
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

15^e SÉANCE

Séance du vendredi 14 mai 1993

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ROGER CHINAUD

1. **Procès-verbal** (p. 299).

2. **Questions orales** (p. 299).

*Mise en œuvre du schéma de secteur
du plateau de Saclay (Essonne)* (p. 299)

Question de M. Robert Vizet. – MM. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales ; Robert Vizet.

*Délocalisation à Roubaix de la société d'exportation
du ministère de l'intérieur* (p. 300)

Question de M. André Diligent. – MM. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales ; André Diligent.

*Situation du centre d'essais des propulseurs
de Saclay (Essonne)* (p. 301)

Question de M. Robert Vizet. – MM. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense ; Robert Vizet.

*Production du Rafale
sur le site d'Argenteuil (Val-d'Oise)* (p. 303)

Question de Mme Marie-Claude Beauveau. – M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense ; Mme Marie-Claude Beauveau.

*Conflit COGEMA et situation du bassin d'emploi
Montpellier-Lodève (Hérault)* (p. 305)

Question de M. Gérard Delfau. – MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Gérard Delfau.

*Conditions d'implantation
du TGV Languedoc-Roussillon* (p. 306)

Question de M. Roland Courteau. – MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Roland Courteau.

*Exonération de la distillation obligatoire
pour certains viticulteurs du Val de Loire* (p. 308)

Question de M. Dominique Leclerc. – MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Dominique Leclerc.

3. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 309).

4. **Transmission d'une proposition de loi** (p. 309).

5. **Ordre du jour** (p. 309).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. ROGER CHINAUD

vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

QUESTIONS ORALES

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

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DE SECTEUR DU PLATEAU DE SACLAY (ESSONNE)

M. le président. 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, entre autres, l'annulation du projet d'autoroute A 126 reliant Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines. (N° 13.)

La parole est à M. le ministre.

M. Daniel Hoefel, *ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.* Monsieur le sénateur, le plateau de Saclay, je ne vous l'apprendrai pas, constitue à la fois un ensemble d'espaces naturels participant à la ceinture verte de la région d'Île-de-France et un pôle scientifique remarquable, comprenant des établissements tels que Polytechnique, le Centre d'études nucléaires, le Centre d'essais des propulseurs ou l'université de Paris-Sud, à Orsay, pour ne citer que ceux-là.

Il bénéficie par ailleurs d'une excellente desserte – autoroutes A 6 et A 10, Francilienne, RER, TGV, aéroport d'Orly à proximité.

Soucieux de valoriser ces atouts et de concilier la double vocation environnementale et scientifique du plateau de Saclay, l'Etat a pris l'initiative, en 1987, d'élaborer un schéma directeur local d'aménagement et d'urbanisme couvrant le territoire de quinze communes regroupées dans le syndicat intercommunal du plateau de Saclay.

Les trois grandes options retenues dans ce schéma visent à préserver l'environnement, à consolider la vocation scientifique du plateau, à améliorer les moyens de communication entre le plateau et sa périphérie immédiate.

A ce jour, deux schémas de secteur sur les quatre prévus sont engagés, pour lesquels l'Etat a défini les priorités suivantes : pour le secteur du Moulon, réservation d'une surface minimale de quarante hectares pour répondre au projet d'extension de l'université de Paris-Sud et aux activités de recherche, particulièrement nombreuses dans ce secteur ; pour le secteur de Palaiseau-plateau, d'une part, création d'un pôle scientifique du ministère de la défense et, d'autre part, confirmation du projet d'autoroute A 126.

Le processus de concertation de l'ensemble des acteurs publics est en cours. Il devrait permettre de trouver une solution à ce problème de l'autoroute A 126 que vous avez évoqué, monsieur Vizet.

Par ailleurs, le district intercommunal du plateau de Saclay envisage un programme d'habitat prévoyant la construction de 2 900 logements sur le plateau et de 10 000 logements dans les vallées, qui correspondront à la création de 15 000 emplois nouveaux au cours des vingt-cinq prochaines années.

Je dirai en conclusion que, même si tous les problèmes ne sont pas encore réglés, il convient de saluer le caractère exemplaire de ce projet d'aménagement, d'abord en raison de l'étroit partenariat entre l'Etat et le district intercommunal qui préside à son élaboration et à sa mise en œuvre, ensuite en raison du souci constant de préserver l'environnement, enfin en raison de l'impact international du projet, dans la mesure où il permettra de valoriser la recherche française.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'aménagement du territoire ne peut se régler par décret, par-dessus la tête des élus locaux et en contradiction avec les aspirations de la population. L'expérience de la mise en place du schéma d'aménagement du plateau de Saclay, dans le département de l'Essonne, le montre à l'évidence.

Se fondant sur un décret de décembre 1985, qui remettrait en cause, à l'évidence, l'esprit de la loi de décentralisation, l'Etat a imposé aux élus locaux un projet d'urbanisme dont le cadre et les orientations ont été fixés par avance non pas en fonction des besoins réels d'emploi, de formation, de logements et de transports exprimés par les populations, mais à partir des vues et des objectifs déterminés, en haut, par l'Etat.

C'est un véritable marché de dupes qui a été proposé aux élus. En effet, ceux-ci devaient accepter de créer un organisme de coopération intercommunale pour mettre en œuvre eux-mêmes les objectifs fixés par l'Etat, l'Etat les informant qu'il s'en chargerait lui-même en cas de refus de

leur part de se soumettre. Nous sommes bien loin de la coopération volontaire entre collectivités territoriales !

Cette méthode autoritaire soulève la résistance et la protestation des élus et, surtout, des populations, qui n'acceptent pas de voir bouleverser leur environnement par une urbanisation outrancière mettant en cause la vocation agricole et scientifique du plateau de Saclay.

En réalité, il s'agit d'un banc d'essais de la politique d'aménagement du territoire, dans la perspective d'un schéma directeur de la région d'Ile-de-France s'inscrivant dans l'organisation de l'Union européenne.

Ce n'est donc pas par hasard que le secteur de Massy-plateau de Saclay est présenté comme un centre d'envergure européenne dans la dernière mouture du SDAU de la région d'Ile-de-France.

Dans le document de présentation, il est notamment indiqué : « L'accueil d'activités liées à la recherche et à la création de centres de vie se fera dans le cadre du schéma directeur local élaboré par le district et en liaison avec le développement du pôle de Massy, qui bénéficie d'une desserte exceptionnelle - RER B, RER C, interconnexion TGV, réseau d'autoroutes, proximité d'Orly. La qualité et la centralité des pôles urbains d'Orsay, Massy, Palaiseau et Longjumeau seront améliorées par la mise en œuvre de projets ambitieux sur les lieux en forte mutation. Les espaces naturels et agricoles seront mis en valeur. »

Ces objectifs, je le répète, n'expriment nullement la volonté des populations et des élus, qui prennent conscience qu'ils ont été trompés ou qu'ils se sont trompés.

Aujourd'hui, alors que l'Europe et la France sont en crise, pouvez-vous, monsieur le ministre, laisser croire à une telle ambition, d'autant que des établissements publics comme le CEA ou le CEPR, à Saclay, voient leurs missions mises en cause ?

L'université Paris-Sud, à qui il avait été promis « l'excellence », et le CNRS voient, eux aussi, leurs moyens de formation et de recherche réduits dangereusement. Le pôle tertiaire de Massy est en panne ; la faillite d'Orlyval est patente ; la gare TGV de Massy n'est pas fonctionnelle ; les autoroutes et le RER sont saturés et n'ont plus rien à voir avec la qualité exceptionnelle de leurs atouts tant vantés.

A cela s'ajoutent les difficultés des finances publiques et la politique de délocalisation.

