distribution des billets, autrement dit le système SOCRATE. Là aussi, subrepticement, des augmentations de tarifs ont été appliquées.

Tous ces problèmes ont suscité la colère légitime des usagers. Je pense, en particulier, aux personnes âgées, qui obtiennent difficilement des renseignements dans les gares et pour qui l'obtention d'un billet constitue un véritable parcours d'obstacles.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, envisager une action que je qualifierai d'humanisation dans nos gares afin que le service public soit réellement un service pour le public ?

J'ajouterai que l'arrivée du TGV à Lille suscite également les plus vives inquiétudes dans le secteur de la Sambre-Avesnois, c'est-à-dire Aulnoye-Aymeries-Maubeuge, car la desserte ferroviaire risque d'être fortement réduite compte tenu de la suppression de nombreux trains internationaux entre Bruxelles et Paris...

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Raoult.

M. Paul Raoult. ... qui passeront dorénavant par Lille. Là aussi, des négociations doivent être engagées le plus rapidement possible avec tous les partenaires concernés pour que cette région sud du département du Nord, qui souffre terriblement du chômage, ne subisse pas un handicap supplémentaire.

En conclusion, ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, de mettre en place des structures officielles de concertation rassemblant les responsables de la SNCF et

l'ensemble des élus, les maires en particulier et les conseillers régionaux, afin d'entamer un dialogue constructif et permettre ainsi à la SNCF d'être réellement un outil efficace pour l'aménagement du territoire et de rendre vraiment service à toute la population dans les meilleures conditions ? *(Applaudissements sur les travées socialiste.)*

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, vous m'avez posé trois questions.

Tout d'abord, le système SOCRATE, est, comme vous le savez, un logiciel dont la mise en place avait été décidée depuis fort longtemps...

M. Michel Charasse. Un triste sire !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... et dont j'hérite - ce n'est pas une critique.

Le problème est de le faire fonctionner correctement. J'ai diligenté une mission d'enquête, dont les conclusions seront connues à la fin du mois, pour essayer d'améliorer, parallèlement aux recherches de la SNCF, le fonctionnement de ce système SOCRATE.

Je suis moi-même, très discrètement, allé expérimenter ce système à la gare de Lyon. Effectivement, il ne fonctionne pas très bien.

Néanmoins, le logiciel SOCRATE peut sans doute, à terme, donner entière satisfaction. D'ailleurs, vous savez probablement que les chemins de fer allemands sont sur le point de nous acheter cette technologie. C'est dire qu'elle peut être améliorée. *(Sourires sur les travées socialistes.)*

Le deuxième dossier sur lequel vous m'avez interrogé et dont j'hérite est la tarification nouvelle non pas induite par SOCRATE, mais permise par sa mécanique. Elle sera expérimentée pour la première fois sur le réseau du TGV-Nord.

Le gouvernement précédent avait d'ailleurs donné son accord, tout en interrogeant le Conseil d'Etat sur la question de savoir si cette nouvelle tarification était conforme à l'égalité des citoyens devant le service public. J'ai moi-même réitéré cette interrogation à cette instance.

Il a été entendu, avec le président de la SNCF, qu'il s'agit là d'un essai. Il doit être clair, dans l'esprit de chacun, que la tarification diversifiée, selon le train, dans la même journée, doit être connue plus d'un an à l'avance et doit être communiquée, avec l'ensemble des horaires, à chaque usager de la SNCF, ce de manière à éviter tout piège.

La conséquence de cette nouvelle tarification est une augmentation sensible du prix. Mais la durée du transport sera réduite de plus de la moitié, notamment entre la région parisienne et la région Nord qui, demain, sera à une heure par TGV de Paris et deviendra une banlieue de la capitale. Or, parallèlement, le prix de l'abonnement va plus que doubler.

C'est un vrai problème que mon prédécesseur avait d'ailleurs soulevé. Mais j'ai hérité du dossier - je dis cela sans arrière-pensées - avec une augmentation de tarif acceptée par le gouvernement précédent. Le problème n'en reste pas moins réel.

En revanche, j'ai demandé que l'on n'applique pas une augmentation brutale de tarif aux usagers de la ligne Paris-Lille qui étaient antérieurement abonnés, que l'on recherche une solution d'avenir en leur faveur, et que, en tout cas, l'augmentation de leur abonnement soit progressive.

S'agissant des trains classiques, je serai bref. Vous connaissez la situation de la SNCF : les pertes s'élèveront à 5 milliards de francs cette année. C'est un problème structurel et il y en a pour vingt ans.

Il est indispensable aujourd'hui d'organiser un débat national sur l'intermodalité. Toutes les villes de France ne

pourront pas disposer à la fois d'un aéroport, de canaux, de la route, de l'autoroute, du TGV et du train classique !

Le débat doit porter sur les priorités à décider et, dans ce cadre, l'Europe va nous aider en distinguant ce qui relève de l'infrastructure de ce qui concerne la gestion du matériel roulant, encore que la limite soit délicate à établir.

En matière d'infrastructure, le Gouvernement, après avoir débattu avec la représentation nationale de l'intermodalité, doit décider des priorités nationales.

S'agissant des lignes d'intérêt local et régional, il faudra évidemment que la SNCF accepte davantage le partenariat et le dialogue non seulement financier mais aussi décisionnel avec les collectivités territoriales. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste.)*

Mme Hélène Luc. Sans oublier les transports et les marchandises !

PRIX DE L'EAU

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

M. Henri Belcour. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

Monsieur le ministre, le sujet d'actualité que je vais évoquer nous concerne tous sur un plan pratique, malgré des aspects qui peuvent paraître à première vue techniques, puisqu'il s'agit de la facturation de l'eau.

Aujourd'hui, la distribution d'eau potable, ainsi que la gestion des réseaux d'assainissement et d'épuration, est confiée à des services publics locaux. Cela implique juridiquement un financement intégral du coût du service rendu par l'usager bénéficiaire.

Afin de mettre en œuvre ce principe de vérité des prix, la direction générale des collectivités locales et la direction de la comptabilité publique ont élaboré une réglementation décidant un budget autonome pour les services d'eau et d'assainissement pour l'ensemble des communes. Cette réglementation est dite M49.

Or, un grand nombre de petites communes rurales redoutent, de ce fait, une hausse importante du prix de l'eau pour leurs habitants. En effet, si les investissements réalisés en matière d'assainissement étaient jusqu'à présent le plus souvent inclus dans les budgets des communes concernées, c'est désormais le prix de l'eau, tel qu'il sera facturé à l'usager, qui devra les prendre en compte.

Cela ne manque pas de préoccuper les élus de ces communes rurales, en particulier celles qui ont un réseau de distribution d'eau récent et étendu en raison de la dispersion de l'habitat, ainsi que les communes équipées d'un réseau d'assainissement, au moins dans leur bourg.

Dans ces deux cas, l'addition du prix de revient de l'eau aux taxes diverses, voire à l'amortissement des égouts, laisse redouter une hausse exorbitante, en particulier pour les zones rurales peu peuplées.

Les élus locaux hésiteront, de ce fait, à lancer de nouveaux programmes d'assainissement, ce qui peut apparaître fort préjudiciable à la vie économique locale et, notamment, aux entreprises de travaux publics, déjà durement touchées.

En conséquence, les associations départementales des maires, comme celle de mon département, la Corrèze, espèrent une révision de cette règle financière ou, tout au moins, un régime dérogatoire pour les communes de moins de 1 000 habitants.

Il ne saurait être question, bien entendu, de nier la valeur de cet élément vital qu'est l'eau, dont tout le monde a bien conscience aujourd'hui. Mais il s'agit véritablement là d'un enjeu touchant de près l'aménagement de notre territoire.

M. le président. Veuillez conclure !

M. Henri Belcour. Ces communes pourraient alors, sans être dans l'obligation de prévoir, même si elle peut être progressive ainsi que cela est envisagé, une hausse massive des tarifs d'eau et d'assainissement, poursuivre leurs programmes d'amélioration de la qualité de la vie de leurs habitants et de préservation de leur environnement.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles instructions vous entendez donner à votre administration de manière à appliquer cette réglementation à nos petites communes avec souplesse et discernement et rassurer ainsi les nombreux élus concernés et leurs administrés. (*Applaudissements sur les travées du RPR.*)

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

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le sénateur, l'instruction M 49 qui définit la comptabilité des services publics d'eau et d'assainissement a rappelé le principe, applicable à tous les services publics locaux à caractère industriel ou commercial, de l'équilibre des budgets par les ressources propres à ces services, donc sans subvention du budget général.

Cette règle de bonne gestion, qui a été recommandée à plusieurs reprises par la Cour des comptes et qui vise à faire financer le service par l'usager et non par le contribuable, ne peut être remise en cause. Toutefois, en raison des incidences que son application immédiate peut avoir sur des services qui étaient, jusqu'alors, principalement financés par une contribution du budget général, il a été prévu un système transitoire pour les petites communes.

Ainsi, si l'instruction M 49 est, en principe, applicable pour tous depuis le 1^{er} janvier 1993, le préfet dispose de la possibilité d'exonérer – dans la mesure où elles pourront justifier de difficultés particulières liées au recensement de leur patrimoine, jusqu'au 1^{er} janvier 1994 –, les communes de 2 000 à 1 000 habitants et, jusqu'au 1^{er} janvier 1995 les communes de moins de 1 000 habitants.

M. Emmanuel Hamel. C'est court comme répit !

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Il est aussi rappelé que, de façon générale, le législateur a prévu, à l'article L. 322-5 du code des communes, des cas de dérogation à la règle de l'équilibre des services publics industriels ou commerciaux, notamment lorsque les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement, ou lorsque le fonctionnement du service exige la réalisation d'investissements qui, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'usagers, ne peuvent être financés sans augmentation excessive des prix.

Les demandes de dérogation peuvent, bien entendu, être faites pour le cas des services d'eau et d'assainissement. Elles doivent faire l'objet d'une décision de l'assemblée délibérante et sont examinées par le préfet qui prend sa décision au cas par cas. (*Applaudissements sur les travées du groupe du rassemblement pour la République, des républicains et indépendants et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

MODIFICATIONS DU CALCUL DES RETRAITES

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

Mme Paulette Fost. Ma question s'adresse à Mme le ministre d'Etat chargée des affaires sociales.

Votre gouvernement s'évertue à présenter les mesures antisociales qu'il a arrêtées comme une fatalité qui pèserait sur tout le monde. Mais, justement, tout le monde n'est pas

de cet avis, loin s'en faut ! Les Français dénoncent de plus en plus les sacrifices inégalement répartis. Parmi les mesures qui provoquent à juste titre la colère figure notamment l'allongement, même si vous l'annoncez progressif, de la durée de cotisations de 37,5 à 40 annuités pour avoir droit à la retraite.

Soixante-deux pour cent des personnes interrogées à l'occasion d'un sondage publié hier jugent cette mesure inacceptable. Près de 50 p. 100 d'entre elles rejettent la prise en compte des 25 meilleures années, au lieu de 10, pour le calcul des droits à la retraite. Près de deux Français sur trois refusent d'autant plus cette remise en cause du droit à la retraite à 60 ans que, dans le même temps, il n'est pas question de revaloriser les pensions et retraites au 1^{er} juillet 1993 et qu'aucune réponse nouvelle n'est apportée au chômage, qui obère les comptes sociaux.

Quand on sait que plus de cinq millions de personnes sont exclues totalement ou partiellement du travail, il est aberrant de faire cotiser plus longtemps des hommes et des femmes qui aspirent à une retraite décente.

La baisse du pouvoir d'achat des retraites, l'augmentation de la CSG, des cotisations sociales et du forfait hospitalier, ou encore le non-remboursement des médicaments, les Français connaissent ! Vos mesures aboutiront à une sous-consommation encore accrue et à l'accélération de la récession dans notre pays. Or on ne peut pas relancer l'économie sans progrès social.

Il n'est pas exact que vos mesures s'imposent. Toute la vérité n'a pas été dite sur les comptes de la nation et les causes des déficits sociaux. L'Etat, qui doit lui-même 40 milliards de francs de cotisations, opère au bénéfice de contribuables privilégiés des dégrèvements fiscaux qui se sont élevés à 240 milliards de francs pour 1992. Vous ne vous attaquez pas à ces injustices-là ! Les Français ont raison : c'est toujours aux mêmes que l'on demande des sacrifices. Cela ne peut plus durer, cela peut d'autant moins durer que l'on peut faire autrement.