Cet ensemble d'éléments ne peut qu'alerter le Gouvernement sur les conséquences que pourrait avoir la poursuite de ce projet d'aménagement du plateau de Saclay, en complète contradiction avec les réalités sociales et économiques, et, en premier lieu, avec les finances des collectivités territoriales. Il est en effet évident, aujourd'hui, que le financement des infrastructures et des réserves foncières par le district du plateau de Saclay ne sera assuré ni par une aide de l'Etat ni par un éventuel produit de taxe professionnelle de plus en plus incertain.

Il faut donc libérer les communes des contraintes découlant de l'existence de ce district et leur laisser le choix, en accord avec les populations et les associations concernées, de décider de l'aménagement de leur territoire en tenant compte des besoins réels des habitants. Cela suppose notamment, bien entendu, l'abandon du projet d'autoroute A 126.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Très bien !

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Monsieur le sénateur, aucun projet d'aménagement ne doit être imposé d'en haut.

M. Robert Vizet. Hélas, tel est bien le cas !

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Un aménagement réussi ne saurait résulter que d'une concertation et d'une coopération confiantes entre l'Etat et les structures d'accueil, en l'occurrence le syndicat intercommunal. Telle est la volonté du Gouvernement.

M. Robert Vizet. Alors, il faudrait y veiller !

DÉLOCALISATION À ROUBAIX
DE LA SOCIÉTÉ D'EXPORTATION
DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

M. le président. 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 désinvolte ;
- 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.)

La parole est à M. le ministre.

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales. Monsieur le sénateur, la SOFREMI, vous le savez, est une société dont l'objet est de promouvoir les systèmes français de défense et de sécurité. Ses actionnaires sont l'Etat, qui contrôle 35 p. 100 du capital, et diverses sociétés industrielles et financières, publiques et privées.

Le comité interministériel d'aménagement du territoire du 29 janvier 1992 a effectivement décidé le principe d'un transfert de la SOFREMI à Roubaix. Mais il est exact également que le conseil d'administration de cette société, contre l'avis des représentants de l'Etat, s'est déclaré opposé à ce projet de transfert. Sa délibération est conforme au droit des sociétés, qui donne compétence à l'assemblée générale et au conseil d'administration pour décider la localisation du siège social.

La participation de l'Etat dans la SOFREMI n'étant pas majoritaire, celui-ci ne dispose pas des moyens juridiques d'imposer une décision par ailleurs très contestée, et il est vraisemblable que le transfert envisagé ne pourra pas être mené à son terme.

Cela étant, je ne puis que regretter, monsieur le sénateur, le déficit d'information dont vous avez souffert à propos de ce dossier.

Comme vous le savez, afin de remédier aux déséquilibres qui affectent notre pays, le Gouvernement entend poursuivre de manière très volontariste la politique de délocalisation des services publics. Il le fera en conduisant préalablement des études approfondies des projets de transfert, en concertation étroite avec toutes les parties intéressées, de façon à éviter des situations telles que celle qui vous a conduit à me saisir.

Par ailleurs, conscients des problèmes de chômage qui se posent à Roubaix et à sa région, et que nous connaissons, nous ne manquerons pas d'être attentifs aux possibilités qui pourraient apparaître dans un avenir que j'espère proche, et dans le respect des principes que je viens d'énoncer, d'y transférer des emplois publics, dans le cadre d'un nouveau programme de délocalisation. Cette région nous paraît être un des secteurs prioritaires, du point de vue des transferts, compte tenu de la gravité de la situation de l'emploi qu'elle connaît.

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

M. André Diligent. Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous remercier pour la précision de votre réponse ; je prend acte de l'aveu d'impuissance du Gouvernement dans cette affaire.

Ce constat me rappelle la déclaration d'un ancien Premier ministre - je ne le nommerai pas, mais il dirigeait les affaires de la France en 1984 - qui avait promis l'installation à Roubaix d'une très importante entreprise nationalisée d'informatique - que je ne nommerai pas davantage.

La promesse étant faite, j'ai effectué au moins une quinzaine de voyages à Paris pour rencontrer les dirigeants de cette entreprise. J'ai appris que son conseil d'administration n'était pas d'accord avec le Gouvernement. J'en étais d'autant plus étonné que le programme d'union de la gauche expliquait que les nationalisations étaient un moyen efficace de mener une politique de décentralisation. L'idée était cohérente.

Fort de la réponse négative des membres du conseil d'administration, qui disaient n'avoir rien à faire des décisions du Gouvernement, j'avais alors interrogé celui-ci pour savoir qui nommait le président de cette entreprise. Bien entendu, c'était le Gouvernement ! A ma question de savoir ce qu'il entendait faire puisque le président refusait d'obéir, il n'a pas été répondu.

La valeur des réponses, ou non-réponses, qui m'avaient été données à cette époque m'avait donc laissé assez sceptique.

En tout cas, l'exemple de Roubaix prouve bien qu'un véritable problème se pose, et je vous remercie, monsieur le ministre, de m'avoir fait comprendre que la décision prise était injustifiée.

Dans ce cas précis, une compensation serait nécessaire.

Cet exemple illustre bien la façon désordonnée dont a été dressée la liste des délocalisations. Je dirai même que l'on a fait preuve d'un certain mépris à l'égard des élus locaux puisque, en l'occurrence, ils n'ont même pas été consultés. Une concertation sur les possibilités d'accueil est toujours très utile.

J'espère, monsieur le ministre, que le Gouvernement aura l'occasion de préciser prochainement sa politique en matière de délocalisations. Il ne faut pas que les choix soient effectués à la va-vite ou pour des raisons d'équilibre politique.

Le Gouvernement doit, me semble-t-il, revoir l'ensemble du problème. Il doit expliquer dans quelles conditions de concertation avec les collectivités locales se dérouleront désormais les négociations et, surtout, en fonction de quels critères seront effectués les choix.

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Daniel Hoeffel, ministre délégué. Monsieur le sénateur, pour compléter mon intervention précédente, j'exprimerai une triple conviction.

Premièrement, je crois dans la volonté du Gouvernement de poursuivre une politique efficace de transfert de services publics dans les régions. Nous avons en effet la certitude qu'une telle politique est indissociable d'un aménagement du territoire réussi.

Deuxièmement, je suis convaincu que, pour réussir ces transferts de services publics dans les régions, il faut qu'ils soient bien préparés, tant en ce qui concerne la nature des services à transférer qu'en ce qui concerne la ville où la localisation s'effectuera.

Troisièmement, je suis sûr, connaissant les problèmes difficiles qui sont ceux de cette région, que la ville de Roubaix ne sera pas oubliée dans la poursuite de cette politique de délocalisation des services publics.

SITUATION DU CENTRE D'ESSAIS DES PROPULSEURS DE SACLAY (ESSONNE)

M. le président. M. Robert Vizet attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la défense, sur la situation du CEPR, le 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.)

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

M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense. Monsieur le sénateur, depuis 1986, le centre d'essais des propulseurs est engagé dans un très important programme de rénovation de ses installations d'essais, qui lui permet de reproduire au sol les conditions rencontrées dans toutes les phases d'un vol.

Ce programme de rénovation est étalé sur plusieurs années et son coût est de plus de deux milliards de francs.

Cette rénovation, réalisée progressivement, et qui s'achèvera à la fin de la décennie, intéresse les secteurs de l'aéronautique à la fois civile et militaire, et tout particulièrement le moteur M 88 construit par la SNECMA et équipant l'avion Rafale. Le centre d'essais se verra ainsi placé au tout premier rang européen dans ce domaine des essais en vol simulé.

Parallèlement, les missions du centre s'exercent aussi au profit des sous-ensembles de propulseurs, des circuits de carburants et des lubrifiants.

Au sein de la délégation générale pour l'armement, le centre d'essais des propulseurs est ainsi, avec le centre d'essais en vol et le centre d'essais aéronautique de Toulouse, un des moyens essentiels dont dispose la direction des constructions aéronautiques pour assurer sa mission d'homologation des matériels aériens militaires et civils.

Pour assurer ses missions, cet établissement dispose d'un effectif de 940 personnes, dont plus d'un quart sont des ingénieurs et des techniciens ; je tiens à saluer devant la Haute Assemblée l'extrême compétence de l'ensemble de ce personnel, acquise au fil des années dans ce secteur bien spécifique, compétence qui est un des atouts essentiels du centre.

En 1992, l'activité du centre d'essais des propulseurs a été consacrée pour 85 p. 100 au secteur militaire et pour 15 p. 100 au secteur civil, l'activité de ce dernier secteur ayant d'ailleurs légèrement diminué, hélas ! au cours des dernières années.

Une politique de recherche de diversification a été engagée par le centre, tant dans la direction d'un élargissement de son éventail d'activités que dans celle d'un accroissement de sa clientèle.

Par ailleurs, dans le cadre des coopérations franco-britanniques en matière de recherche et d'essais, une concertation

spécifique sur les moyens d'essais a été systématisée depuis un an, en vue de rationaliser et de coordonner les acquisitions et modernisations de moyens d'essais et d'éviter les redondances inutiles.

Dans la situation difficile que connaissent aujourd'hui toutes les industries d'armement en Europe, notamment en France, le centre d'essais des propulseurs a toutefois dû prendre, comme l'ensemble des partenaires du secteur de l'armement, et même du secteur industriel, des mesures d'adaptation indispensables en vue d'améliorer sa compétitivité et de prévenir une dégradation de sa situation économique.

Monsieur le sénateur, cette adaptation se traduira, pour l'année 1993, par le départ de vingt personnes qui, âgées de plus de cinquante-cinq ans, bénéficieront des dispositions favorables prévues en cas de dégageement des cadres.

A cette occasion, je rappelle que, comme cela est précisé dans le programme « Formation et mobilité » qui a été édité par mon département, le dégageement des cadres pour les ouvriers n'est ni obligatoire dans tous les cas ni, à l'inverse, fondé exclusivement sur le seul volontariat. Ce dispositif concerne tous ceux qui remplissent les conditions d'âge à partir de cinquante-cinq ans – et d'ancienneté – plus de quinze ans de service – mais il doit être appliqué en tenant compte soit du délai nécessaire à la formation d'un remplaçant, soit des cas sociaux. Les personnels contestant l'application qui leur en serait faite pourront, après étude de leur situation personnelle par la cellule de conversion, demander à être entendus par la commission locale de restructuration.

Simultanément, un projet d'entreprise est en cours d'élaboration au sein de cet établissement en vue d'améliorer l'organisation et les méthodes de travail, conformément aux directives qui ont été données en ce sens par la direction Stratégie et performance de la délégation générale pour l'armement.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le ministre d'Etat, c'est dans un souci d'intérêt national que je veux aujourd'hui attirer votre attention sur la situation du centre d'essais des propulseurs implanté à Saclay, dans le département de l'Essonne.

Avec le plan « Formation et mobilité » de restructuration du centre, c'est la désagrégation d'un secteur national d'avenir qui semble bien avoir été décidée, avec toutes les conséquences que nous pouvons craindre avant la phase finale, qui se profile : sélection des activités et, par voie de conséquence, diminution du plan de charge, déjà bien mis à mal, réduction des effectifs et baisse drastique des crédits nécessaires au bon fonctionnement du centre.

Enfin – et là n'est pas le point le moins important – il me faut évoquer la remise en cause de notre indépendance nationale, y compris au niveau de notre défense, qui axe ses programmes sur le nucléaire.

L'agence française de l'armement, filiale de l'agence européenne, a réparti les tâches et attribué les créneaux dévolus à chaque Etat, et ce sous la tutelle de l'OTAN, donc des USA. Le plan « Formation et mobilité » porte en lui les effets de ces choix.

Croyez bien, monsieur le ministre d'Etat, que je me réjouirais, comme le feraient tous les gens de progrès de ce pays, si l'actualité et les perspectives internationales permettaient l'abandon des moyens traditionnels de notre défense, si cet abandon ne servait pas des choix plus destructeurs et si ces objectifs s'inscrivaient dans une volonté opiniâtre de mener une politique active de paix, de coopération et de coexistence pacifique. Hélas ! ce ne sont pas ces critères qui président aux choix effectués.

Non, il s'agit, en vérité, d'une autre conception du rôle de la France, d'une conception qui remet en cause, de façon toujours plus nette, son indépendance, tant au niveau de ses productions industrielles qu'à celui des pouvoirs de décision concernant sa défense. Cette conception se forge aux dépens d'une maîtrise technologique de première importance et au prix du sacrifice des compétences humaines dont peut se prévaloir le CEPR.

Ces potentialités ne demandent qu'à être confortées dans leur mission, à être développées dans l'articulation de coopérations avec l'industrie aéronautique nationalisée ou privée, dans l'intérêt général et le respect des vocations respectives.

Or, nous assistons, notamment dans le cas présent, à la mise en place systématique de plans successifs qui desservent toujours plus l'établissement d'Etat pour satisfaire les enjeux financiers internationaux, au détriment des salariés et de nos marchés.

En effet, le CEPR est doté de bancs de sol performants pour tester les moteurs d'avion, tel le banc « T zéro », dont les capacités n'ont pas d'équivalence au plan mondial ; cela n'empêche pas les bancs d'essais de sol de cesser leur activité.

En décembre 1991, le directeur du CEPR citait le banc d'essais d'ingestion TX comme étant la vitrine de l'établissement d'Etat. Aujourd'hui, le TX serait laissé à l'abandon, alors que, dans le même temps, des millions de dollars ont été investis par les Etats-Unis pour créer un banc d'essais similaire.

Déjà, anticipant le démantèlement du CEPR, la SNECMA confierait les indispensables tests de fiabilité aux compétences des Etats-Unis ; cette mise en concurrence du centre d'Etat avec les centres privés étrangers est inacceptable ; c'est l'orchestration de la dévitalisation d'un établissement d'Etat unique en France.

Par ailleurs, ces pratiques, tout comme le plan « Formation et mobilité » viennent contredire brutalement les déclarations du Gouvernement concernant les priorités à mettre en œuvre pour stopper l'hémorragie de l'emploi.

Le CEPR peut et doit jouer le rôle que lui confèrent son savoir-faire et la spécialisation très pointue de ses activités. Les choix économiques et politiques qui président à son devenir doivent être réexaminés, afin de lui permettre de prospecter dans les domaines civil et militaire, d'appréhender son avenir dans la maîtrise pleine et entière de ses capacités au service de la nation.

Les personnels comme les organisations syndicales de l'établissement d'Etat sont bien décidés à lutter contre cet arbitraire, qui dénie au CEPR le droit d'exercer ses hautes compétences. Ils sont résolus à défendre leur emploi, leur valeur professionnelle, leurs acquis sociaux, autant de points que le document « Formation et mobilité » remet en cause puisqu'il touche au bordereau trimestriel, au statut d'ouvrier d'Etat, etc.

Ce plan concerne 930 salariés ; 590 d'entre eux sont régis par le statut d'ouvrier d'Etat. Ils apprécient à leur juste valeur les propositions de gestion des parcours professionnels, qui ciblent les aptitudes et les mérites individuels comme références, les statuts, corps et grades n'étant plus considérés comme critère principal d'affectation.

Il s'agit en fait d'un processus de déréglementation visant à réduire les statuts et à accroître les inégalités des salaires laissés au choix et au bon vouloir de la direction.

Monsieur le ministre d'Etat, je vous demande de prendre les dispositions nécessaires pour faire cesser ce gâchis et rendre au CEPR les moyens de relancer ses activités et de les développer, dans le maintien de ses emplois et le respect des statuts qui le régissent.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Très bien !

M. François Léotard, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. François Léotard, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur, je ferai deux observations à partir de vos commentaires, l'une sur les plans sociaux qui accompagnent les restructurations dans le domaine de la défense, l'autre sur le caractère national de notre appareil de défense.