Par exemple, les revenus du travail sont assujettis aux cotisations sociales à hauteur de 14,5 p. 100. Le Gouvernement est-il prêt – c'est ma question – à taxer au même taux les revenus financiers, ce qui rapporterait 65 milliards de francs à la sécurité sociale ? (*Exclamations sur les travées de l'union centriste et du RPR.*) Sur 1 200 milliards de francs de profits réalisés en 1992, dont la moitié seulement est allée à l'investissement, il y a encore de la marge pour ceux qui font de l'argent en dormant ! (*Applaudissements sur les travées communistes. M. Carrère applaudit également. – Exclamations sur les travées du RPR.*)

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

Mme Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville. Madame le sénateur, les mesures que le Gouvernement a été conduit à prendre, et que vous jugez inéquitables, s'imposaient en raison de l'état dans lequel se trouvent aujourd'hui les comptes sociaux. Si rien n'est fait, les régimes tant de retraite que de l'assurance maladie connaîtront un déficit de l'ordre de 100 milliards de francs à la fin de l'année. C'est donc pour sauver ces deux régimes que le Gouvernement a pris les mesures que vous avez évoquées.

Mon intervention portera uniquement sur les dispositions relatives aux retraites. Le Gouvernement a retenu celles qui ont été préconisées, voilà déjà trois ans, dans le *Livre blanc sur les retraites* commandé par M. Michel Rocard, mais dont l'application a été retardée. Aujourd'hui, nous les prenons d'urgence afin de préserver le régime des retraites par répartition, dont certains craignaient, voilà encore peu de temps, la disparition au profit d'un régime de capitalisation.

Il n'est que temps d'intervenir pour prendre maintenant des dispositions qui, même si elles touchent les salariés - je ne le conteste pas - resteront progressives et le plus équitables possible, et ce afin de garantir les retraites pour les décennies à venir.

De plus, ces dispositions concernent l'allongement de la durée de cotisations. Or j'observe que beaucoup de travailleurs font en réalité déjà quarante annuités et plus. En effet, ayant commencé à travailler jeunes, ils ne veulent souvent pas cesser leur activité. Mais il leur sera toujours possible de prendre leur retraite à soixante ans. Simplement, il faudra davantage d'annuités. Encore une fois, le changement sera très progressif puisque, dans un premier temps - nous avons fait le calcul - ce sont environ 3 000 actifs qui seront touchés en 1994 par cette augmentation de la durée de cotisations nécessaire et 3 000 actifs également en 1995.

Mme Hélène Luc. Pour l'instant, les jeunes sont au chômage !

Mme Simone Veil, ministre d'Etat. Une telle augmentation est indispensable si l'on veut sauver le système par répartition.

Nous sommes, par ailleurs, contraints d'élargir la base de référence pour des raisons financières. Là aussi, nous agissons de façon très progressive. Enfin toutes ces mesures feront l'objet de concertations avec les partenaires sociaux avant que les textes nécessaires ne soient pris. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR, des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

AIDE MÉDICALE

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

M. Paul Caron. Ma question s'adresse à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, que je remercie de sa présence au Sénat cet après-midi pour répondre à ma question.

La loi du 29 juillet 1992 relative au RMI a introduit une réforme profonde de l'aide médicale, applicable dès le 1^{er} janvier dernier. Les décrets d'application ne sont parus que le 26 mars dernier, c'est-à-dire entre les deux tours des élections législatives.

Cette loi implique cinq principes nouveaux : la demande d'aide médicale peut être faite à titre préventif, l'admission est établie pour une année, une carte de santé est délivrée pour l'aide médicale à domicile et l'aide médicale hospitalière, l'admission s'étend désormais à tous les ayants droit du demandeur, enfin, l'admission à l'aide médicale devient automatique pour les bénéficiaires du RMI et pour les jeunes de dix-sept à vingt-cinq ans, exclus du bénéfice du revenu minimum d'insertion, en raison précisément de leur âge.

Quelles sont les conséquences de ces dispositions ? J'en vois quatre principales.

Premièrement, il y aura une incidence financière pour les collectivités locales, particulièrement pour les départements, qui devront supporter une augmentation d'au moins 25 p. 100 par rapport au coût global actuel.

Deuxièmement, une incidence se fera sentir sur le mode de fonctionnement. Le fait de déléguer aux directeurs des caisses maladie le pouvoir d'admission pour ces dossiers ne risque-t-il pas de nous entraîner sur la voie du transfert intégral, admission et gestion, en faveur de ces caisses ?

M. le président. Je vous saurais gré de bien vouloir conclure, mon cher collègue.

M. Paul Caron. Je termine, monsieur le président.

Troisièmement, les commissions communales d'aide sociale n'ont déjà plus d'avis à donner.

M. Raymond Courrière. Très bien !

M. Paul Caron. Les commissions cantonales sont supprimées. Les élus ne peuvent plus donner d'avis adapté aux situations précises.

Enfin, l'application d'un barème empêche toute évaluation des différents cas.

Madame le ministre d'Etat, le Gouvernement envisage-t-il de modifier les dispositions les plus critiquables de cette loi ? (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du RPR.*)

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

Mme Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville. Monsieur le sénateur, je reconnais que la situation que vous venez d'exposer est complexe. En fait, deux textes différents s'appliquent ; ils sont complémentaires. Il s'agit, d'une part, de la loi de 1988, qui a permis aux RMIstes d'avoir accès à la sécurité sociale et, d'autre part, de la loi dont vous avez fait état, qui les exonère du ticket modérateur et, dans ce cas, c'est l'aide médicale gratuite qui est en cause.

Cela dit, sur le plan financier - cette question sera peut-être à revoir puisque le décret d'application vient seulement d'être publié, vous l'avez précisé - les critères d'évaluation ont été calculés de telle façon que les sommes dues par les collectivités locales au titre de l'aide sociale restent inchangées. En effet, 15 p. 100 des dépenses nouvelles peuvent être imputées sur les fonds d'insertion. Pour le reste, il s'agit d'une somme qui devrait correspondre à peu près aux 50 p. 100 qui, d'ores et déjà, incombaient aux collectivités locales au titre de l'aide médicale gratuite.

Reste encore le point que vous avez évoqué à juste titre, à savoir que les dépenses prises en charge par le département ne sont pas contrôlées par celui-ci.

Je vous propose d'examiner ce problème, ce point ayant déjà été souligné voici quelques jours lors du débat sur la dépendance des personnes âgées et l'allocation compensatrice. Il n'est effectivement pas normal que les finances des départements soient ainsi engagées, alors que ceux-ci n'ont pas la possibilité d'en contrôler l'attribution. (« Bravo ! » et *applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR, des républicains et indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Ambroise Dupont. Très bien !

LIAISON TGV PERPIGNAN-BARCELONE

M. le président. La parole est à M. Paul Blanc.

M. Paul Blanc. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Comme l'a souligné notre collègue M. Raoult, et comme le répétera certainement demain M. Courteau, la question du TGV nous préoccupe fortement en Languedoc-Roussillon.

Voilà plusieurs mois déjà que la liaison TGV Barcelone - Montpellier, via Perpignan, a été reconnue comme prioritaire par les Etats français et espagnol lors du sommet d'Albi, en novembre 1992, et par la Communauté européenne, qui a désigné le tronçon Perpignan - Barcelone comme maillon clef.

Pour l'heure, les engagements pris à Albi n'ont pas été honorés et les études nécessaires à l'avant-projet sommaire de tracé n'ont pas débuté.

Ce projet est une des pièces maîtresses de la politique de relance des travaux publics en Languedoc-Roussillon. Il a un rôle majeur à jouer dans le développement harmonieux et

équilibré de notre territoire. Sa réalisation doit être rapide, car notre région a besoin d'un outil de développement et non de rattrapage.

Les différents partenaires ont accepté le financement de l'étude visant à établir l'avant-projet sommaire, y compris la Communauté européenne, qui, rappelons-le, s'est engagée à verser dix millions de francs. Il semble donc indispensable de réaliser et de rendre public au plus tôt cet avant-projet.

Sa publication aurait en effet deux conséquences déterminantes.

D'une part, elle libérerait les terrains actuellement gelés sur la bande d'étude, bande prévue dans tous les plans d'occupation des sols des communes traversées par la ligne.

D'autre part, en ce qui concerne la partie frontalière, elle marquerait notre volonté de concertation avec l'Espagne, concertation qui doit se faire dans le cadre de la structure prévue aux termes de l'article 2 des accords d'Albi.

Je souhaite donc savoir dans quels délais sera réalisé et publié l'avant-projet sommaire de tracé et, plus globalement, quelles suites compte donner le Gouvernement à ce dossier qui est de portée européenne et qui doit faire école en matière de relations intracommunautaires. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'union centriste, des républicains et indépendants.*)

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, j'ai tout à fait conscience de l'urgence du projet dont vous parlez. J'ai demandé au préfet de région de proposer une convention liant l'Etat, la SNCF, la région et, éventuellement, les départements concernés.

L'étude visant à établir l'avant-projet sommaire de tracé, qui devra intégrer les éléments de la « circulaire Bianco » sur le bien-fondé de l'ensemble du tracé, et tenir compte de l'état actuel des projets de la SNCF, représente un coût de 40 millions de francs.

J'ai découvert, en étudiant ce dossier, que la participation prévue pour la Communauté européenne est supérieure à la somme de 10 millions de francs que celle-ci s'est engagée à verser. Il y a donc un manque de financement. Pour être clair, nous n'avons pas les 40 millions de francs nécessaires.

Vous connaissez la situation financière de l'Etat ; vous connaissez celle de la SNCF. Il faut donc que, dans le dialogue que M. le préfet de région a engagé, tout le monde fasse quelques efforts, notamment les départements et la région.

J'espère que, dans les semaines, voire les jours qui viennent, le montage financier pourra être bouclé et que nous pourrions immédiatement lancer les études prévues de manière à ne pas prendre plus de retard dans un dossier qui n'a que trop traîné. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du RPR et des républicains et indépendants.*)

M. le président. Nous en arrivons à la dernière question. Elle est posée par M. Carrère, à qui je donne la parole.

M. Jean-Louis Carrère. Monsieur le président, je renonce à poser ma question.

M. le président. Mon cher collègue, je vous remercie d'abrégé ainsi la durée de nos travaux ! Cependant, je dois souligner que Mme le ministre de la jeunesse et des sports est présente parmi nous depuis deux heures et demie et attendait stoïquement de pouvoir répondre à votre question.

M. Jean-Louis Carrère. Je la reposerai !

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la jeunesse et des sports. Mais c'est toujours un plaisir d'être au Sénat, monsieur le président ! (*Applaudissements sur les travées du RPR, des républicains et indépendants, de l'union centriste et du RDE.*)

3

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat, sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement :

A. - Vendredi 14 mai 1993, à neuf heures trente :

Sept questions orales sans débat :

N° 13 de M. Robert Vizet à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (Mise en œuvre du schéma de secteur du plateau de Saclay [Essonne]) ;

N° 10 de M. André Diligent à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales (Délocalisation à Roubaix de la société d'exportation du ministère de l'intérieur SOFREMI) ;

N° 7 de M. Robert Vizet à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense (Situation du centre d'essais des propulseurs de Saclay [Essonne]) ;

N° 4 de Mme Marie-Claude Beaudeau à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense (Production du *Rafale* sur le site d'Argenteuil [Val-d'Oise]) ;

N° 12 de M. Gérard Delfau à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur (Conflit COGEMA et situation du bassin d'emploi Montpellier-Lodève [Hérault]) ;

N° 11 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (Conditions d'implantation du TGV Languedoc-Roussillon) ;

N° 14 de M. Dominique Leclerc à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Exonération de la distillerie obligatoire pour certains viticulteurs du Val-de-Loire).