Comme vous le savez, j'ai entrepris, avec l'ensemble des syndicats qui représentent le très vaste secteur de l'armement, une importante concertation. Je les informe des contraintes qui pèsent sur nous, les contraintes géostratégiques, qu'ils connaissent parfaitement, et les contraintes budgétaires, que connaissent aussi tous les pays européens.

Je leur ai dit que le document « Formation et mobilité », dont vous avez parlé - je le répète devant vous - n'a pas eu d'équivalent lors des restructurations très brutales et très difficiles dont notre pays a eu à connaître depuis la fin de la dernière guerre, que ce soit dans le domaine de la sidérurgie, dans celui des chantiers navals ou dans celui de l'agriculture.

M. Robert Vizet. Hélas !

M. François Léotard, ministre d'Etat. Dans le domaine de l'armement, les restructurations ont bénéficié d'un accompagnement social sans précédent : je pense à l'attention portée aux personnels et aux propositions qui leur sont faites. Je peux en témoigner d'autant mieux que de telles opérations sont en cours dans ma propre ville. J'ai moi-même reçu chacun des salariés concernés pour étudier avec lui le statut social de la famille, des enfants, la situation du logement, tout comme nous le faisons sur le plan national pour chaque établissement.

J'en viens à ma remanque réflexion sur le caractère national de notre appareil de défense, qui vous semble mis en cause. Je peux vous assurer, monsieur le sénateur, que nous sommes actuellement, s'agissant des industries d'armement, le seul pays dans le monde occidental à pouvoir rivaliser avec les industries américaines, à pouvoir rivaliser avec succès, avec constance et avec une conception nationale affirmée de notre indépendance. Comme vous l'imaginez, je tiens beaucoup à cet aspect de la charge qui m'est confiée.

S'agissant du centre d'essais des propulseurs, vous avez tout à fait raison de dire que nous sommes au premier rang dans ce type de technologie, et ce grâce à la compétence des ingénieurs, des salariés et des ouvriers. Il faut le rappeler devant la Haute Assemblée, car c'est une chance pour notre pays. Je m'efforcerai donc de maintenir cet outil et toutes ses capacités.

Cela suppose, bien sûr, des adaptations. Mais je vous confirme la position du Gouvernement : nous ne baisserons pas les bras s'agissant des capacités technologiques et scientifiques de notre appareil de défense et d'armement.

PRODUCTION DU RAFALE SUR LE SITE D'ARGENTEUIL (VAL-D'OISE)

M. le président. Mme Marie-Claude Beauveau 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.)

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

M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense. Madame le sénateur, le lancement du développe-

ment du Rafale est intervenu en avril 1988 par une décision du gouvernement auquel j'avais, à l'époque, l'honneur d'appartenir.

Les travaux de développement du moteur M 88, auquel j'ai fait allusion tout à l'heure en répondant à M. Vizet et qui équipe cet avion, avaient été lancés dès 1987 par la SNECMA. Quant aux travaux de développement du radar, qui est extrêmement performant, comme vous le savez, ainsi que du système d'autoprotection, ils ont été commandés respectivement, en 1989, à un GIE constitué entre Thomson-CSF et Dassault Electronique et, en 1990, à un groupement Thomson-CSF - Dassault Electronique - Matra.

D'ores et déjà - je tiens à l'indiquer à la Haute Assemblée - quatre prototypes, un monoplace et un biplace ainsi que deux monoplaces Marine, ont été commandés. Le premier a volé le 19 mai 1991 - je l'avais visité à l'époque. Le prototype Marine a réalisé, sur le porte-avions *Foch*, son premier appontage le 19 avril 1993, comme vous avez pu le lire dans la presse.

Malgré les difficultés que vous connaissez, la livraison du premier avion de série demeure fixée au 31 décembre 1997 pour la marine et au 30 avril 1998 pour l'armée de l'air, le marché pour la construction des cinq premiers appareils de série ayant été notifié à la société Dassault Aviation le 26 mars dernier. Le nombre de Rafale actuellement prévu pour l'armée de l'air est de 234 appareils ; il est de 86 pour la marine.

La société Dassault Aviation a une responsabilité toute particulière dans le programme Rafale, puisqu'elle est à la fois maître d'œuvre de la cellule et de la plupart des équipements et responsable de l'intégration finale de l'avion, ce qui, soit dit en passant, est assez exceptionnel dans le monde.

Cette société a entrepris de longue date l'adaptation de sa structure industrielle à ses perspectives de charge de travail. Cet effort se prolongera en 1993 et devrait permettre à Dassault Aviation d'aborder dans de bonnes conditions la deuxième partie de la décennie, d'autant - j'insiste sur cet aspect de la question, que vous connaissez - qu'un récent succès à l'exportation du Mirage 2000-5 vient heureusement conforter un plan de charge de fabrications militaires assez déprimé et ouvrir les perspectives d'éventuels autres succès.

Madame le sénateur, le programme Rafale, dont la production pour les seuls besoins français représentera, en moyenne, 10 000 emplois pendant de longues années, est essentiel pour l'ensemble de l'industrie aéronautique française. Faut-il souligner l'impact non seulement sur la SNECMA - qui possède, avec le M 88, un moteur exceptionnel -, Thomson, Dassault Electronique, SAGEM et, bien sûr, Matra, mais encore sur l'ensemble du tissu des sous-traitants de l'aéronautique, qui traversent aujourd'hui une passe très difficile du fait de la mauvaise conjoncture, tant civile que militaire ?

L'usine d'Argenteuil, que vous citez, est une pièce maîtresse du dispositif industriel de Dassault Aviation. Cet établissement, qui compte près de 1 500 personnes, est le dernier grand site industriel de la société dans la proche banlieue parisienne. Elle a pour vocation la fabrication en série de pièces élémentaires métalliques, en particulier des parties de revêtement et des tuyauteries, ainsi que la construction et l'assemblage des tronçons de fuselage. Ce centre effectue aussi les aménagements et les essais des fuselages avant de les envoyer à Mérignac.

Par ailleurs, l'atelier de développement, qui se trouvait précédemment à Saint-Cloud, a été transféré à Argenteuil en 1992. Il a livré le premier prototype biplace du Rafale dès novembre 1992.

Vous le savez peut-être, madame le sénateur, j'ai demandé que soient reçus sans délai, au ministère de la défense, les responsables syndicaux, qui ont souhaité être informés par mes soins, ou par les soins de mes collaborateurs, de l'évolution du programme Rafale, évolution à laquelle le Gouvernement est extrêmement attentif.

Je peux vous confirmer que c'est un rôle de premier plan au sein de Dassault Aviation que l'usine d'Argenteuil aura à jouer dans le programme Rafale.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le ministre d'Etat, je me félicite de votre réponse ; cependant, il est indispensable que le Gouvernement prenne des engagements beaucoup plus concrets : tant de promesses ont déjà été faites qui restent à ce jour non tenues !

Vos propos ne répondent pas complètement aux inquiétudes des personnels de Dassault, inquiétudes qu'ils expriment non seulement comme salariés, mais aussi comme créateurs, comme citoyens, et qui, vous en conviendrez, sont parfaitement justifiées. Ils vous le diront lors de l'audience que vous venez de leur accorder.

En 1986, Dassault comptait 17 000 salariés. A la fin de cette année, ils ne seront plus que 10 000. Depuis 1987, cinq usines - celles de Boulogne, Villaroche, Toulouse, Brétigny et Istres - ont fermé et cinq plans de restructuration d'emplois et d'activités ont été mis en place. Celui de 1993 prévoyait 156 nouvelles suppressions d'emploi dans les bureaux d'études de Saint-Cloud. Cette dernière usine compte 2 500 salariés. Elle est partiellement en déménagement et le site risque de disparaître.

Le maintien de l'emploi des 1 500 salariés d'Argenteuil est conditionné, vous l'avez bien compris, par l'installation de la chaîne du Rafale. Pour l'ensemble des personnels du groupe, la baisse de pouvoir d'achat se chiffre à 30 p. 100. Ouvriers, techniciens et ingénieurs sont tous concernés. Pour faire appliquer une telle politique, atteintes aux libertés et répression se développent. Actuellement, dix délégués CGT font l'objet d'une procédure de licenciement. Aujourd'hui, les inquiétudes ont fait place à des luttes que notre groupe sénatorial comprend et soutient.

Mais la question qui engage votre responsabilité est simple : cette politique va-t-elle se poursuivre ? Le Gouvernement envisage-t-il de la modifier, dans le cadre de ses compétences ?

Notre groupe, comme les salariés, estime que la situation financière de Dassault ne justifie nullement un blocage des salaires et des licenciements. On peut étudier à tout moment les bilans. Les profits réalisés ne sont nullement réservés à l'investissement. Ils servent en majeure partie à engranger de nouveaux profits par le biais de spéculations en dehors de l'aviation.

Les placements financiers sont en constante progression, ils atteignent, en 1990, 3,3 milliards de francs. Ils ont rapporté 372 millions de francs, soit plus, monsieur le ministre, que l'activité industrielle. Dassault Aviation verse à Dassault Immobilier, qui emploie huit salariés, 220 millions de francs au titre des loyers. Chaque année, plus de 500 millions de francs s'évaporent au titre des frais de vente à l'exportation. Pour financer les plans de licenciement, 1 milliard de francs a été dépensé. En revanche, la recherche ne se développe pas. L'activité spatiale ne représente que 5 p. 100 du chiffre d'affaires, mais ce taux pourrait doubler si des investissements étaient engagés. Aucune étude nouvelle n'a été entreprise.

Evidemment, je ne m'adresse nullement à M. le ministre de l'économie ni à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. Dassault, c'est aussi et sur-

tout la défense. Ayant en charge ce secteur, vous avez à répondre de votre politique.

Or cette politique ne se fonde-t-elle pas, malgré ce que vous venez de répondre à mon collègue M. Vizet, par une orientation de plus en plus européenne et de moins en moins nationale, sur la vente et les exportations d'armes, obéissant à la loi de la guerre et du profit ?

Notre groupe n'est pas seul au Sénat à s'interroger sur cette politique. Celle-ci n'expliquerait-elle pas les retards de commande, de financement et de production du Rafale ? N'y aurait-il pas, de la part du Gouvernement, une volonté de faire du Rafale un élément de défense européenne, voire de production européenne ?

Pour notre groupe, Dassault dispose, avec le Rafale, d'atouts majeurs - vous l'avez également indiqué. C'est l'avion le plus performant au monde. Il est l'un des fleurons de notre technologie. De conception nationale, il doit être de production « nationale » pour servir la défense « nationale ». L'installation de la chaîne à Argenteuil pour produire le Rafale dont la France a besoin est la condition de cette politique. Il s'agit également d'un impératif pour le devenir de Dassault et pour l'emploi. Cela implique, monsieur le ministre, un arrêt immédiat des plans de délocalisation du site d'Argenteuil.

L'installation de cette chaîne est aussi une exigence de la ville d'Argenteuil, de cette région du Val-d'Oise qui est, monsieur le ministre, de grande tradition et culture aéronautiques, avec des entreprises de sous-traitance générant des emplois, et où vivent de nombreux personnels de haute qualification professionnelle. Ne pas produire le Rafale à Argenteuil serait compromettre les équilibres économiques et sociaux d'Argenteuil et de sa région.

Des engagements nouveaux sont nécessaires de votre part, monsieur le ministre, pour la production du Rafale à Argenteuil. Vous venez de me donner des chiffres ; il faut maintenant que les commandes soient passées à Dassault. M. Joxe avait pris ces engagements, mais les décisions qui s'imposent n'ont pas été prises. Aujourd'hui, il faut passer aux actes.

Ces actes se fondent, de l'avis du groupe communiste, sur des orientations nouvelles en faveur de la production aéronautique française. Le choix des sciences et technologies en faveur des seules œuvres de mort doit être abandonné. Il convient, pour des raisons humaines, patriotiques, mais aussi économiques, non seulement d'assurer la sécurité, la défense du pays, mais également de diversifier, vers le civil, les études et les productions nouvelles en faveur de la vie de l'homme et non de sa destruction.

Le Rafale doit être construit pour assurer la défense de la France. Mais nous proposons qu'en accord avec Aérospatiale se développe une coopération réelle entraînant études nouvelles, formation de haut niveau des personnels et fidélisation de ces derniers à l'entreprise. Les bureaux d'études sont disponibles.

M. le président. Veuillez conclure, madame.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je termine, monsieur le président.

Les ingénieurs, les cadres, les techniciens et les ouvriers, créateurs d'activités aéronautiques civiles complémentaires, sont prêts à se mettre au travail. Bien des axes de recherche existent. La France doit-elle rester absente de la construction de gros porteurs de 600 à 800 places ? Vous le savez, monsieur le ministre, Boeing est déjà en bonne place pour réaliser ce type d'appareil.

Par ailleurs, ne convient-il pas de faire reculer les graves menaces qui pèsent sur Hermès à la suite du « lâchage » de l'Allemagne ? Ce pays préfère concurrencer Airbus Industrie pour le projet d'avion de 100 places.

Monsieur le ministre, le champ est vaste pour une politique nouvelle en faveur du développement de l'aéronautique française, avec la mise en chantier de nouveaux projets d'études et de réalisations.

Cette politique implique dans l'immédiat, premièrement, l'arrêt des licenciements et des sanctions chez Dassault, deuxièmement, l'installation de la chaîne du Rafale à Argenteuil et troisièmement, la commande ferme par le Gouvernement des Rafale dont la France a besoin pour assurer sa sécurité.

Vous voyez bien, monsieur le ministre, qu'une nouvelle réponse du Gouvernement s'impose.

M. François Léotard, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. François Léotard, ministre d'Etat. Madame le sénateur, je souhaiterais compléter la réponse que je vous ai apportée ainsi que celle que j'ai donnée tout à l'heure à M. Vizet.

Vous réclamez des programmes nationaux. Le Rafale est précisément le symbole des programmes nationaux que la France a mis en place au fil des années et qu'elle poursuivra jusqu'à leur terme.

La France est le seul pays à fabriquer un avion de ce type. S'agissant des deux rivaux européens du Rafale, je rappelle que le Gripen suédois n'est pas du tout conforme aux besoins de l'aéronautique européenne et que l'EFA, l'avion européen réalisé en commun par un certain nombre de partenaires de la Communauté, n'a pas encore été essayé en vol.

Nous sommes donc les seuls à poursuivre un programme national. Tel est le premier complément de réponse que je souhaitais vous apporter ainsi qu'à M. Vizet. Nous poursuivons cet objectif ambitieux malgré les difficultés.

Vous avez cité mon prédécesseur. Il parlait d'argent qu'il n'avait pas, madame le sénateur.

La France connaît cette année, pour la première fois depuis la Seconde Guerre mondiale, une période de récession économique, c'est-à-dire que sa croissance est négative. Face à la conjoncture internationale, comment voulez-vous que nous maintenions un effort budgétaire comme si de rien n'était ? Il est évident que l'ensemble des ministères est affecté par ce véritable affaissement des finances publiques, que le Premier ministre a dénoncé et qu'il s'efforce de corriger. Face à une telle situation, tous les Français doivent contribuer à l'effort commun.

CONFLIT COGEMA ET SITUATION DU BASSIN D'EMPLOI MONTPELLIER-LODÈVE (HÉRAULT)

M. le président. 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 deux cents licenciements déjà intervenus sur Irrifrance, de la fermeture définitive de la mine du Bousquet et du plan social en préparation sur la division minière de la COGEMA, soit deux cent quarante licenciements supplémentaires. Cette nouvelle vague de chômage est insupportable pour une région qui compte déjà aujourd'hui plus de 20 p. 100 de demandeurs d'emplois.