B. - Mardi 18 mai 1993, à dix-sept heures et le soir, et mercredi 19 mai 1993, à neuf heures trente :

Déclaration du Gouvernement suivie d'un débat d'orientation sur l'aménagement du territoire ;

La conférence des présidents a fixé :

A vingt minutes le temps réservé au président de la commission des affaires économiques ;

A six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes ; les trois heures cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 17 mai.

C. - **Mardi 25 mai 1993**, à seize heures et le soir, **mercredi 26 mai 1993**, à dix-sept heures et le soir, et **jeudi 27 mai 1993**, à neuf heures trente, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire

Projet de loi constitutionnelle portant révision de la Constitution du 4 octobre 1958 et modifiant ses titres VII, VIII, IX et X (n° 231, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé :

Au mardi 25 mai, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;

A six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes ; les trois heures cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 24 mai.

La conférence des présidents a, en outre, décidé, en application de l'article 60 *bis*, alinéa 1, du règlement, qu'il sera procédé à un scrutin public à la tribune lors du vote sur l'ensemble du projet de loi constitutionnelle.

D. - **Vendredi 28 mai 1993**, à neuf heures trente :

1° Deux questions orales sans débat :

N° 16 de M. Lucien Lanier à M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche (Suppression d'une classe préparatoire au concours des écoles vétérinaires au lycée Marcelin Berthelot [Val-de-Marne]) ;

N° 17 de M. René-Pierre Signé à Mme le ministre de la jeunesse et des sports (Difficultés résultant pour les centres équestres de l'application de la loi relative à l'organisation des activités sportives) ;

Ordre du jour prioritaire

2° Projet de loi relatif au code de la consommation (partie législative) (n° 273, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé au jeudi 27 mai, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

E. - **Mardi 1^{er} juin 1993**, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

Proposition de loi de M. Jacques Larché tendant à modifier la loi n° 93-2 du 4 janvier 1993 portant réforme de la procédure pénale en vue de faciliter la conduite des enquêtes judiciaires et de l'instruction ainsi que le déroulement des audiences pénales (n° 211, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé :

Au mardi 1^{er} juin à seize heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à cette proposition de loi ;

A trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et

les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant douze heures, le mardi 1^{er} juin.

F. - **Mercredi 2 juin 1993**, à dix-sept heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

Suite de l'ordre du jour de la veille.

G. - **Jeudi 3 juin 1993** :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille ;

A quinze heures et le soir :

2° Eventuellement, deuxième lecture de la proposition de loi tendant à réformer le droit de la nationalité (A.N., n° 16) ;

La conférence des présidents a fixé :

A l'ouverture de la discussion générale, le délai limite pour le dépôt des amendements à cette proposition de loi ;

A quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de quinze minutes ; les deux heures quinze minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 2 juin.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement pour les jours de séance autres que mardi, jeudi et vendredi ?...

Ces propositions sont adoptées.

4

CANDIDATURES À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de ses représentants au sein du conseil d'administration du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

La commission des affaires culturelles propose la candidature de M. Ambroise Dupont comme membre titulaire et de M. Marcel Vidal comme membre suppléant.

La commission des lois propose la candidature de M. Alphonse Arzel comme membre titulaire et de M. Claude Pradille comme membre suppléant.

Ces candidatures ont été affichées. Elles seront ratifiées si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

Mes chers collègues, nous allons interrompre maintenant nos travaux. Ils seront repris à dix-huit heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinq, est reprise à dix-huit heures.)

M. le président. La séance est reprise.

5

RAPPEL AU RÈGLEMENT

Mme Paulette Fost. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, mon intervention se fonde sur l'article 36, alinéa 3, du règlement du Sénat et sur ceux qui se rapportent aux auditions des commissions.

Avant que nous n'abordions l'examen du projet de loi destiné à modifier les surtaxes perçues par la SNCF, je voudrais assurer les cheminots des ateliers du matériel de Vitry-sur-Seine et ceux du dépôt de Béziers de l'entier soutien des parlementaires communistes à la lutte qu'ils ont engagée pour la défense de leur emploi, de leur outil de travail et du service public.

Mon amie Hélène Luc participe d'ailleurs actuellement, au côté de représentants des usagers et du personnel, à une délégation auprès du responsable de la ligne C du RER pour exiger une amélioration du service public.

Les suppressions d'emplois directs qui viennent d'être annoncées par la direction et qui s'inscrivent, à l'échelle du pays, dans un plan annuel de liquidation bien plus vaste de 6 200 emplois, ainsi que de 60 locomotives, 650 voitures et 3 600 wagons, sont pour nous totalement inacceptables.

Ce n'est pas en liquidant son potentiel matériel et humain que la SNCF résoudra les vrais problèmes auxquels elle est confrontée.

Ces difficultés résultent incontestablement, d'abord, des deux derniers contrats de plan, qui ont conduit à un endettement considérable de la société nationale, ensuite, de la réduction de l'activité économique et, enfin, des importants investissements d'infrastructure que la SNCF est contrainte de réaliser pour un programme TGV auquel l'Etat ne participe pas d'une manière suffisante.

Avec la suppression de 750 emplois de cheminots et de 120 emplois dans les entreprises privées s'occupant de l'entretien des locomotives et des voitures des lignes de banlieues Paris-Sud-Est et C du RER à Vitry-sur-Seine, avec les mesures frappant le dépôt de Béziers - ville où le chômage atteint 20 p. 100 de la population active - qui dispose d'une main-d'œuvre très qualifiée et fait travailler trente et une entreprises locales en sous-traitance, c'est une fois de plus la fréquence et le sérieux des contrôles techniques et des réparations et, par conséquent, la sécurité des voyageurs qui sont mis en cause.

Alors que, depuis 1985, 60 000 emplois ont déjà été supprimés à la SNCF, les 6 200 suppressions annoncées pour 1993 auront de graves conséquences sur la pérennité du régime particulier de sécurité sociale dont bénéficie le personnel de la société nationale.

Il devient donc urgent de s'engager dans d'autres orientations économiques et sociales, afin de permettre à la SNCF de remplir tout son rôle structurant de l'activité économique, tout son rôle de service public.

En conséquence, les sénateurs communistes et apparentés demandent au Gouvernement d'exiger de la direction de la SNCF un moratoire sur toutes les suppressions d'emplois annoncées, afin que soient étudiées les modalités d'un plan de relance de l'activité ferroviaire en France.

Ils demandent également l'audition, dans les plus brefs délais, du ministre des transports et du président-directeur général de la SNCF par la commission des finances, celle des

affaires économiques et celle des affaires sociales du Sénat à propos de ces questions. (*M. Jean Garcia applaudit.*)

M. le président. Ma chère collègue, je vous donne acte de votre rappel au règlement.

6

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES PERÇUES PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Adoption d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 254, 1992-1993) modifiant le régime des surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français. [Rapport n° 298 (1992-1993).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la loi du 15 septembre 1942, modifiée par la loi du 10 mars 1948, et le décret du 13 juillet 1977 ont fixé les dispositions relatives à l'institution et à la perception des surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, sur les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et sur les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer.

Ces surtaxes sont destinées à couvrir les emprunts permettant de réaliser certains travaux ferroviaires qui présentent un intérêt direct pour les usagers du chemin de fer mais que ce dernier n'est pas tenu, par la loi ou par son cahier des charges, d'exécuter pour satisfaire directement aux besoins du trafic.

L'intérêt de ce mode de financement est indéniable, car il permet de réaliser des travaux importants de modernisation des gares voyageurs. Je connais d'ailleurs peu de maires qui n'aient pas eu recours à cette possibilité.

Actuellement, la création d'une surtaxe suit une procédure relativement lourde : les projets sont préparés par la SNCF, puis soumis au préfet du département où les travaux sont envisagés.

La surtaxe ne peut dépasser 4 p. 100 du prix du billet et un montant total de 17 francs. Temporaire, elle est supprimée à la fin de la période de remboursement de l'emprunt ou de l'avance de la collectivité. En tout état de cause, elle ne peut être perçue que pendant trente ans.

La loi du 10 mars 1948 dispose que les surtaxes ne peuvent concerner que la gare d'origine du voyageur et en aucun cas celle de destination, alors que la loi de 1942 prévoyait la perception de cette surtaxe sur les gares à la fois d'origine et de destination. Il est important de préciser que cette modification avait été apportée à la demande de la SNCF, qui se trouvait alors dans l'impossibilité technique d'appliquer les dispositions de la loi de 1942.

Cette difficulté technique était d'ailleurs telle que la SNCF a purement et simplement appliqué la surtaxe sur tout billet émis par la gare concernée, sans se soucier de savoir si cette gare était bien celle d'origine du voyageur. Cette situation, en marge de la légalité, prévaut encore aujourd'hui. C'est pourquoi il vous est demandé de revenir sur la réglementation qui la rend possible.

Le nouveau système de réservation et de délivrance des billets mis en place par la SNCF au début de 1993 permet

techniquement de percevoir la surtaxe à la fois dans les gares de départ et dans les gares d'arrivée. Cela permettra une plus juste répartition des charges entre les usagers, qui bénéficient tous des travaux d'embellissement et de rénovation des gares, et, par conséquent, d'abaisser le montant de la taxe payée par chacun d'eux.

C'est la raison pour laquelle il vous est simplement proposé de revenir aux dispositions du texte de 1942, qui n'a été modifié, je le répète, qu'à la demande de la SNCF et pour des raisons techniques.

J'ajouterai trois remarques.

Premièrement, la modification à laquelle vise le présent projet de loi est techniquement possible, en raison de la mise en place du système SOCRATE, mais j'insiste sur le fait qu'il n'y a aucune connexion entre les difficultés que rencontre la mise en application de ce système informatique - sur lequel j'ai d'ailleurs demandé une enquête approfondie, parallèle à celle que mène la SNCF elle-même, pour que, le plus tôt possible, ce système fonctionne le mieux possible - et le plus juste partage d'une taxe payée jusqu'alors par un petit nombre.

En effet, quel que soit le système informatique que la SNCF aurait pu mettre en place, il aurait permis que l'on puisse payer la surtaxe dans la gare de départ et dans la gare d'arrivée.

Deuxièmement, la modification législative qui vous est demandée ne présente d'intérêt que si elle conduit à baisser la surtaxe locale payée par chaque voyageur et à mieux la répartir entre tous les usagers. Le montant de la taxe payée par billet devrait, par conséquent, être divisée en moyenne par deux.

Je m'engage donc devant la Haute Assemblée à demander aux préfets, aujourd'hui responsables de la fixation du taux après accord de la collectivité concernée, de veiller particulièrement à ce que les propositions de la SNCF dans ce domaine soient faites dans les meilleurs délais.

Je réfléchis à une simplification - à terme - de cette procédure de surtaxe, qui pourrait faire l'objet d'une simple contractualisation entre la collectivité locale et la SNCF, approuvée chaque année par l'autorité de tutelle.

Troisièmement, le dispositif législatif qui vous est proposé comporte deux articles. Ces dispositions ont reçu l'accord de mes collègues concernés et un avis favorable du Comité des finances locales et du Conseil d'Etat.

Il semblait possible de ne prévoir en fait qu'un seul article de loi, supprimant la loi de 1948. Ainsi, la réglementation applicable aurait été celle de la loi de 1942. Le Conseil d'Etat a considéré que cette procédure aurait laissé planer une incertitude juridique, la loi de 1942 étant mise en sommeil depuis très longtemps. C'est en assemblée générale que le Conseil d'Etat nous a demandé d'ajouter le texte de l'article 1^{er}, qui précise les dispositions applicables.

C'est au bénéfice de ces explications que je soumetts ce dispositif à la Haute Assemblée.

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

M. André Fosset, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est un projet de loi modeste, par le nombre des dispositions qu'il contient, que nous avons à discuter en cette fin d'après-midi. Mais ce n'est pas un projet sans importance, dans la mesure où il concerne des millions d'usagers et où il porte sur le financement d'un établissement public, la SNCF, dont le déficit prévisionnel pour 1993 avoisine les 3 milliards de francs.

Le régime des surtaxes locales temporaires ne date pas d'aujourd'hui. Il est même presque centenaire puisque c'est

une loi du 26 octobre 1897 qui, pour la première fois, a institué la possibilité de telles taxes.