Il demande que, préalablement à toute reprise de la procédure du plan social, la COGEMA s'engage à implanter de nouvelles activités industrielles sur le site. Les moyens financiers, les bénéfices dégagés et la capacité technologique de la COGEMA le lui permettent.

Il demande que le dialogue soit renoué avec les représentants des salariés et que les conséquences du plan social, dupoint de vue tant humain qu'économique, soient clairement établies et maîtrisées.

Il demande que la direction nationale de la 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 la 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 la 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'emploi déjà intervenues sur Irrifrance et supporteront la majorité de celles à 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 pendant lequel 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.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le sénateur, M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, retenu par d'autres obligations, m'a demandé de répondre à votre question.

La division minière de l'Hérault de la COGEMA est affectée par le non-renouvellement de ses réserves dans un contexte durable de baisse des prix de vente de l'uranium naturel au plan mondial.

Aujourd'hui, le prix de revient « sortie usine », qui avait été retenu au moment du lancement du projet en 1978, est supérieur aux conditions du marché à court terme et même à celles des contrats à long terme. Son relèvement ne permettrait d'ailleurs pas de dégager des réserves supplémentaires substantielles.

M. Gérard Longuet a chargé des experts extérieurs au ministère de l'industrie d'examiner l'option industrielle retenue par la COGEMA. A l'issue de cet examen et de l'instruction du dossier par les services compétents, il est apparu que l'exploitation passée et prévue du gisement était conforme aux prescriptions du droit minier, qui interdisent l'écrémage des réserves, et que la réduction de production décidée par la COGEMA ne compromettrait pas la sécurité d'approvisionnement de la France en uranium.

En ce qui concerne le plan social lié à ce plan industriel, des améliorations ont d'ores et déjà été apportées au plan initial, notamment par la proposition de mesures en faveur d'emplois à temps partiel. Le Gouvernement veillera à ce qu'un réel dialogue s'instaure entre la COGEMA et les partenaires sociaux, afin que soient prises en juste considération les situations individuelles.

S'agissant de l'implantation de nouvelles activités, le Gouvernement a pris bonne note de vos réserves et de vos inquiétudes, monsieur Delfau, au sujet du plan d'industrialisation du Lodévois, appelé « PILIER ».

Les principes qui guident la mise en œuvre du PILIER ont été exposés aux élus par le préfet de l'Hérault en février dernier. La cellule permanente du PILIER, qui comporte l'équivalent de trois postes et demi à temps plein, travaille sous le contrôle d'un comité d'orientation et de suivi, installé le 13 mai 1993, et d'une commission technique Etat-collectivités locales-COGEMA-Charbonnages de France.

Globalement, le PILIER doit permettre de mobiliser environ 30 millions de francs en faveur des PMI implantées sur toutes les communes de la zone touchée, notamment les communes de la vallée de l'Hérault, sur une période de trois ans.

Monsieur le sénateur, le Gouvernement sera attentif à l'efficacité du dispositif mis en place. Il souhaite bien évidemment que les élus s'associent à cette vigilance, dans l'intérêt bien compris de l'ensemble de la population.

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

M. Gérard Delfau. Monsieur le ministre, voilà deux jours, de sévères affrontements ont opposé les mineurs de la COGEMA aux forces de l'ordre. Il a fallu toute notre insistance, une journée durant, pour que les mineurs interpellés soient relâchés et qu'ainsi le calme revienne sur le site.

Depuis, un très important dispositif policier est en place. Je ne méconnais pas, en tant que maire et parlementaire, la nécessité du maintien de l'ordre. Je dis simplement que les conditions sont, hélas ! réunies pour que de nouveaux affrontements se produisent.

Le carreau de la mine est occupé. Une négociation a eu lieu hier entre les délégués syndicaux et la COGEMA, au siège de l'entreprise, à Vélizy. Aucune proposition substantielle n'a été formulée par la direction de la COGEMA.

Selon des informations que je crois fiables, ce matin même, M. le Premier ministre, légitimement inquiet de l'évolution de la situation, devrait recevoir M. Syrota, P-DG de la COGEMA, pour évoquer avec lui la façon dont on peut sortir - car il faut le faire à tout prix et le plus vite possible - de ce conflit, qui menace de dégénérer.

Vous m'apportez, monsieur le ministre, un certain nombre de réponses que, pour l'essentiel, je connaissais déjà. Le seul élément positif, c'est que le zonage du programme de réindustrialisation du Lodévois concerne bien l'ensemble des communes et des cantons intéressés, notamment les communes de la vallée de l'Hérault.

Toutefois, pour le reste, monsieur le ministre, vous n'apportez aucun élément nouveau. Par conséquent, la situation que je décrivais voilà quelques instants demeure en l'état.

Il s'agit d'un conflit social très grave. Si la société COGEMA ne répond pas à la demande que j'ai adressée à M. Syrota au mois de septembre dernier concernant l'implantation de nouvelles activités sur le site, notre région sera saignée à blanc. Faute d'une reconversion industrielle nécessaire depuis le début de ce siècle, nous ne disposons même pas sur place des entreprises capables de retisser le tissu économique et de recréer des emplois.

Monsieur le ministre, aujourd'hui même - je ne parle pas pour le mois qui vient - nous sommes entrés dans une phase cruciale. Si, sur tous les points que j'ai énumérés dans ma question, des avancées significatives ne sont pas rapidement constatées, la situation que je décrivais voilà un instant risque fort de se reproduire.

J'ai dit « aujourd'hui », monsieur le ministre, afin que vous transmettiez mes propos dans les minutes qui viennent à M. le Premier ministre.

Si, sur les points spécifiques que j'ai évoqués - plan social, implantations de nouvelles activités sur le site grâce à la COGEMA et aux pouvoirs publics, effort supplémentaire de réindustrialisation de l'ensemble de la région - auxquels il

faut ajouter la nécessité d'un calendrier pour la poursuite des activités de la COGEMA dans le domaine minier - car, là aussi, nous sommes totalement dans l'incertitude - nous n'obtenons pas de réponse aujourd'hui même, je crains le pire pour l'avenir.

Sans réponse précise, nous risquons de voir se produire des événements que nul ne peut souhaiter et dont personne ne sait comment ils pourraient être maîtrisés. C'est parce que je n'ai jamais cessé de dialoguer avec toutes les parties en présence que je me permets, monsieur le ministre, de lancer cet avertissement.

M. Roland Courteau. Très bien !

CONDITIONS D'IMPLANTATION DU TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON

M. le président. 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 depuis trois ans sur l'aménagement des zones concernées entre Montpellier et Le Perthus.

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 pour la région Languedoc-Roussillon à la réalisation sans retard 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'avéreraient nécessaires dans les plus brefs délais.

Il lui demande de bien vouloir lui donner toutes précisions sur ce dernier point plus particulièrement. (N° 11.)

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, je prête, vous le savez, une attention toute particulière au fait que puissent être précisées, le plus rapidement possible, les conditions d'implantation du TGV Languedoc-Roussillon, en particulier afin de réduire les incertitudes qui affectent la définition des emprises du projet, définition que les communes et nombre de nos concitoyens réclament avec force.

A cet effet, il a été décidé de mener à leur terme les études d'avant-projet sommaire. Cette phase concerne notamment les volets hydraulique et géotechnique.

A cette fin, j'ai demandé à M. le préfet de région de préparer en liaison avec les services compétents du ministère et de la SNCF, une convention d'étude, associant l'Etat, la SNCF, la région et, éventuellement, les départements concernés.

Cette convention fera application de la circulaire du 15 décembre 1992, publiée par mon prédécesseur et relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, en tenant compte de l'état actuel d'avancement et de définition du projet TGV. Elle mettra en particulier l'accent sur la connexion avec les autres réseaux de transport et sur les aspects relatifs à l'aménagement du territoire.