Il s'agissait, pour l'essentiel, d'assurer le financement de la modernisation, de l'aménagement et des travaux d'accessibilité des gares et stations des réseaux ferroviaires exploités à l'époque par des compagnies privées, la SNCF n'étant constituée que depuis 1937.

Cette première législation de 1897 fut « toilétée », sur des points de détail, à trois reprises : par la loi de finances du 17 avril 1906, par un décret-loi « Tardieu » du 28 décembre 1926, puis, après la formation de la SNCF, par un décret « Frossard » du 14 juin 1938.

On en était là quand la guerre survint. En 1942, le régime de Vichy crut bon de légiférer dans ce domaine, comme dans bien d'autres, et un acte, dit « loi du 15 septembre 1942 », procéda à une véritable réécriture de la réglementation applicable en ce domaine.

C'est la législation de 1942, homologuée après la Libération, qui, bien que substantiellement modifiée par la loi de 1977, reste applicable de nos jours.

Alors que la SNCF avait été dotée d'un statut rénové, un certain nombre de difficultés rencontrées sur le terrain conduisirent toutefois à limiter sensiblement les principes définis par la loi de 1942, ainsi que vous venez de la rappeler, monsieur le ministre.

Ces difficultés sont bien connues : la SNCF ne disposant pas de guichetiers en nombre suffisant, il était impossible de rechercher si les gares de destination devaient être ou non frappées de la surtaxe. Pour mettre le droit en accord avec la pratique, la loi de 1948 a prévu que la taxe ne pouvait être réclamée compte tenu de la gare de destination.

Grâce au progrès technique, un nouveau système de billetterie et de réservation a été mis en œuvre au mois de janvier dernier. Si l'on en croit les experts de la SNCF, ce système sera en mesure de fonctionner normalement à partir du 23 mai prochain. J'en accepte l'augure, à défaut d'être totalement convaincu.

Vous avez d'ailleurs indiqué cet après-midi même, monsieur le ministre, en réponse à une question d'actualité relative au système SOCRATE, que vous aviez prescrit une enquête. Il nous reste à espérer qu'elle révélera l'origine des défaillances et qu'elle permettra de faire fonctionner ce « Système offrant à la clientèle la réservation d'affaire et de tourisme en Europe » plus connu sous le sigle SOCRATE. Sans doute est-ce pour venger la fin dramatique imposée à son illustre homonyme que le système empoisonne aujourd'hui tous ceux qui y ont recours ! (*Rires.*)

Cela dit, SOCRATE représente un vrai progrès, même s'il souffre des défauts d'enfance de tout nouveau système informatique ; ma vie professionnelle m'a donné, à plusieurs reprises, l'occasion de constater de telles difficultés. Il reste que ce système doit permettre le triplement des capacités de réservation de la SNCF d'ici à 1995, la mise en service d'un titre unique de transport, la modulation du prix en fonction du taux de remplissage du train et l'automatisation de la billetterie. Ce sont là d'incontestables progrès.

Monsieur le ministre, - j'en reviens à mon propos - nous nous trouvons devant une situation un peu paradoxale : on demande au Sénat de donner son aval à un assouplissement destiné à apporter un avantage supplémentaire de trésorerie à la SNCF, à permettre une meilleure répartition des charges entre les usagers, au moment même où le système provoque la colère des utilisateurs.

Voilà pourquoi nous attendons avec une certaine impatience de connaître les résultats de l'enquête et surtout d'avoir la certitude que ce système fonctionnera.

J'en viens maintenant au contenu même du projet de loi qui nous est soumis.

Il s'agit de revenir, les moyens techniques nouveaux étant supposés le permettre, au système de la double taxation institué par la loi de 1897 et confirmé par la loi de 1942, laquelle, faute d'une logistique suffisante, n'avait pu être que fort peu appliquée, ce qui avait conduit le législateur à légaliser la pratique en 1948.

Ce texte est en apparence tout simple, mais vous verrez que, s'agissant de la forme, un certain nombre d'obscurités méritent d'être levées.

Faisant fi de la logique, je commencerai par vous parler de l'article 2 du projet de loi, car il commande tout.

Cet article 2 a pour objet d'abroger purement et simplement la loi du 10 mars 1948.

Je vous rappelle que c'est cette loi de 1948 qui a limité aux seuls parcours au départ des gares la perception des surtaxes. L'article 2 est donc le cœur du projet de loi. Sur cet article, je n'ai aucun commentaire particulier à faire.

En revanche, l'article 1^{er} suscite, de la part de la commission, une remarque et deux questions.

La remarque, certes vénielle, est de pure logique législative. De quoi s'agit-il ?

La loi de 1948, en limitant aux seuls parcours au départ des gares la perception des surtaxes, avait réduit sensiblement la portée de la loi de 1942, qui, reprenant les dispositions de la loi de 1897, constituait la législation de base. Mais la loi de 1948, je tiens à le préciser, n'a pas abrogé la loi de 1942, pas même en partie.

Il y avait donc conflit de lois entre la loi de 1948 et celle de 1942. Selon notre tradition, c'est la loi de 1948 - la plus récente - qui était applicable et qui a été appliquée jusqu'à aujourd'hui.

Toutefois, si le Parlement adopte l'article 2 du présent projet de loi, cette loi de 1948 sera abrogée. Dès lors qu'il n'y a pas eu abrogation, et le conflit de lois cessant « faute de combattants », la loi de 1942 redevient - sauf preuve du contraire - applicable.

Il est vrai que cette loi de 1942 a été profondément modifiée par le décret de 1977. Mais il se trouve que la disposition sur laquelle portait le conflit de lois, c'est-à-dire l'article 2 de la loi de 1942, n'a pas, elle, été modifiée.

Nous sommes donc devant une situation un peu bizarre. Nous avons, d'un côté, l'article 2 de la loi de 1942, dont la rédaction, certes, date un peu et mériterait un toilettage. Puis nous avons, d'un autre côté, l'article 1^{er} du projet de loi, qui, c'est vrai, évoque la loi de 1942, mais cette simple allusion ne constitue pas une intégration.

Pour cette raison, l'article 1^{er} du projet de loi, qui ne dit pas autre chose que ce que dit l'article 2 de la loi de 1942, ne paraît pas d'une utilité évidente.

Plutôt que de renvoyer à la loi de 1942 comme le fait l'article 1^{er} du texte qui nous est soumis, la commission trouve préférable de procéder à l'intégration d'un nouveau texte dans le corps même de cette loi de 1942. Tel est l'objet principal de l'amendement que je vais soumettre au Sénat tout à l'heure.

Par ailleurs, comme je l'ai déjà dit, l'article 1^{er} du projet de loi soulève deux questions.

La première d'entre elles présente un caractère concret. Comme vous le savez, le système RESA et le système SOCRATE plus encore permettent d'émettre des titres de transport hors gare, par exemple dans des agences de voyage ou dans des gares qui ne sont pas celles du parcours à réaliser. Nous nous sommes demandé comment, dans cette hypothèse, serait appliquée la surtaxe.

Il serait anormal, en effet, qu'un voyageur allant de Cagnes-sur-Mer à Menton, qui donc devra acquitter deux surtaxes puisque ces deux gares ont été modernisées, s'en voie imposer une troisième s'il prend son billet dans une autre gare également modernisée, à Saint-Laurent-du-Var, par exemple. Sans doute, me direz-vous, la question ne se posera pas. Mais ce qui va sans dire va parfois mieux en le disant, d'où notre proposition.

Par ailleurs - c'est la seconde question - est-on certain d'avoir songé à toutes les conséquences pratiques qu'implique la mise en place de ce nouveau système de perception des surtaxes ?

La commission estime que des ambiguïtés subsistent sur au moins deux points.

Le premier point concerne la publication des arrêtés préfectoraux instituant les surtaxes.

À l'heure actuelle, cette publication est régie par l'article 5, deuxième alinéa, du décret du 13 juillet 1977. Ces arrêtés, outre leur affichage dans les gares, sont simplement publiés au recueil des actes administratifs des départements concernés. Or, dès lors que les billets peuvent être émis n'importe où, ces conditions de publication deviennent évidemment obsolètes. Il faut donc qu'un nouveau décret vienne donner à la publication des arrêtés instituant les surtaxes un cadre beaucoup plus large - comme celui du *Journal officiel* par exemple - compatible avec les particularités spatiales du logiciel SOCRATE.

Deuxième point : le comité des finances locales, lorsqu'il a examiné le projet de loi, a donné un avis favorable, mais a émis le souhait que soient exposées de manière plus claire les possibilités de majoration des surtaxes.

De même, le comité des finances locales s'est interrogé sur la possibilité d'instituer des surtaxes pour financer la construction de parcs de stationnement à proximité des gares.

Ces deux questions, qui portent sur des points particuliers, ne réclament pas d'être résolues dans le présent projet de loi. En revanche, elles sont bien concrètes et méritent que des réponses leur soient données dès aujourd'hui. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour les apporter et nous attendons que des règlements précis soient pris.

C'est la raison pour laquelle la commission vous propose de prévoir expressément le recours à des décrets d'application. Ce serait, aussi, donner plus de souplesse.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que j'avais à formuler sur ce projet de loi que la commission vous propose d'approuver, sous réserve de l'adoption de l'amendement n° 1. (*Applaudissements.*)

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

M. Henri Revol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte que nous examinons ce soir pourrait être pris pour une illustration de la nécessaire adaptation de la législation aux avancées technologiques.

Cependant, en ce qui concerne ce projet de loi relatif aux surtaxes locales temporaires perçues par la SNCF, la situation est plus subtile puisqu'il s'agit, grâce à la modernisation de l'outil informatique de l'entreprise nationale, de permettre l'application d'un texte législatif datant de 1942 qui n'avait pu être mis en œuvre.

Le dispositif du texte présenté par le Gouvernement est bref, et les propositions de notre commission des affaires économiques et du Plan, clairement exposées par notre éminent collègue M. le rapporteur, tendent à en améliorer la rigueur juridique.

Les remarques que je souhaite développer, au nom du groupe des Républicains et indépendants, ne concernent pas

l'économie générale du projet, mais visent bien plutôt l'environnement de son exécution. Elles me conduiront, par ailleurs, à évoquer les difficultés conjoncturelles de la SNCF, qui ne semblent pas être uniquement financières.

Le nouveau système de réservation informatique baptisé SOCRATE et introduit au mois de janvier dernier, doit donc permettre, conformément à ce que prévoyait la lettre de la loi du 15 septembre 1942, de percevoir les surtaxes locales temporaires à raison tant de la provenance que de la destination. La nature centralisée du logiciel l'autorise.

Si l'on en croit les informations dont nous disposons et émanant de votre administration, monsieur le ministre, l'élargissement de l'assiette de perception des surtaxes locales devrait entraîner une réduction de moitié des taux applicables.

Certaines zones d'ombre demeurent cependant.

Peut-on véritablement qualifier « d'avancée technologique » le système SOCRATE comme le commandent les objectifs qui lui sont assignés ? Au regard des défaillances observées depuis sa mise en œuvre, la question mérite d'être posée.

Alors que le travail des employés de la SNCF devait ressortir simplifié de sa mise en application, et la vie des usagers améliorée, tout s'est au contraire largement compliqué. L'attente au guichet s'est ainsi allongée, en raison du délai de réponse nécessité par le système.

Pour une transaction simple, du type Paris-Bordeaux, le temps de réponse est de l'ordre de deux à trois minutes. En revanche, dès que l'on introduit une autre demande de liaison, de correspondance, l'attente passe à quatre ou cinq minutes. Et toutes les limites de la décence sont dépassées lorsque l'on souhaite procéder à un échange de billets !

L'impuissance ou la perplexité des agents de la SNCF préposés aux guichets accroissent les motifs d'insatisfaction des usagers devenus des victimes. Les mouvements de colère atteignent leur point culminant lorsque les terminaux d'ordinateur, mis à disposition dans les gares, démontrent, de leur côté, leurs faiblesses : extrême lenteur, incapacité à lire les cartes bancaires ou incapacité d'imprimer tout titre de transport. C'est le spectacle qu'il n'est pas rare de voir, quotidiennement, dans les gares de la banlieue parisienne.

Le stress s'ajoute au stress, et les réactions coléreuses contre les défaillances du service public ne manquent pas. Je ne sais s'il est justifié d'attribuer ces excès à un reste de tempérament gaulois... Toujours est-il que l'utilisateur – les élus locaux en ont des échos à travers les multiples plaintes enregistrées et les témoignages entendus – a le sentiment net d'être l'otage d'une modernisation réalisée à la hâte.

Sans noircir le tableau, il convient de reconnaître que SOCRATE a réussi à provoquer un front commun d'opposition regroupant les agents de la SNCF et les usagers.

Les premiers déplorent en effet leur mauvaise formation au maniement de ce système. Ils n'auraient eu que deux journées de formation seulement.

Les seconds se plaignent d'une moins grande lisibilité de leur titre de transport, d'une moindre souplesse de réservation, ainsi que d'une plus grande opacité du prix à payer.

Par ailleurs, le système du quota de places fait craindre aux destinataires des réductions – jeunes et personnes âgées – d'être pénalisés par rapport aux autres. Et qu'en est-il des voyageurs étrangers ? Un de nos collègues vient d'ailleurs de poser une question écrite à ce sujet.

Devant la multiplicité des difficultés deux audits ont été décidés, ainsi que des premières mesures d'ajustement.

Le premier audit est interne. Commandé par la SNCF elle-même, il devrait permettre de tirer les premières leçons de la phase de lancement du système. Pouvez-vous confir-

mer, monsieur le ministre, la réalité des mesures prises, et annoncées par la presse, à l'attention des usagers ?

Je rappelle ces mesures.

Premièrement, contrairement à ce qui était prévu, la réservation obligatoire ne sera pas étendue aux trains de grandes lignes classiques.

Deuxièmement, la nouvelle politique tarifaire qui doit entrer en vigueur le 23 mai, à l'occasion de la mise en service du TGV-Nord, sera expérimentale.

Troisièmement, à compter du mois de septembre, les billets n'afficheront plus un prix global, mais détailleront la prestation fournie et les réductions accordées.

Quatrièmement, 500 employés supplémentaires seront mis à disposition des voyageurs pour les informer et les orienter.

Monsieur le ministre, le deuxième audit que vous avez vous-même demandé à M. Louis Moissonnier, secrétaire général du Conseil général des Ponts et Chaussées, devrait donner lieu à un rapport d'ici à la fin du mois de mai. Il devrait se traduire par des recommandations concernant l'amélioration des prestations. Monsieur le ministre, qu'en attendez-vous exactement ?

Nous lisons et entendons à travers les médias l'affirmation, de la part des dirigeants de la SNCF, de l'absence de remise en question du choix du système SOCRATE lui-même. Si l'inverse était proclamé, on aurait tout lieu de supposer qu'il ne nous serait pas demandé de légiférer.

Le système SOCRATE a représenté un investissement de 1,3 milliard de francs – achat et développement – soit la moitié environ du déficit prévu en 1993. Il est vrai, si l'évolution en perte des trois premiers mois se confirme, que le déficit pourrait approcher les 5 milliards de francs.

L'échec est d'autant plus notable – il faut tout de même insister sur ce point car et il est facile de parler d'ajustements – que les moyens mobilisés ont été importants. La mise en œuvre de ce système a nécessité : quatre années de travail avec, en permanence, semble-t-il, 500 à 600 personnes pour étudier sa conception, son adaptation, sa réalisation ; un bâtiment neuf de 6 000 mètres carrés, dont 2 000 mètres carrés de salles informatiques abritant trois ordinateurs IBM parmi les plus puissants, reliés à une dizaine de milliers de nouveaux terminaux et automates de billetterie.

Devant une telle mobilisation de moyens et de matière grise – des spécialistes extérieurs, des consultants ; cent ingénieurs américains sont, paraît-il, également intervenus – la critique de l'imprévision est difficilement crédible. En fait, ce système, qui est une émanation du système SABRE, en fonction depuis trente ans au sein de la compagnie aérienne American Airlines, était-il véritablement susceptible d'être adapté au réseau ferré et aux besoins spécifiques de ses usagers ? N'y a-t-il pas eu erreur d'appréciation de la part des techniciens et des ingénieurs à l'heure du choix décisif ? Si une telle erreur était avérée, n'appellerait-elle pas des sanctions au regard des investissements rendus nécessaires et de la difficulté du retour en arrière ?

Par ailleurs, à l'heure où la SNCF est confrontée à de graves problèmes financiers, qu'en sera-t-il de l'objectif fixé pour SOCRATE d'assurer une recette supplémentaire de 600 millions de francs ? Au contraire, SOCRATE ne va-t-il pas se traduire, dans un premier temps, par une charge de plus liée au redressement de ses dérapages ?

Enfin, il nous semble légitime, dans le cadre *stricto sensu* du présent projet de loi, de poser la question des montants et des taux qui seront désormais appliqués aux surtaxes locales temporaires. En effet, l'adoption de ce texte entraînera inévitablement une révision du décret de juillet 1977 portant

application de la loi de 1942 et fixant des taux et montants maximaux.

Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, la voie sur laquelle le Gouvernement et la SNCF s'engagent en la matière ? Y aura-t-il, dans les faits, réduction de moitié des taux des surtaxes ? Nous souhaiterions savoir, en particulier, si la modification du décret portera sur la fixation de nouveaux maxima à ne pas dépasser.

La transparence de la tarification d'un service public est une règle à respecter pour l'utilisateur. Or le système SOCRATE ôte déjà une certaine transparence dans le coût prévisible des titres de transport. Les surtaxes locales temporaires en sont un élément qui ne devrait pas y échapper. Jusqu'alors, et selon le décret de 1977, les surtaxes locales étaient affichées dans les halls des gares et les augmentations, soumises à autorisation. Il faut préserver le droit de l'utilisateur de connaître l'évolution à laquelle il doit s'attendre à l'avenir.

La SNCF aurait peut-être dû, avant de faire le choix d'une adaptation du système SABRE, méditer ce précepte du philosophe grec dont son système informatique porte le nom : « Connais-toi toi-même » (*Sourires.*) Puisse-t-elle mieux le faire à l'avenir !

Sous les réserves que je viens d'exposer, le groupe des Républicains et Indépendants votera le projet de loi tel qu'il nous a été présenté par M. le rapporteur (*Applaudissements.*)

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

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le présent projet de loi modifiant le régime des surtaxes locales temporaires perçues par la SNCF pourrait, au premier abord, sembler banal et consister simplement à rendre plus juste leur système de perception.

En l'occurrence, le Gouvernement ne serait guidé que par le souci de « dépolvériser » une législation quelque peu désuète et par la volonté de permettre à la SNCF de percevoir ces surtaxes non seulement, comme c'est le cas actuellement, en fonction de la gare de provenance, mais aussi par rapport à la gare d'arrivée.

Ces surtaxes étant destinées à faire couvrir *a posteriori* et par les usagers le financement des travaux de réfection ou de construction des gares et autres installations ferroviaires, il est proposé que les usagers qui prennent leurs billets à la gare d'arrivée ne soient pas surtaxés au même titre que ceux qui les prennent à la gare de départ.

L'exposé des motifs du projet de loi précise même que, si le Parlement acceptait la lettre du texte proposé, les taux des surtaxes pourraient être réduits de moitié. Cela a été confirmé.

Nous serions donc en présence d'une « opération financièrement blanche », le Gouvernement se contentant de préconiser, avec sagesse, une simple mesure et d'équité entre les voyageurs qui effectuent un parcours identique, mais dans un sens inverse.

Cette disposition permettrait de remédier à certaines imperfections de la législation qui seraient source d'abus, comme le fait de prendre son billet à la gare de destination lors d'un précédent voyage afin d'échapper à la surtaxe et, donc, de ne pas participer au financement des travaux effectués dans la gare de départ, mettant ainsi en péril l'équilibre des comptes de la SNCF.

Dans ces conditions et avec des explications aussi limpides, comment pourrait-on ne pas souscrire à une telle initiative du Gouvernement ?

En vérité, au-delà des louables déclarations d'intention, le véritable objet du projet de loi est d'une tout autre nature.

Bien loin de mettre en œuvre une mesure de justice, ce texte tend, en fait, à faciliter la mise en place d'un système complexe et injuste de tarification à la SNCF : le système SOCRATE. Celui-ci fait contre lui - et à juste raison - la quasi-unanimité des associations de consommateurs, des syndicats de cheminots et des élus locaux de la région Nord - Pas-de-Calais, où il est actuellement expérimenté avant sa généralisation, prévue pour l'an prochain à l'ensemble du territoire.

Inspiré du système de réservation SABRE - quel nom évocateur ! - utilisé par la grande compagnie aérienne American Airlines, le système SOCRATE, qui procède d'une logique commerciale totalement étrangère à la notion de service public, tend à faire évoluer le prix payé par l'utilisateur en fonction de la date d'achat du billet et du taux de remplissage du train envisagé pour effectuer le voyage. (*M. le ministre rit.*)

M. Jean Garcia. C'est la bonne question !

Mme Paulette Fost. Monsieur le ministre, si cela est aussi drôle, il faut nous en faire profiter.

M. le président. Poursuivez, madame Fost.

Mme Paulette Fost. Force est donc de constater qu'avec ce système la SNCF s'éloigne considérablement des principes de péréquation tarifaire et d'égalité d'accès et de traitement des citoyens, principes fondateurs de la notion de service public.

Les meilleures places aux meilleurs horaires, dans les trains les plus confortables et les plus rapides, seront en fait réservées à la clientèle la plus aisée sur le plan financier, alors que ceux qui ont les revenus les plus modestes, en particulier ceux qui bénéficient de réductions ou de tarifs sociaux, seront contraints de voyager dans les conditions les moins avantageuses.

S'il veut voyager à la date et à l'heure qui lui conviennent le mieux, l'utilisateur dont les revenus sont les plus modestes devra souvent renoncer aux réductions auxquelles il a droit ou alors réserver son billet jusqu'à deux mois à l'avance et, en quelque sorte, accorder un prêt gratuit à la SNCF.

A cette iniquité s'en ajoutera une autre : ainsi, deux voyageurs assis côte à côte, voyageant avec potentiellement les mêmes droits de réduction et effectuant le même trajet paieront un prix qui pourra varier pratiquement du simple au double pour un service rendu rigoureusement identique.

Avec SOCRATE, ni l'égalité d'accès ni celle de traitement ne seront respectées. La péréquation des tarifs, élément essentiel au regard de l'aménagement du territoire, sera battue en brèche.

Les objectifs de ce dispositif sont donc avant tout d'inscrire la SNCF dans une logique commerciale et de concurrence avec les autres modes de transport, qui n'a rien à voir avec les missions de service public lui incombant, ni avec les nécessités de l'aménagement du territoire.

Cette logique néfaste est même poussée à l'extrême. J'en veux pour preuve ce qu'écrivait tout récemment le directeur commercial de la SNCF dans une brochure destinée au personnel d'encadrement : « La notion de prix a évolué. Elle est avant tout l'expression de ce qu'un client estime acceptable pour l'acquisition d'un produit ou d'un service. » Où est la notion de service public dans tout cela ?

Avec la mise en service du nouveau logiciel nommé THALES, appelé à gérer globalement, dès l'an prochain, les réservations pour l'ensemble des trains et capable de modifier l'attribution des places en fonction de l'évolution du remplissage du train, la SNCF sera en mesure d'attribuer les places en priorité à ceux qui paient le tarif le plus fort.

Avec ce nouveau système, destiné, je le répète, à être étendu à l'ensemble du territoire, l'utilisateur sera obligé de

réserver sa place, comme c'est le cas dans les avions, ce qui, pour bon nombre de dessertes, ne présente, la plupart du temps, que peu d'intérêt, sauf à ce que la SNCF s'engage encore davantage dans une politique de gestion d'une pénurie qu'elle organiserait elle-même et que, pour notre part, nous refusons absolument.

En définitive, les dirigeants de la SNCF cherchent à réduire ses capacités de transport tout en faisant payer le plus cher possible les billets vendus à des usagers devenus de simples clients.

Le système SOCRATE est donc, en réalité, avant tout destiné à dissimuler, à amplifier artificiellement les augmentations de tarifs et à masquer aux usagers le coût et la nature réels des prestations rendues.

De plus, il faut bien constater qu'avec ce système la SNCF ne respecte même pas les règles du code civil relatives à la passation des contrats. En effet, SOCRATE ne permet pas à l'usager de connaître la nature, le détail et le prix des prestations proposées, le billet ne mentionnant plus que le prix total à payer, sans distinguer le tarif de base, le coût de la réservation et les divers suppléments.

Le présent projet de loi, dont l'exposé des motifs indique implicitement qu'il est destiné à faciliter la mise en œuvre du système SOCRATE, n'est donc pas un texte sans importance, dicté par la seule volonté du Gouvernement d'instaurer un peu plus d'équité dans la perception des surtaxes locales temporaires.

Au contraire, il vise à pérenniser et à rendre encore plus injuste un système de surtaxes qui va déjà lui-même à l'encontre du principe fondamental de péréquation nationale des tarifs de la SNCF.

Ces surtaxes locales temporaires permettent de financer la construction ou la réfection des gares et d'autres points d'accès au réseau qui, normalement, devraient relever du budget général de la SNCF ou de subventions des collectivités publiques ou de l'Etat, au titre de la participation à l'aménagement du territoire.

Si la SNCF connaît un endettement très préoccupant, dû en partie aux énormes investissements qu'elle engage pour la réalisation de son programme de TGV, ainsi qu'à sa gestion beaucoup trop dépendante des conditions des marchés financiers - c'est là le point central, me semble-t-il -, les solutions aux vraies questions de son financement doivent être recherchées ailleurs.

La part d'autofinancement de l'entreprise nationale est beaucoup trop issue des recettes commerciales fournies par les usagers, alors que la sous-tarifification des activités de fret ne parvient pas à compenser les inadaptations chroniques du réseau marchandises aux besoins des entreprises.

Il devient donc de plus en plus urgent de développer une autre politique des transports dans notre pays, une politique axée sur la réponse aux besoins du public et aux nécessités de l'aménagement du territoire, une politique qui cherche vraiment à développer la complémentarité entre les différents modes de transports.

Il est indispensable que l'Etat assume ses responsabilités en la matière, en participant notamment, et à un autre niveau, à la couverture financière des investissements ferroviaires ; il en va de l'avenir économique de nos villes et de nos régions.

A cet égard, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures, destinée à lisser les conditions de concurrence avec les transports routiers, devrait être relevée de manière très significative, car sa progression est actuellement toujours dix fois moins importante que la progression des investissements concernant les lignes nouvelles qui sont demandées à la SNCF.

La SNCF a également besoin que des emprunts à taux réduits lui soient consentis du fait de l'intérêt public de ses opérations.

Le présent projet de loi tend à réformer la loi du 10 mars 1948, fondée sur le principe selon lequel aucune surtaxe locale temporaire ne peut être réclamée en raison de la destination, principe qui nous semble un peu plus juste que celui qui est proposé.

Nous considérons, en effet, qu'il n'est pas très normal que le voyageur soit surtaxé en raison de sa destination, car si l'aménagement de la gare de départ, avec salle d'attente confortable, guichets et locaux fonctionnels, peut être important, en revanche, celui de la gare d'arrivée - aussi luxueux et fonctionnel soit-il - ne présente que peu d'importance pour lui.

Telles sont donc les principales raisons qui conduiront les sénateurs du groupe communiste et apparenté à voter contre ce projet de loi, sauf si vous démontrez le contraire de ce que je viens d'exposer, monsieur le ministre. (*M. Jean Garcia applaudit.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je tiens tout d'abord à remercier M. André Fosset pour son rapport extrêmement détaillé. Je lui rappellerai que le système SOCRATE, même s'il ne fonctionne pas correctement actuellement - nous en avons déjà parlé en début d'après-midi et j'y reviendrai ultérieurement - est cependant un logiciel qui, comme tout logiciel, permet la transformation du problème de la surtaxe en autorisant dorénavant le paiement de cette dernière tant en gare de départ qu'en gare d'arrivée.

Il faut donc parfaitement distinguer, d'une part, les problèmes de l'enfant que l'on espère voir se développer très rapidement une fois que le médecin l'a soigné et, d'autre part, les mécontentements justifiés tant des clients-usagers-citoyens de la SNCF que de l'ensemble du personnel qui a affaire à un logiciel ne donnant pas encore toute satisfaction. Je rappellerai tout de même que ce logiciel est d'une qualité telle que les chemins de fer allemands s'y intéressent de très près. Nous espérons bien, lorsqu'il fonctionnera correctement, pouvoir le vendre à d'autres pays. Si cela devient un grand succès, les critiques actuelles, qui sont justifiées, s'effaceront peut-être.

La publication des arrêtés préfectoraux pose une véritable question. Je tiens à indiquer d'ores et déjà à M. le rapporteur que le Gouvernement est tout à fait d'accord avec la modification de l'article 1^{er}, proposée dans l'amendement n° 1, et qu'il le remercie de sa vigilance. Il souhaite toutefois la suppression du paragraphe II de cet amendement, et ce pour deux raisons.

Tout d'abord, en matière de décrets d'application, il importe, à mon avis, de veiller à ne pas alourdir les procédures au moment même où l'on souhaite, dans tout ce domaine, s'orienter vers un conventionnement. Il faut être clair sur ce point.

Par ailleurs, en matière de publication, autant il était facile, autrefois, dans l'hypothèse précédente, de publier la décision dans la gare où était appliquée la surtaxe, autant il est impossible, aujourd'hui, de procéder à cette publication dans toutes les autres gares de destination ; en effet, cela nécessiterait un panneau comprenant un tel nombre de publications que plus personne ne s'y retrouverait !

La publication n'a plus d'intérêt. Comme nous souhaitons aboutir à une convention entre la SNCF et les collectivités locales, nous n'aurons plus besoin de cet outil. Bien

entendu, cette convention serait soumise à approbation, dans le cadre de l'approbation générale du tarif à laquelle il serait procédé une fois par an. Par conséquent, la question, en quelque sorte, ne se posera plus.

M. Revol, qui s'est exprimé sur le problème de fonctionnement de SOCRATE, m'a demandé ce que j'attendais du rapport de M. Moissonnier, secrétaire général du conseil général des ponts et chaussées, dont la remise est prévue pour la fin du mois de mai.

Je peux vous lire un extrait de la lettre de mission que j'ai adressée à M. Moissonnier : « Je souhaite que l'on puisse me présenter, dans un rapport qui devra m'être remis à la fin du mois de mai, une appréciation sur les mesures prises par la SNCF pour mettre fin aux perturbations du service public et les délais pour y parvenir. »

L'enjeu, en effet, est non pas la remise en cause du système SOCRATE, mais son fonctionnement.

« Je souhaite également que soit examiné avec attention le comportement de l'utilisateur face à ce nouvel outil informatique. » J'ai indiqué tout à l'heure au Sénat que je me suis personnellement rendu à la gare de Lyon, à Paris, et à la gare Perrache, à Lyon, pour apprécier comment fonctionnent les engins et comment se comporte le personnel. J'ai d'ailleurs vu certains membres de ce dernier taper avec leur stylo sur l'ordinateur lorsque celui-ci ne fonctionnait pas assez vite et que les files d'attente s'allongeaient. « Cette personnalité devra recueillir les explications de la SNCF sur les fonctionnalités du système SOCRATE, ses potentialités, l'origine des difficultés actuelles et les moyens mis en œuvre pour y faire face. »

Je souhaite que ce rapport complète le travail de la SNCF en vue d'un fonctionnement du système à la satisfaction générale - du moins je l'espère - le plus rapidement possible.

Monsieur le rapporteur, vous avez raison de souligner que l'opacité du prix soulève un réel problème. J'ai demandé que le système SOCRATE fasse dorénavant apparaître clairement les divers éléments du prix et que les réductions accordées figurent clairement sur le billet. La SNCF convient d'ailleurs du fait que l'opacité n'est pas admissible et mérite correction.

En ce qui concerne la nouvelle politique tarifaire rendue possible par SOCRATE, je tiens à réaffirmer le caractère expérimental des dispositions prises pour le TGV-Nord. Les problèmes posés par mon prédécesseur, qui avait accepté ces augmentations de tarifs, sont réels ; ils concernent aussi l'aménagement du territoire.

A propos du TGV-Nord, par exemple, j'ai demandé à la SNCF que les abonnés habituels soient traités d'une manière particulière, afin, d'une part, d'étudier, quelle diminution de tarif peut leur être accordée et, d'autre part, de leur appliquer non pas brutalement, mais de façon lissée, les augmentations qui auront lieu, et qui seront d'ailleurs réduites pour eux.

Monsieur le rapporteur, vous m'avez posé toute une série d'autres questions, auxquelles je vais m'efforcer de répondre.

Y aura-t-il des réservations obligatoires pour les trains de ligne classiques ? En aucun cas.

Y aura-t-il 500 employés supplémentaires pour aider les voyageurs à retirer leur réservations ? Non. La SNCF a décidé de redéployer du personnel pour aider les voyageurs et pour réaliser un certain nombre d'opérations - accueil, transport, renseignements - mais c'est sans rapport direct avec SOCRATE.

Y-a-t-il eu erreur d'appréciation des ingénieurs ? Justement, les rapports sur lesquels travaillent la SNCF et M. Moissonnier nous répondront.

Un supplément de recettes de 600 millions de francs sera-t-il réalisé grâce à SOCRATE ? Non, ce système a été réalisé non pas pour gagner de l'argent, mais pour rendre la SNCF plus moderne et pour lui permettre de mieux répondre aux besoins du public. C'est l'objectif que, ensemble, nous devons essayer d'atteindre.

Le décret de juillet 1977 et le taux du montant des surtaxes seront-ils modifiés, m'avez-vous demandé, monsieur le rapporteur. Il est tout à fait clair qu'il n'est pas question de modifier quoi que ce soit. Les maximums actuels restent. Simplement, du fait que le paiement de la surtaxe s'effectuera en deux fois, chaque utilisateur paiera la moitié de ce qu'il acquitte aujourd'hui. En fait, nous allons donc nous éloigner d'autant du prix maximal réellement payé hier.

Madame Fost, je vous présente toutes mes excuses pour avoir ri tout à l'heure. Mais que vouliez-vous que je fisse d'autre en entendant la caricature que vous avez présentée d'un projet de loi que je suis amené à défendre ? J'ai préféré cette réaction à l'énervement ou à la colère. J'indique d'ailleurs que je soutiens volontiers ce texte, bien qu'il soit l'enfant du gouvernement précédent, parce qu'il ne correspond en rien à la caricature grossière que vous avez faite à la tribune.

Ce que vous remettez en cause, madame le sénateur, c'est le système même des surtaxes. Toutefois, ce système de surtaxes ne gênait pas le ministre des transports membre de votre parti politique, lorsqu'il assumait mes fonctions actuelles. Il s'agissait alors d'un système excellent. Aujourd'hui, comme un communiste n'a plus la responsabilité de ce ministère, le système des surtaxes a tous les péchés du monde ! Il faut tout de même être sérieux !

Vous déclarez, madame le sénateur, qu'il est normal de payer la surtaxe dans la gare de départ et qu'il faut revenir à ce système, car c'est dans la gare de départ que l'on reste le plus longtemps, pour attendre le train. Mais, madame Fost, c'est parfois dans la gare d'arrivée que la famille attend le voyageur !

Par conséquent, pour quelle raison faudrait-il payer une surtaxe uniquement dans la gare de départ, alors même que l'application de ce système permettrait de diviser par deux cette surtaxe ?

Je ne comprends vraiment pas votre position, madame le sénateur ; j'y vois seulement la volonté de ne pas approuver un projet de loi intelligent - permettez-moi de le dire puisque ce sont mes prédécesseurs qui l'ont mis au point et approuvé !

M. Roland Courteau. Merci pour eux !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Après tout, mon rôle n'est pas de le dire. Mais, puisque cette réforme est intelligente, le Gouvernement actuel la reprend à son compte. C'est ce que l'on appelle la continuité républicaine.

En ce qui concerne les nouveaux tarifs, vous avez dit, madame le sénateur, que la SNCF organisait la pénurie, qu'elle traitait les usagers comme des clients. Je crois qu'il faut apprendre à utiliser les mots à la fois d'« usager », de « client » - le client est quelquefois mieux respecté que l'usager, y compris dans le secteur public - et de « citoyen », parce que nous portons tous ensemble la responsabilité de la SNCF. En effet, ce sont bien les Français qui, dans leur ensemble, ont en charge la situation présente et quelque peu angoissante de la SNCF. Celle-ci résulte non pas uniquement des investissements, mais également d'un certain nombre de problèmes internes - les wagons isolés, certaines lignes lourdes, le problème d'un certain nombre de centres de traitement, d'appareils de la SNCF ou de locomotives qui ne sont plus, aujourd'hui, en très grand nombre. Il est vrai

que le TGV, grâce à la modernité et au génie français, demande beaucoup moins d'entretien que les locomotives électriques classiques. Nous avons donc là un certain nombre de soucis à supporter ensemble.

J'espère avoir ainsi répondu aux différents orateurs, que je tiens à remercier. Je serais reconnaissant à la Haute Assemblée de bien vouloir approuver ce projet de loi, qui est intelligent. (*Applaudissements.*)

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}. – Les montants des surtaxes locales temporaires prévus par la loi du 15 septembre 1942 peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (SNCF) à la fois à raison de la provenance et à raison de la destination. »

Sur cet article, je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 2, MM. Leyzour, Renar et Bécart, Mme Demessine et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer cet article.

Par amendement n° 1, M. André Fosset, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« I. – Le premier alinéa de l'article 2 de l'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les montants des surtaxes locales temporaires ne peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (SNCF) qu'à raison de la provenance et à raison de la destination. Ils ne peuvent l'être à raison du lieu d'émission du titre de transport. L'assiette des surtaxes est limitée aux éléments de trafic qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations concernées. »

« II. – Des décrets en Conseil d'Etat précisent, en tant que de besoin, les conditions d'application du I du présent article. »

La parole est à Mme Fost, pour défendre l'amendement n° 2.

Mme Paulette Fost. Je remercie M. le ministre des explications qu'il m'a données. Mieux vaut, à mon avis, chercher à dialoguer plutôt que rire, sous prétexte que les arguments ne plaisent pas ! C'est toujours très déstabilisant pour l'orateur. Nous sommes en désaccord, constatons-le ! Je n'ai pas traité vos propositions de « caricatures », monsieur le ministre. Je n'entends pas accepter que vous considériez mes jugements comme telles. Vous considérez certainement vos explications comme extrêmement valables. Mais les salariés et les usagers auront le dernier mot. Nous verrons bien ! Laissons donc la caricature de côté, écoutons tout le monde et prenons en compte tous les points de vue, tout particulièrement celui que j'ai exprimé. Il est à prendre comme tel.

Je défendrai donc l'amendement n° 2 avec les arguments que j'ai déjà évoqués tout à l'heure.

Cet amendement tend à s'opposer à un dispositif destiné à faciliter la mise en œuvre d'un système de tarification qui

n'assure pas la transparence du prix des billets et qui participe à la remise en cause des principes sur lesquels repose la notion de service public.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 1 et pour défendre l'amendement n° 2.

M. André Fosset, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 2, nous comprenons très bien les préoccupations auxquelles répond ce texte. Mme Fost les a brillamment exposées tant dans son rappel au règlement que dans ses interventions précédentes.

Mme Paulette Fost. Merci !

M. André Fosset, rapporteur. La commission ne partage pas ses préoccupations. D'ailleurs, si, par hasard, cet amendement était adopté, on en reviendrait, juridiquement, à la loi de 1942, qui prévoit exactement ce que les auteurs de l'amendement n° 2 prétendent combattre !

Telles sont toutes les raisons pour lesquelles la commission, à l'unanimité moins deux abstentions, émet un avis défavorable sur l'amendement n° 2.

S'agissant de l'amendement n° 1, j'indique immédiatement que je le rectifie, conformément au souhait de M. le ministre, et que je supprime donc le paragraphe II.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 1 rectifié, présenté par M. André Fosset, au nom de la commission, et tendant à rédiger comme suit l'article 1^{er} :

« Le premier alinéa de l'article 2 de l'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les montants des surtaxes locales temporaires ne peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (SNCF) qu'à raison de la provenance et à raison de la destination. Ils ne peuvent l'être à raison du lieu d'émission du titre de transport. L'assiette des surtaxes est limitée aux éléments de trafic qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations concernées. »

Veillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

M. André Fosset, rapporteur. Cet amendement répond à deux préoccupations. Tout d'abord, il nous semble de meilleure technique législative de réécrire l'article 2 de la loi du 15 septembre 1942. Ensuite, il paraît bon de souligner que la gare de délivrance du billet ne peut être prise en considération pour justifier la surtaxe.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 2 et 1 rectifié ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 2. Je redis à Mme Fost de la manière la plus claire que, si je respecte parfaitement – c'est la moindre des choses – sa position, j'ai, en revanche, le droit de dire et de réaffirmer que ses arguments sont une caricature.

Je rappelle encore une fois qu'il me paraît curieux qu'une philosophie politique puisse être différente selon que l'on est au pouvoir ou non.

Mme Paulette Fost. C'est une affirmation sans preuve ! J'ai toujours défendu les mêmes arguments.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je ne vous ai pas interrompue, madame Fost !

Mme Paulette Fost. Si vous répétez des choses inexactes, j'y suis contrainte !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Madame Fost, ne m'obligez pas à m'interrompre à nouveau, s'il vous plaît !

Mme Paulette Fost. Je vous en prie !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'en viens à l'amendement n° 1 rectifié. Je remercie vivement M. le rapporteur d'avoir bien voulu procéder à la modification demandée et je confirme que le Gouvernement s'incline devant le travail de la commission, qui améliore son texte.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 1 rectifié.

M. François Lesein. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. François Lesein. Le groupe du Rassemblement démocratique et européen, fort des recommandations de M. le ministre, votera l'amendement rectifié tel qu'il a été présenté par M. le rapporteur.

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 1^{er} est ainsi rédigé.

Article 2

M. le président. « Art. 2. – La loi n° 48-405 du 10 mars 1948 simplifiant les surtaxes locales temporaires perçues par la SNCF sur certaines catégories de transports est abrogée. » – *(Adopté.)*

Vote sur l'ensemble

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

M. Roland Courteau. Le groupe socialiste partage l'ambition des auteurs de ce projet de loi et souligne à nouveau l'avantage d'un mode de financement présentant un intérêt direct et certain pour les usagers du chemin de fer.

Le texte que nous allons voter adapte les modalités de la perception des surtaxes. Nous approuvons ses orientations, qui tirent les conséquences à la fois de la progressive adaptation de la nature de l'outil de calcul des prix et du souci de répartir plus équitablement entre tous les usagers les charges financières découlant des travaux de modernisation des gares.

Ainsi, la nature centralisée du logiciel SOCRATE permettra d'appliquer les surtaxes, quel que soit le lieu d'émission. Cela relève, me semble-t-il, de l'équité, dans la perspective d'aménagement du territoire qui demeure le grand chantier de demain.

Cela étant, nous connaissons les défauts du nouveau système tarifaire SOCRATE. On parle même de modernisation ratée et des difficultés de performance sont constatées.

Le système qui nous est proposé aujourd'hui, et que nous allons voter, exige des recommandations en termes d'amélioration des prestations. Ce n'est qu'à cette condition que le mécanisme que nous mettons en place trouvera sa pleine efficacité.

En conclusion, le groupe socialiste votera ce texte.

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

7

NOMINATION DE MEMBRES D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que la commission des affaires culturelles et la commission des lois ont proposé des candidatures pour un organisme extraparlementaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame MM. Ambroise Dupont et Alphonse Arzel membres titulaires et MM. Marcel Vidal et Claude Pradille membres suppléants du conseil d'administration du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

8

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le rapport sur les réserves militaires établi en application de l'article 47 de la loi du 4 janvier 1992 modifiant le code du service national.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

9

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Paul Masson une proposition de résolution, présentée en application de l'article 73 bis du règlement, sur la proposition modifiée de directive du conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. (N° E-48.)

La proposition de résolution sera imprimée sous le numéro 305, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu de M. Jacques Genton une proposition de résolution, présentée en application de l'article 73 bis du règlement, sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 2052/88 concernant les missions des fonds à finalité structurelle, leur efficacité ainsi que la coordination de leurs interventions entre elles et celles de la Banque européenne d'investissement et des autres ins-

truments financiers existants, et la proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 4253/88 du Conseil, du 19 décembre 1988, portant dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2052/88 en ce qui concerne la coordination entre les interventions des différents fonds structurels, d'une part, et entre celles-ci et celles de la Banque européenne d'investissement et des autres instruments financiers existants, d'autre part. (N° E-71.)

La proposition de résolution sera imprimée sous le numéro 306, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

10

DÉPÔT DE RAPPORTS D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de MM. Jean Huchon et Jean-François Le Grand un rapport d'information fait, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, par la mission d'information chargée, en application de l'article 21 du règlement, d'étudier le fonctionnement des marchés des fruits, des légumes et de l'horticulture, d'examiner leurs perspectives d'évolution, compte tenu de la réforme de la politique agricole commune et de formuler toute proposition de nature à remédier aux difficultés dont souffrent ces secteurs.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 303 et distribué.

J'ai reçu de MM. Jacques Genton, Claude Estier et Yves Guéna un rapport d'information, fait au nom de la délégation du Sénat pour les Communautés européennes, sur la VIII^e conférence des organes spécialisés dans les affaires communautaires, qui s'est tenue à Copenhague les 3 et 4 mai 1993.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 304 et distribué.

11

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au vendredi 14 mai 1993, à neuf heures trente :

Réponses aux questions orales sans débat suivantes :

I. - M. Robert Vizet attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sur les difficultés de mise en œuvre du schéma de secteur du plateau de Saclay, en raison de l'opposition des associations de défense de l'environnement, appuyée par une pétition de 15 000 signatures, et des risques financiers encourus par le district intercommunal du fait, notamment, de la crise de l'immobilier ainsi que des restrictions budgétaires des centres de recherche.

Dans ces conditions, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour donner aux communes concernées les moyens d'un urbanisme correspondant réellement aux besoins de leur population, dans le respect d'un environnement de qualité, ce qui implique notamment l'annulation

du projet d'autoroute 126 reliant Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines. (N° 13.)

II. - M. André Diligent signale à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales qu'à l'issue d'un conseil interministériel en date du 29 janvier 1992, présidé par le précédent Premier ministre, étaient annoncées de nouvelles mesures de redéploiement d'activités publiques et, à cette occasion, la délocalisation à Roubaix de la société d'exportation du ministère de l'intérieur, dite Sofremi.

Dans les mois qui ont suivi cette annonce, il n'a cessé de s'enquérir sur les modalités de concrétisation de cette décision.

Il a appris, à la fin de l'année dernière - et toujours de façon officieuse - que la décision de transfert de la Sofremi devait être considérée comme nulle et non avenue en raison de l'avis défavorable donné par le conseil d'administration de ladite société.

Il lui demande :

- 1) ce qu'il pense d'une attitude aussi désinvoltée ;
- 2) si cette décision est définitive ;
- 3) dans ce cas, s'il peut donner des raisons valables ;
- 4) s'il envisage, en compensation, un autre transfert sur la ville de Roubaix, qui compte près de 26 p. 100 de chômeurs. (N° 10.)

III. - M. Robert Vizet attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la défense, sur la situation du CEP (centre d'essais des propulseurs), de Saclay. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions qu'il entend retenir pour assurer la continuité d'activités de haute capacité technologique qui y sont liées ou qui pourraient l'être dans le cadre de diversifications profitables à l'intérêt national, ainsi que ses intentions concernant les personnels du centre, leur statut, leur emploi. (N° 7.)

IV. - Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la défense, sur l'urgence des mesures à prendre concernant le financement, l'industrialisation - c'est-à-dire la production du - *Rafale* par les usines Dassault sur le site d'Argenteuil (Val-d'Oise).

Elle lui demande quelles mesures envisage le Gouvernement pour respecter les engagements pris sur la production du *Rafale* à Argenteuil par les différents gouvernements qui se sont succédé. (N° 4.)

V. - M. Gérard Delfau attire une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur sur la situation explosive du bassin d'emploi Montpellier-Lodève, en raison des 200 licenciements déjà intervenus sur Irrifrance et de la fermeture définitive de la mine du Bousquet, ainsi que du plan social en préparation sur la division minière de Cogema, soit 240 licenciements supplémentaires. Cette nouvelle vague de chômage est insupportable pour une région qui atteint déjà aujourd'hui plus de 20 p. 100 de demandeurs d'emploi.

Il demande que, préalablement à toute reprise de la procédure du plan social, Cogema s'engage à implanter de nouvelles activités industrielles sur le site. Les moyens financiers, les bénéfices dégagés et la capacité technologique de Cogema le lui permettent.

Il demande que le dialogue soit renoué avec les représentants des salariés et que les conséquences du plan social, du point de vue tant humain qu'économique, soient clairement établies et maîtrisées.

Il demande que la direction nationale de Cogema ouvre une discussion avec les élus locaux et nationaux concernés. Il est regrettable, en effet, que l'initiative du sénateur de l'Hérault, provoquant en septembre dernier une rencontre au

Sénat entre une délégation d'élus et le président de Cogema, n'ait été suivie d'aucun geste de l'entreprise.

Enfin, il attire son attention sur les retards, les insuffisances et, pour une part, sur l'incohérence du dispositif PILIER mis en place en février pour organiser l'appui à la création de nouvelles activités : insuffisante information des élus, flou sur la dotation financière dégagée, opacité du mode de décision, incertitude sur le rôle réel de Cogema et sur la nature de ses relais de terrain ; incohérence, enfin, dans la mesure où les critères d'attribution d'aides semblent être liés à Charbonnages de France et à un programme PDZR, ce qui exclut les communes de la vallée de l'Hérault ; or celles-ci, durement touchées par la crise du BTP et de la viticulture, supportent l'essentiel des suppressions d'emplois déjà intervenues sur Irrifrance et supporteront la majorité de celles qui doivent intervenir sur le site Cogema. Leur population ne pourrait accepter cette situation.

Il met enfin en garde les pouvoirs publics sur la tentation de jouer le pourrissement du conflit Cogema afin de procéder à l'écrémage des dernières réserves minières, avant une fermeture totale du site.

Après bientôt un an où l'on a joué au chat et à la souris avec les salariés et les élus, il est temps que l'entreprise prenne ses responsabilités. (N° 12.)

VI. – M. Roland Courteau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'urgente nécessité de voir préciser les conditions d'implantation du projet TGV Languedoc-Roussillon.

Il lui indique que, de Montpellier à la frontière espagnole, la ligne TGV est un axe européen qui figure au schéma directeur des lignes à grande vitesse de la France et de l'Europe.

Dans cet esprit, il avait été décidé de mener à leur terme les études d'avant-projet, afin d'alléger les contraintes qui pèsent sur l'aménagement des zones concernées entre Montpellier et le Perthus, depuis trois ans.

Il lui rappelle, en effet, que les investisseurs, agriculteurs ou non-agriculteurs, sont obligés de retarder leurs projets dans les zones concernées, ce qui n'est pas sans inconvénient dans la conjoncture actuelle.

Il lui précise également toute l'importance qui s'attache à la réalisation sans retard, pour la région Languedoc-Roussillon, d'une ligne nouvelle à grande vitesse en direction de la frontière espagnole.

C'est pourquoi une convention d'étude Etat-SNCF-collectivités et un bouclage financier s'avèreraient nécessaires dans les plus brefs délais.

Il lui demande donc de bien vouloir lui donner toutes précisions, sur ce dernier point plus particulièrement. (N° 11.)

VII. – M. Dominique Leclerc attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur le problème de la distillerie obligatoire.

La Commission européenne vient de fixer, pour la campagne 1992-1993, les pourcentages de la production des vins de table à livrer à la distillation obligatoire. Le seuil de distillation obligatoire vient de passer, sans aucune concertation avec les professionnels, de 90 hl/ha à 81 hl/ha. Les préjudices pour la profession sont importants, d'autant plus que le gel de 1991 a fortement affecté la situation des viticulteurs. En effet, les dégâts causés par le gel n'ont fait l'objet d'aucune indemnisation ou que d'une faible indemnisation.

La récolte 1992, d'un niveau de rendement normal, fait suite à une récolte de 1991 très déficitaire, avec une perte de production de l'ordre de 90 p. 100. Jusqu'à présent, les vins de Pays-de-Loire étaient peu concernés par ces mesures. Le seuil de production, fixé à 90 hl/ha, nécessaire pour obtenir

l'agrément, équivalait au seuil de déclenchement de la distillation obligatoire.

Il lui demande donc quelles suites il compte donner aux revendications du syndicat des vignerons, producteurs de vins de table et de vins de pays concernant l'exonération de la distillation obligatoire pour les viticulteurs du Val-de-Loire ayant subi plus de 50 p. 100 de perte en raison du gel de 1991. (N° 14.)

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 le débat d'orientation consécutif à la déclaration du Gouvernement sur l'aménagement du territoire devront être faites au service de la séance avant le lundi 17 mai 1993, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

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

Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

établi par le Sénat dans sa séance du 13 mai 1993 à la suite des conclusions de la conférence des présidents et compte tenu de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement.

A. – Vendredi 14 mai 1993, à 9 h 30 :

Sept questions orales sans débat :

– n° 13 de M. Robert Vizet à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Mise en œuvre du schéma de secteur du plateau de Saclay [Essonne]) ;

– n° 10 de M. André Diligent à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales ;

(Délocalisation à Roubaix de la société d'exportation du ministère de l'intérieur [Sofremi]) ;

– n° 7 de M. Robert Vizet à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense ;

(Situation du centre d'essais des propulseurs de Saclay [Essonne]) ;

– n° 4 de Mme Marie-Claude Beaudeau à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense ;

(Production du Rafale sur le site d'Argenteuil [Val-d'Oise]) ;

– n° 12 de M. Gérard Delfau à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur ;

(Conflit Cogema et situation du bassin d'emploi Montpellier-Lodève [Hérault]) ;

– n° 11 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ;

(Conditions d'implantation du TGV Languedoc-Roussillon) ;

– n° 14 de M. Dominique Leclerc à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche ;

(Exonération de la distillerie obligatoire pour certains viticulteurs du Val-de-Loire).

B. – Mardi 18 mai 1993, à 17 heures et le soir, et mercredi 19 mai 1993, à 9 h 30 :

Déclaration du Gouvernement suivie d'un débat d'orientation sur l'aménagement du territoire ;

La conférence des présidents a fixé :

– à vingt minutes le temps réservé au président de la commission des affaires économiques ;

– à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste

d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes ; les trois heures cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

- l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 17 mai.

C. - Mardi 25 mai 1993, à 16 heures et le soir, mercredi 26 mai 1993, à 17 heures et le soir, et jeudi 27 mai 1993, à 9 h 30, à 15 heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Projet de loi constitutionnelle portant révision de la Constitution du 4 octobre 1958 et modifiant ses titres VII, VIII, IX et X (n° 231, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé :

- au mardi 25 mai à 17 heures, le délai-limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;

- à six heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de vingt-cinq minutes ; les trois heures cinq minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

- l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 24 mai.

La conférence des présidents a, en outre, décidé, en application de l'article 60 bis, alinéa 1, du règlement, qu'il sera procédé à un scrutin public à la tribune lors du vote sur l'ensemble du projet de loi constitutionnelle.

D. - Vendredi 28 mai 1993, à 9 h 30 :

1° Deux questions orales sans débat :

- n° 16 de M. Lucien Lanier à M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche ;

(Suppression d'une classe préparatoire au concours des écoles vétérinaires au lycée Marcelin-Berthelot (Val-de-Marne) ;

- n° 17 de M. René-Pierre Signé à Mme le ministre de la jeunesse et des sports ;

(Difficulté résultant pour les centres équestres de l'application de la loi relative à l'organisation des activités sportives) ;

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi relatif au code de la consommation (partie législative) (n° 273, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a fixé au jeudi 27 mai, à 17 heures, le délai-limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

E. - Mardi 1^{er} juin 1993, à 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Proposition de loi de M. Jacques Larché tendant à modifier la loi n° 93-2 du 4 janvier 1993 portant réforme de la procédure pénale en vue de faciliter la conduite des enquêtes judiciaires et de l'instruction ainsi que le déroulement des audiences pénales (n° 211, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé :

- au mardi 1^{er} juin, à 16 heures, le délai-limite pour le dépôt des amendements à cette proposition de loi ;

- à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 12 heures, le mardi 1^{er} juin.

F. - Mercredi 2 juin 1993, à 17 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

G. - Jeudi 3 juin 1993 :

Ordre du jour prioritaire :

à 9 h 30 :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille ;

à 15 heures et le soir :

2° Eventuellement, deuxième lecture de la proposition de loi tendant à réformer le droit de la nationalité (A.N., n° 16) ;

La conférence des présidents a fixé :

- à l'ouverture de la discussion générale, le délai-limite pour le dépôt des amendements à cette proposition de loi ;

- à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de quinze minutes ; les deux heures quinze minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 2 juin.

ANNEXE

Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du vendredi 28 mai 1993

N° 16. - M. Lucien Lanier attire l'attention de M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche sur l'excellence des résultats obtenus par les trois classes préparatoires au concours des écoles vétérinaires ouvertes au lycée Marcelin-Berthelot, à Saint-Maur-des-Fossés. Chacune de ces trois classes parallèles se place depuis une dizaine d'années en tête du palmarès national du concours. Par ailleurs, le conseil régional d'Ile-de-France vient de créer une nouvelle salle de travaux pratiques de biologie réservée à ces classes bénéficiant d'un équipement particulièrement moderne. Il lui demande s'il est exact que ses services envisagent, dans ces conditions, la suppression d'une de ces trois classes.

N° 17. - M. René-Pierre Signé appelle l'attention de Mme le ministre de la jeunesse et des sports sur les conséquences de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984, modifiée par la loi n° 92-652 du 13 juillet 1992, relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, qui stipule que, pour encadrer, animer et enseigner, il faut être titulaire d'un brevet d'Etat. Les établissements équestres gérés par des guides et accompagnateurs titulaires de brevets délivrés par la délégation nationale au tourisme équestre de la Fédération française d'équitation inscrits dans la convention collective des centres équestres sont donc pénalisés et rejetés. Ces nouvelles dispositions auront pour conséquence la fermeture à terme d'environ trois mille centres équestres et le licenciement de nombreux salariés. Or ces structures participent sur l'ensemble du territoire national à la promotion du tourisme et à la création d'emplois. Leur utilité est particulièrement perceptible dans nos régions déshéritées mais favorables au tourisme de nature. La ligue bourguignonne d'équitation, de randonnée et de tourisme équestre, l'association Liberté Bourgogne et l'association nationale de tourisme équestre ont fait part de leur souhait de voir les brevets, déjà reconnus par l'usage et inscrits à la convention collective, homologués par l'Etat et les personnels réglementairement installés, bénéficier des droits acquis et continuer à gérer leurs entreprises ; particulièrement accompagner et animer les activités de randonnée et de promenade, quelles que soient leurs qualifications antérieures. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet.

ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Au cours de sa séance du jeudi 13 mai 1993, le Sénat a reconduit MM. Ambroise Dupont et Alphonse Arzel comme membres titulaires et M. Marcel Vidal et Claude Pradille comme membres suppléants du conseil d'administration du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES

M. Jacques Legendre a été nommé rapporteur du projet de loi de la proposition de résolution (n° 293, 1992-1993) sur la proposition de directive du conseil OPCUN (n° E 62).

COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

M. Alain Pluchet a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 296, 1992-1993) relatif à la partie législative du livre III (nouveau) du code rural.

COMMISSION DES FINANCES,
DU CONTRÔLE ET DES COMPTES ÉCONOMIQUES
DE LA NATION

M. Jacques Oudin a été nommé rapporteur de la proposition de résolution n° 287 (1992-1993) présentée en application de l'article 73 *bis* du règlement, sur la proposition de décision du Conseil sur la participation de la Communauté au Fonds européen d'investissement (n° E 53).