Comme toujours, la principale question est de nature financière. Le coût global de cette étude est estimé à près de

40 millions de francs. J'ai d'ailleurs demandé au préfet si ce coût pouvait être quelque peu réduit, sans qu'il soit porté atteinte à la qualité des études.

Le coût de ces études sera supporté à la fois par l'Etat, la SNCF, les collectivités locales et la Communauté européenne. La participation de la Communauté semble devoir être moins élevée que celle qui était initialement prévue.

Vous connaissez la situation financière de l'Etat ainsi que celle de la SNCF ! Aussi ai-je demandé à M. le préfet d'aborder cette question avec les collectivités locales pour trouver les bases d'un arrangement acceptable pour tout le monde.

Dès hier, monsieur le sénateur, le préfet de région me faisait savoir qu'il espérait parvenir rapidement à un accord global, ce qui me réjouirait. Ainsi, dès que le financement sera trouvé, nous mettrons tout en œuvre pour que les études progressent le plus rapidement possible afin que tout le monde soit précisément informé du tracé de ce TGV.

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

M. Roland Courteau. Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'attention que vous avez bien voulu prêter à ma question.

Le TGV est en effet un élément fondamental de la structuration de notre territoire et l'aménagement de l'espace doit profiter d'un tel atout. A l'échelon européen, c'est un formidable instrument d'intégration et d'aménagement.

En Languedoc-Roussillon, notamment dans les départements de l'Aude, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales - et mon ami Gérard Delfau, sénateur de l'Hérault, ne me démentira certainement pas -, nous considérons que le TGV doit contribuer à assurer à la fois un équilibre et une solidarité, tant nationale qu'euro-péenne, entre les régions de l'arc méditerranéen et celles du nord ou du centre de notre continent.

Un constat s'impose, le Languedoc-Roussillon et, plus particulièrement, le département de l'Aude se trouvent au confluent de deux axes majeurs : le premier relie l'Espagne à l'Allemagne par la Catalogne, le littoral languedocien, les vallées du Rhône et du Rhin, le second, l'arc méditerranéen, relie l'Espagne à l'Italie.

Nos chances de développement, dans l'Aude comme dans l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon, sont assurément liées au TGV. Nous estimons que l'« effet TGV » couvrira tout l'espace régional. Il est clair que, grâce à une liaison très rapide avec Barcelone, Paris, Francfort ou Milan, notre pouvoir d'attraction sur les entreprises et les activités sera accru.

Telles sont les raisons qui nous conduisent à dire qu'il ne faut pas perdre de temps dans la réalisation du projet de TGV Languedoc-Roussillon entre Montpellier et Le Perthus, tronçon qui constitue un maillon européen essentiel. Notre développement économique en dépend.

Cela signifie qu'il est urgent d'arrêter le tracé, de définir les dessertes et la complémentarité avec les lignes classiques, de préciser le lieu d'implantation d'une gare dans l'Aude.

Nous souhaitons voir préciser, dans un premier temps, les conditions d'implantation du projet TGV entre Montpellier et Le Perthus.

En effet, vous l'avez vous-même souligné, monsieur le ministre, nombre de maires ainsi que des socioprofessionnels et des SAFER s'inquiètent des problèmes causés par l'incertitude qui continue de planer sur le tracé définitif du TGV. Ces problèmes tiennent à la définition de la bande d'étude, dans laquelle tout projet d'investissement est aléatoire.

Des précisions sur le tracé définitif permettront aux investisseurs, qu'ils soient agriculteurs ou non, d'avancer dans

leurs projets de développement à proximité de la future ligne. En menant à leur terme les études d'avant-projet sommaire du TVG Languedoc-Roussillon, on allégera les contraintes qui pèsent aujourd'hui sur ces espaces, en même temps qu'on éclairera le choix du site d'implantation d'une gare dans l'Aude.

S'agissant du financement, monsieur le ministre, votre réponse m'a quelque peu étonné. Je croyais en effet cette question pratiquement réglée.

En janvier 1993, M. Jean-Louis Bianco, votre prédécesseur, nous a fait part, à M. Raymond Courrière et à moi-même, de sa volonté de mener à leur terme ces études d'avant-projet sommaire sur le projet TGV entre Montpellier et Le Perthus. En février dernier, il demandait, dans une lettre dont j'ai ici la photocopie, à M. le préfet de la région Languedoc-Roussillon de préparer un projet de convention d'étude associant « l'Etat, la SNCF, la région et, éventuellement, les départements concernés ». Cela, vous venez d'ailleurs de le rappeler, monsieur le ministre.

Cependant, dans cette même lettre, M. Bianco précisait que « l'Etat et la SNCF contribueraient pour leur part, à hauteur de 21 millions de francs, au financement de ces études, dont le coût est effectivement estimé à 40 millions de francs ». M. Bianco ajoutait qu'il était « favorable, en accord avec le conseil régional, à l'utilisation des 10 millions de francs de crédits PIM - programmes intégrés méditerranéens - par réaffectation à ces études ». Quant à la différence, soit 9 millions de francs, elle pouvait faire l'objet d'une discussion avec les autres collectivités concernées.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous faites état de certaines difficultés et de l'incertitude qui plane sur les crédits européens. Vous pensez sans doute aux difficultés financières qui pourraient affecter la participation de l'Etat et de la SNCF. D'ailleurs, vous ne parlez plus des 21 millions de francs. Je suis donc inquiet à cet égard.

Cela signifie-t-il, en effet, que la participation de l'Etat et de la SNCF serait inférieure à ce chiffre, et donc que nous serions, au moins partiellement, « lâchés » ? Tout le montage financier serait-il à refaire ? Surtout, cela doit-il donner à penser que les collectivités concernées vont être appelées à compenser ce désengagement partiel de l'Etat et de la SNCF ?

Nous aimerions, en particulier mes collègues Raymond Courrière, Gérard Delfau et moi-même, qui suivons de près ce dossier, que vous apportiez des précisions sur ce point.

En ce qui concerne le financement des études, la participation du conseil général de l'Aude avait été évoquée dans un montage antérieur. Son président, M. Raymond Courrière, m'a assuré que la possibilité de cette participation restait ouverte.

En revanche, si le département de l'Aude devait envisager un effort financier supplémentaire, nul doute qu'il n'accepterait d'examiner cette éventualité que dans le cas où il recevrait la ferme assurance de l'implantation d'une gare TGV sur son territoire. Monsieur le ministre, il s'agit là pour nous, Audois, d'un élément essentiel de ce dossier, qui, je le répète, conditionne le développement économique et l'avenir de notre département comme de l'ensemble de notre région.

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. Monsieur le sénateur, premièrement, en ce qui concerne le financement, avant la fin de la semaine prochaine, nous allons faire, avec le préfet de région, le point

exact de la situation, et je vous transmettrai immédiatement nos conclusions. Il convient, en particulier, de régler au plus vite la question des 10 millions de francs de crédits PIM; il semble que nous ne puissions pas les obtenir mais qu'il soit envisageable de mobiliser la même somme sur une autre ligne budgétaire.

Deuxièmement, je vous indique que le Gouvernement partage votre volonté de faire avancer très rapidement les études tendant à la délimitation de la bande d'approche, de façon à lever les incertitudes quant aux projets d'investissement, notamment autour des gares.

Troisièmement, je tiens à vous apporter mon plein appui dans votre souci de doter votre région et, plus largement, la France de ce formidable outil de développement national, qui est aussi un instrument d'épanouissement des relations européennes. Je vous sais gré de la manière dont vous appréhendez cette affaire, car, je le dis très clairement, je vois trop souvent des personnes, de simples citoyens mais aussi des élus, réclamer des gares TGV et refuser les lignes, alors que ce sont des projets que nous devons porter tous ensemble.

EXONÉRATION DE LA DISTILLATION OBLIGATOIRE POUR CERTAINS VITICULTEURS DU VAL DE LOIRE

M. le président. M. Dominique Leclerc attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur le problème de la distillation 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 n'ont été que faiblement indemnisés. La récolte de 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 pertes en raison du gel de 1991. (N° 14.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie d'excuser l'absence de M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche, qui est retenu par des négociations internationales.

M. Puech m'a chargé, monsieur le sénateur, de vous indiquer qu'il comprend parfaitement les préoccupations des viticulteurs du Val de Loire, qui ont effectivement subi l'an dernier des pertes importantes de récolte du fait des gelées du printemps 1991.

Ces pertes de récolte ont, dans certains cas, provoqué des pertes de parts de marché, qu'il est toujours difficile de reconquérir, chacun le sait.

Différentes mesures ont été prises en leur temps pour soutenir les viticulteurs sinistrés.

D'une part, 400 millions de francs du fonds de calamités agricoles ont été mobilisés. Ces crédits ont, pour leur plus grande partie, été attribués aux producteurs de vins de table et de vins de pays.

D'autre part, toujours selon les mêmes critères, la section viticole du fonds de solidarité nationale a été dotée de 450 millions de francs sur trois ans, ce qui a permis d'alléger la charge financière des prêts « calamités » qui ont été consentis.

En outre, au-delà du dispositif classique d'indemnisation des calamités agricoles, une aide exceptionnelle à la trésorerie, d'un montant de 18 millions de francs, a été mise en œuvre, sous forme de bonifications de prêts à court terme pour les viticulteurs n'ayant pas accès aux prêts « calamités ».

Enfin, une dotation de 15 millions de francs a été engagée et répartie au profit des coopératives ayant connu une forte chute des apports du fait du gel.

Il convenait de rappeler ces différentes mesures pour mettre en lumière la nécessité de bien différencier, d'une part, les légitimes mesures de soutien aux producteurs sinistrés en 1991 et, d'autre part, l'obligation de rétablir l'équilibre du marché des vins en éliminant les excédents observés en 1992-1993.

Sur la base du bilan prévisionnel de campagne établi pour cette campagne, la Commission des Communautés européennes a décidé de fixer à 3,5 millions d'hectolitres le volume des excédents à distiller en France. Il faut noter, au passage, que cette obligation reste limitée au regard des volumes de distillation qui ont été imposés aux autres Etats membres - respectivement 12,8 millions d'hectolitres en Espagne et 8,8 millions d'hectolitres en Italie.

Il importe, dans ce contexte, que la France respecte au mieux cette obligation de distillation.

Pour en faciliter la réalisation, tout en tenant compte de l'effort particulier demandé aux viticulteurs français du fait de l'importante différence de prix entre les vins français et les vins de table italiens et espagnols commercialisés à bas prix, une mesure exceptionnelle de soutien national à la distillation préventive a été mise en œuvre, pour un montant de près de 210 millions de francs.

Cette mesure a permis aux viticulteurs de livrer à la distillation préventive un volume correspondant à 9 hectolitres par hectare à un prix proche du prix moyen des vins de table, soit 24 francs par degré-hectolitre.

Il a été précisé aux producteurs, dès juillet 1992, que la réalisation de cet effort, au titre de la distillation préventive, dispenserait les viticulteurs de toute obligation supplémentaire de distillation obligatoire, dont il faut rappeler qu'elle est payée à très bas prix : moins de 5 francs par degré-hectolitre.

Dans la pratique, une très grande majorité de viticulteurs a accepté ce contrat puisque plus de 2,7 millions d'hectolitres ont pu être distillés au titre de la distillation préventive.

Il est très important de souligner que toute dérogation à ce contrat passé avec les représentants professionnels de la viticulture constituerait une injustice, difficile à faire admettre à l'égard de la grande majorité des producteurs qui ont joué le jeu.

Au-delà de cette question d'équité, l'élimination des excédents de production constitue un effort indispensable pour assurer le maintien des cours du vin et, ainsi, préserver le revenu des viticulteurs.

Cette démarche, qui a toujours été défendue par les responsables professionnels viticoles français, ne saurait être remise en cause sans provoquer un affaiblissement dangereux de notre crédibilité sur le plan communautaire.

En effet, nous allons très prochainement nous engager dans la négociation de la réforme de l'organisation commune des marchés viti-vinicoles, et il importe que nous

puissions y défendre avec vigueur et légitimité le principe d'une plus grande responsabilisation des Etats-membres, de façon que soient équitablement et rigoureusement répartis les efforts d'élimination des excédents structurels.

La France a, de ce point de vue, à la différence de certains de ses partenaires, déjà réalisé une grande partie du chemin, en développant, depuis de nombreuses années, une politique de maîtrise des rendements et d'amélioration de la qualité, notamment à travers la démarche du vin de pays, qui s'illustre particulièrement dans le Val de Loire.

Il importe que nous préservions cet avantage, et le Gouvernement est décidé à faire en sorte que, à l'occasion de cette réforme, le cas des vins de pays soit mieux pris en compte.

La possibilité de réaliser la distillation préventive par transfert d'obligation à l'intérieur du territoire national constitue l'un des moyens qui devraient permettre aux producteurs de vins de table de qualité et de vins de pays de préserver, voire d'accroître, leurs parts de marché, tout en contribuant à l'effort national de rééquilibrage du marché.

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

M. Dominique Leclerc. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre réponse très complète. Vous avez replacé le problème de la distillation obligatoire dans le contexte qui doit être le sien, c'est-à-dire le contexte européen.

Sachez que, par cette question relative à l'exonération de la distillation obligatoire pour les viticulteurs du Val de Loire, j'ai voulu attirer votre attention sur la situation délicate dans laquelle se trouve la viticulture, notamment en Touraine, et ce, comme vous l'avez souligné, malgré les années fastes que nous venons de connaître.

En dépit d'importants efforts de restructuration, de commercialisation, d'amélioration de la qualité, et surtout malgré un rajeunissement de la profession. Or il ne faut pas oublier l'importance économique et culturelle que présente la viticulture pour le Val de Loire.

Vous le savez, monsieur le ministre, les recettes de la viticulture sont affectées par une diminution importante des prix de vente alors que, c'est un fait patent, les charges augmentent.

Appliquer une distillation obligatoire entraînera bien évidemment une diminution supplémentaire des revenus d'exploitation déjà fortement atteints par une perte d'environ 50 p. 100 due au gel survenu en 1991.

Par ailleurs, les études relatives à la vente des vins du Val de Loire témoignent du succès de ces produits auprès des consommateurs, notamment sur le marché à l'exportation.

Les viticulteurs devraient et voudraient distiller des vins de cépage, pour lesquels ne se pose pas de problème d'écoulement.

Il serait préjudiciable de laisser échapper certaines opportunités par manque de vin, d'autant que la concurrence, on le sait, n'est plus seulement hexagonale, mais également communautaire et mondiale. Nous devons veiller à la régularité de la production.

3

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Jacques Larché une proposition de loi précisant certaines dispositions du code électoral relatives au financement et au plafonnement des dépenses électorales.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 307, 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.

4

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, tendant à réformer le droit de la nationalité.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 308, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 18 mai 1993, à dix-sept heures et le soir :

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

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 ce débat devront être faites au service de la séance avant le lundi 17 mai 1993, à dix-sept heures.

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

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi constitutionnelle portant révision de la Constitution du 4 octobre 1958 et modifiant ses titres VII, VIII, IX et X (n° 231, 1992-1993) est fixé au mardi 25 mai 1993, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi constitutionnelle portant révision de la Constitution du 4 octobre 1958 et modifiant ses titres VII, VIII, IX et X (n° 231, 1992-1993) devront être faites au service de la séance avant le lundi 24 mai 1993, à dix-sept heures.

Scrutin public à la tribune

En application de l'article 60 *bis*, premier alinéa, du règlement, la conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à un scrutin public à la tribune lors du vote sur l'ensemble du 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).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix heures cinquante.)

*Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON*