

# 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 1993-1994

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

11<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du vendredi 22 avril 1994**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY

1. **Procès-verbal** (p. 1207).
2. **Dépôt d'un rapport de la Banque de France** (p. 1207).
3. **Questions orales** (p. 1207).

*Difficultés financières des centres  
d'aide par le travail* (p. 1207)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. – M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Mme Marie-Claude Beaudou.

*Dégradation des relations ferroviaires  
au nord de Paris* (p. 1209)

Question de M. Charles-Edmond Lenglet. – MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Charles-Edmond Lenglet.

*Renforcement des dessertes aériennes  
avec les capitales européennes  
à partir de l'aéroport d'Orly* (p. 1211)

Question de M. Jean-Jacques Robert. – MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Jean-Jacques Robert.

*Choix du tracé de l'autoroute A 51  
Grenoble-Sisteron* (p. 1213)

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

*Situation des personnels des hôtels Méridien* (p. 1214)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. – M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Mme Marie-Claude Beaudou.

*Sécurité des installations  
industrielles et nucléaires* (p. 1216)

Question de Mme Françoise Seligmann. – M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Mme Françoise Seligmann.

*Production ovine dans l'Union européenne* (p. 1217)

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

M. le président.

4. **Dépôt d'un rapport du Conseil supérieur de l'audiovisuel** (p. 1218).
5. **Dépôt d'un rapport d'information.** (p. 1218).
6. **Ordre du jour.** (p. 1218).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

### vice-président

La séance est ouverte à dix heures dix.

**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.

### DÉPÔT D'UN RAPPORT DE LA BANQUE DE FRANCE

**M. le président.** M. le président a reçu de M. le Gouverneur de la Banque de France, en application de l'article 19 de la loi n° 93-980 du 4 août 1993 relative au statut de la Banque de France, un rapport sur les opérations de la Banque de France, la politique monétaire et ses perspectives.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

3.

### QUESTIONS ORALES

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

Je prie le Sénat de bien vouloir excuser la présidence pour les quelques minutes de retard avec lesquelles nous avons ouvert cette séance, malgré son report de neuf heures trente à dix heures. M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat en connaît d'ailleurs le motif, de même que je connais le motif pour lequel Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, ne pourra être présente ce matin. Vous la remplacerez donc, monsieur le ministre, et je vous en donne acte.

#### DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DES CENTRES D'AIDE PAR LE TRAVAIL

**M. le président.** Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, sur les difficultés

croissantes de nombreux centres d'aide par le travail, les CAT, conduits progressivement à envisager une fermeture pour cessation de paiement.

Elle attire son attention sur l'insuffisance des dotations budgétaires de 1994 touchant l'ensemble des établissements spécialisés, et des CAT en particulier, compromettant l'application de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées.

Elle lui demande quelles mesures envisage le Gouvernement afin d'apporter des aides financières complémentaires urgentes et de permettre de maintenir les activités de tous les établissements spécialisés et des CAT.

Elle lui demande quelles mesures elle envisage en faveur de deux programmes pluriannuels de création de places en CAT - 10 000 au moins - et en maisons d'accueil spécialisé - MAS - ou foyers à double tarification - 5 000 au moins - que le Parlement pourrait examiner au cours de la session actuelle. (N° 102.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.** Je renouvelle tout d'abord les excuses de Mme le ministre d'Etat à Mme Beaudeau et à la Haute Assemblée.

Madame le sénateur, les organismes publics et les associations gestionnaires des centres d'aide par le travail connaissent depuis plusieurs années des difficultés financières. Aussi, pour apprécier et analyser l'importance réelle de ces difficultés, M. le ministre du budget, porte-parole du Gouvernement, et Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, ont pris l'initiative d'organiser une inspection commune, confiée à l'inspection générale des affaires sociales et à l'inspection générale des finances.

Les conclusions de cette inspection commune ont fait apparaître que, dans la réalité, les situations sont très disparates d'un établissement à l'autre et d'un département à l'autre. La mission formule donc diverses recommandations à court et à moyen terme, notamment l'élaboration de budgets « base zéro », ce qui implique le réexamen systématique des conventions et des budgets en 1994 et en 1995.

En effet, une simple réactualisation des coûts de chaque établissement ne manquerait pas d'accroître les disparités constatées et ne résoudrait aucunement les difficultés des centres d'aide par le travail les moins bien dotés.

En conséquence, les services déconcentrés du ministère des affaires sociales ont reçu pour tâche prioritaire d'examiner chacune des conventions qui les lient aux établissements ainsi que les budgets correspondants. Ils seront aidés par une mission d'appui, qui disposera ainsi des éléments pour chiffrer les besoins susceptibles d'être pris en compte sur le plan national.

Dès maintenant, madame le sénateur, les situations les plus aiguës seront examinées au cas par cas, afin qu'aucun établissement ne ferme en raison de l'insuffisance de moyens financiers nécessaires à son fonctionnement, tels qu'ils auront été appréciés par la mission d'appui.

En ce qui concerne le développement des capacités d'accueil pour les travailleurs handicapés et les adultes lourdement handicapés, il n'est pas raisonnable de prévoir, en raison de l'incertitude de la conjoncture économique et budgétaire, des engagements fermes de programmation pluriannuelle.

Mme le ministre d'Etat est néanmoins consciente de l'importance des besoins ; c'est la raison pour laquelle le financement de 2 000 places supplémentaires en CAT est inscrit dans la loi de finances de 1994. Elle demandera, par ailleurs, que cet effort soit poursuivi, car le soutien et la prise en charge des personnes handicapées constituent, à ses yeux, une priorité.

**M. le président.** La parole est à Mme Beaudou.

**Mme Marie-Claude Beaudou.** Monsieur le président, je regrette sincèrement l'absence de Mme le ministre d'Etat...

**M. le président.** Madame Beaudou, sans doute n'ai-je pas été assez précis. Mme Veil avait pris ses dispositions pour être présente à neuf heures trente, et ce n'est que parce que la séance a été reportée à dix heures, heure à laquelle elle devait assister à un comité interministériel, qu'elle n'a pu venir vous répondre personnellement.

**Mme Marie-Claude Beaudou.** Je comprends parfaitement, monsieur le président, que Mme Veil, compte tenu de ses obligations, n'ait pu modifier son emploi du temps. Ce que je regrette, c'est que la séance ait été reportée à dix heures.

Cela étant, je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu venir répondre à ma question ce matin.

Parmi tous les dossiers, toutes les études et analyses relevant de mon secteur de travail à la commission des affaires sociales du Sénat, les plus volumineux sont ceux qui traitent des problèmes des personnes handicapées, au nombre de cinq millions dans notre pays.

Les demandes d'intervention, les souhaits de ceux que je reçois dans ma permanence concernent également un grand nombre des personnes handicapées de naissance ou qui le sont devenues à la suite de maladie, d'accident du travail ou d'accident de la circulation, et il doit en être de même pour la plupart de mes collègues de la commission des affaires sociales.

A la lecture du dernier rapport établi par M. le médiateur de la République et dressant le bilan des affaires traitées par ses services, j'observe le même phénomène. Le classement par chapitres donne la répartition suivante : citoyen et impôt, dix pages ; chômage, dix pages ; droits de l'homme, vingt-huit pages ; personnes handicapées, trente-huit pages.

En période de crise, le sort des plus vulnérables devient angoissant. Le problème de l'emploi, qui est déjà dramatique pour tous, devient souvent sans solution pour une personne handicapée.

En milieu ordinaire, les personnes handicapées sont au nombre de 264 000 dans des établissements privés et semi-publics, soit 3,7 p. 100 de l'ensemble des travailleurs, alors que la loi de 1987 fixait un objectif de 6 p. 100. Pour atteindre cet objectif, il faudrait créer 150 000 emplois ; moins de 10 000 le sont actuellement.

De plus, le patronat se défait de ses obligations en versant à l'Association nationale de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des handicapés, l'AGEFIPH, des sommes importantes qui, au début, restaient inutilisées et qui, aujourd'hui, ne servent pas à la création d'emplois.

En milieu protégé, c'est-à-dire s'agissant des CAT et des ateliers protégés avec garantie de ressources et encadrement éducatif et thérapeutique, la situation est la suivante.

En CAT, le nombre de places est passé de 35 000, en 1978, à 66 170 en 1988. A compter de 1989, le Gouvernement a pris l'engagement de créer 10 800 places pour la fin de l'année 1993.

Pour ce qui est des ateliers protégés, le nombre de places a plus que doublé de 1978 à 1988, passant de 3 427 à 7 837, avec, de 1989 à 1993, 3 600 places supplémentaires.

Malgré une amélioration sensible, que vous avez soulignée, monsieur le ministre, nous constatons une élévation importante des demandes d'entrée en CAT et une orientation vers les commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel, les COTOREP, en progression constante. Cette constatation des besoins justifie la nécessaire poursuite d'une politique de création de places dans les CAT et les ateliers protégés.

Le CAT est devenu une pièce maîtresse pour l'emploi de nombreuses personnes handicapées. Pour certains, vous l'avez dit, c'est une solution de transition préparant au retour en milieu ordinaire.

De ce point de vue, monsieur le ministre, votre réponse m'inquiète. Elle n'est ni réaliste ni concrète, car elle ne définit pas les aides financières à apporter de toute urgence pour que la plupart des CAT ne se retrouvent pas en cessation de paiement, et votre annonce du budget zéro n'en est que plus inquiétante.

Dans le département du Val-d'Oise, si des mesures immédiates n'interviennent pas, ce sont six CAT employant 474 travailleurs handicapés et 108 personnes assurant le fonctionnement qui disparaîtront. Le même phénomène peut être constaté dans tous les départements.

Les budgets des CAT et les aides qui leur sont consenties ont considérablement diminué. Aider ces organismes, c'est aussi réparer les effets d'une politique insuffisante ces dernières années.

Vous ne nous avez pas annoncé la création de nouvelles places. Vous ne vous êtes pas engagé clairement sur la proposition faite par l'UNAPEI de lancer deux programmes pluriannuels ; création de 10 000 places en CAT et de 5 000 places en maisons d'accueil spécialisé, les MAS, ou en foyers à double tarification.

Enfin, entendez-vous conserver au CAT sa mission sociale ? Vous ne l'avez pas réaffirmé de façon péremptoire ! Pourtant, cela nous semble important. Le code de la famille précise que l'aide sociale prend en compte la formation professionnelle et le fonctionnement de l'atelier. Or, des orientations nouvelles et néfastes se font jour. Le report systématique des frais sur le budget commercial fait appel à des notions de rentabilité et de productivité qui sont difficilement applicables dans des CAT, où travaillent des personnes handicapées, et contrairement à la vocation sociale de ces CAT.

Sur ces trois questions, monsieur le ministre, le Gouvernement s'est engagé, et même avec ferveur, au Champ-de-Mars, au mois d'octobre dernier, lors d'une manifestation nationale de l'UNAPEI au cours de laquelle Mme le ministre des affaires sociales avait pris la parole.

Le Gouvernement doit passer aux actes.

Il doit non seulement maintenir les CAT, ce qui suppose une aide urgente pour assurer leur fonctionnement, mais les développer, pour mettre en application le plan de 10 000 places.

Il doit conserver le caractère social des CAT, en ne leur imposant pas les pratiques de l'argent, en conservant les choix humains qui ont été faits et qui déterminent leur fonctionnement.

Des crédits d'Etat, des places nouvelles, le maintien d'une orientation sociale prioritaire, tels sont les choix à faire. Il n'en est pas d'autres qui ne sacrifient, une fois de plus, le sort des personnes handicapées. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

#### DÉGRADATION DES RELATIONS FERROVIAIRES AU NORD DE PARIS

**M. le président.** M. Charles-Edmond Lenglet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la dégradation inquiétante des relations ferroviaires au nord de Paris, notamment dans les départements de l'Oise, de la Somme et dans la zone côtière du Pas-de-Calais.

Le déraillement, le 21 décembre 1993, du TGV Nord à Chaulnes (Somme) survenant après celui de Saint-Leu-d'Esserent (Oise) et la mort tragique de deux lycéens en gare de Rosières (Somme) justifient la création d'une commission d'enquête sur les conditions de transport sur l'ensemble des lignes de Paris-Nord et les conditions dans lesquelles se sont déroulés les travaux de la ligne TGV Nord.

Il lui rappelle que la ville d'Amiens était jusqu'au 22 mai 1993 la capitale régionale la mieux desservie de France pour ses relations avec Paris, car Amiens-Longueau, plaque tournante du réseau Nord, bénéficiait du passage de tous les trains à destination de Lille et de Calais.

Or depuis le 23 août 1993, date de la mise en service du TGV Nord, qui évite Amiens, les usagers réguliers de la SNCF n'ont jamais connu de conditions de transport aussi détériorées entre Amiens et Paris.

Cette situation est intolérable et difficilement tolérée.

Au moment où le Gouvernement s'engage dans une politique d'aménagement du territoire, l'Etat se doit d'agir auprès de la SNCF pour qu'elle s'engage d'abord à rétablir des moyens de communication rapides et fiables, puis à les améliorer.

C'est pourquoi il est nécessaire et urgent que le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme prenne en compte les revendications exprimées par les parlementaires de la Somme en ce qui concerne :

- la reconnaissance du fait que la mise en service du TGV Nord cause un préjudice certain aux liaisons classiques dont bénéficiaient les habitants de la Somme ;
- l'amélioration de la desserte entre Amiens et Paris, dégradée depuis la mise en service du TGV Nord au-delà d'Amiens, en priorité des priorités ;
- l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne-sur-Mer dans le cadre de l'aménagement du territoire de la zone côtière de la Somme et du Pas-de-Calais ;
- l'échéancier de la réalisation du TGV Paris-Londres, dit « barreau d'Amiens » ;
- l'implantation à Amiens, centre du réseau Nord, de la direction régionale SNCF Nord, qui seule peut assurer la prise en compte de leurs légitimes revendications. (N° 92.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le sénateur, la qualité du service public est évidemment une priorité. C'est particulièrement vrai dans le domaine de la sécurité.

Après l'accident de Saint-Leu-d'Esserent, il a été demandé à la SNCF d'étudier la possibilité de proscrire les dépôts de matériel de chantier lors des opérations de maintenance. Vous savez que cet accident était dû à un acte de malveillance dont l'auteur a heureusement été identifié.

Pour l'accident de TGV à Ablaincourt-Pressoir, la SNCF a pris des mesures de réduction de vitesse sur le parcours Paris-Lille. Une inspection de la ligne a eu lieu sur une longueur de 100 kilomètres afin de repérer les zones où de nouveaux désordres pourraient se produire, et toutes les mesures de sécurité possibles sont prises.

Quant à l'accident de Rosières, qui a coûté la vie à deux lycéens, il rappelle la nécessité de campagnes de prévention auprès des jeunes usagers. La SNCF expérimente actuellement une telle campagne en milieu scolaire dans le but, ensuite, de l'étendre progressivement.

Les retards fréquents constatés sur la ligne Amiens-Paris ont plusieurs causes : les travaux de la gare du Nord et des voies à l'approche de Paris, les problèmes météorologiques et, hélas ! la multiplication des actes de malveillance.

La mise en service du TGV Nord-Europe a induit des changements dans les comportements de mobilité. La SNCF, en étroite collaboration avec les collectivités, a réaménagé la desserte d'Amiens et, plus largement, celle de la Somme.

Les propositions de réaménagement des grilles de desserte ont été et seront encore présentées par la SNCF aux responsables locaux. La desserte d'Amiens, qui a été présentée à l'été de 1993, est de treize ou de quatorze relations par jour et par sens. Cette desserte, eu égard au potentiel de trafic, est dense.

Quant à l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne-sur-Mer, ligne qui perdra une part importante de son trafic avec la montée en charge du TGV Nord, elle n'apporterait que des avantages très limités pour un coût d'investissement lourd. L'essentiel de son financement devrait, au surplus, être supporté par les collectivités publiques.

La région Nord Pas-de-Calais serait, pour sa part, disposée à participer à l'opération sur le tronçon Boulogne-sur-Mer-Rang-du-Fliers, mais la région Picardie ne considère pas, semble-t-il, ce projet comme une priorité ; elle n'en a pas demandé l'inscription au contrat de plan Etat-région, qui est la manifestation réelle de la volonté des régions.

Pour le projet de TGV Picardie, M. Guéret, ingénieur général des ponts et chaussées, a remis en 1991 un rapport d'études préliminaires. J'ai chargé M. Guéret de faire des propositions quant à l'organisation du grand débat, qui doit maintenant avoir lieu, sur l'intérêt économique et social de cette réalisation. Ce débat devra prendre en compte les résultats de l'étude intermodale relative au « corridor Nord » que mènent actuellement les services de mon ministère.

En ce qui concerne la réorganisation des directions régionales de la SNCF, j'ai dit lors du débat sur les transports devant la Haute Assemblée qu'elle était nécessaire dans son principe, que ces directions régionales devant s'efforcer de correspondre, d'une part, aux besoins internes de la SNCF, et, d'autre part, à la nouvelle organisation administrative des régions françaises.

Cependant, le projet qui a été mis au point par le président de la SNCF, M. Fournier, n'est pas sans graves conséquences. C'est la raison pour laquelle la SNCF

continue d'y réfléchir en privilégiant le dialogue à l'intérieur de l'entreprise et avec l'ensemble des représentants des régions.

J'ai par ailleurs demandé à M. Hubert Haenel, président de la mission d'enquête sénatoriale sur la SNCF créée voilà quelques mois, d'animer un groupe de travail avec les régions françaises ayant le plus soutenu le rail au cours des dernières années – son rapport vient de m'être remis il y a quelques jours – afin de favoriser un véritable dialogue et un esprit de coresponsabilité entre l'Etat, les régions et la SNCF pour les lignes d'intérêt local comme pour les lignes d'intérêt interrégional.

C'est notamment dans ce cadre que doit être recherchée la meilleure solution pour atteindre l'efficacité interne de la SNCF et pour faciliter le dialogue avec les élus régionaux les mieux à même de faire remonter les vœux et les besoins des populations. Je précise qu'il ne s'agira que d'expériences, qui ne vaudront pas adoption par avance de tel ou tel projet. Ce sera l'une des tâches prioritaires du prochain président de la SNCF, avec la mise au point du contrat de plan entre l'Etat et la SNCF avant le 31 décembre, du moins je l'espère.

**M. le président.** La parole est à M. Lenglet.

**M. Charles-Edmond Lenglet.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir tenu à répondre personnellement à l'inquiétude des usagers des liaisons classiques Paris-Lille et Paris-Calais, je ne parle pas du TGV.

Grand événement aujourd'hui, d'autant plus remarquable qu'il s'était déjà produit il y a trois jours : le train en provenance de Calais qui doit entrer en gare du Nord à huit heures quarante et une est bien arrivé à huit heures quarante et une ! Nous n'avions pas connu une telle exactitude depuis longtemps ! (*Sourires.*)

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Surtout en gare du Nord !

**M. Charles-Edmond Lenglet.** Il y a quinze jours, on comptait encore de vingt minutes à une heure et demie de retard pour un trajet de cent trente-quatre kilomètres, dont la durée normale est de une heure dix à une heure vingt selon les trains.

Je reconnais, certes, les mérites de la SNCF, mais je tiens à dire que cette situation est apparue après la mise en service du TGV Nord.

Jusqu'au 23 mai 1993 les voyageurs qui se rendaient à Lille ou à Calais passaient obligatoirement par les gares d'Amiens et de Longueau.

Depuis la mise en service du TGV Nord, les passagers à destination de Lille empruntant le TGV ne passent plus par Amiens.

A l'époque, le Gouvernement et l'état-major de la SNCF ont décidé que le TGV ne passerait pas par Amiens, soit ! Mais la conséquence en est qu'aujourd'hui Amiens n'est plus desservie par les trains à destination de Lille qui, autrefois, s'y arrêtaient. C'est un très grand bouleversement pour les 700 000 habitants de la région.

Au reste, il faut prendre en compte non seulement le nombre de trains mis à la disposition des usagers, mais aussi les horaires proposés : certains trains sont plus pratiques que d'autres, monsieur le ministre, notamment ceux du matin, qui, faut-il le rappeler, acheminent chaque jour 1 500 personnes vers Paris.

Or, depuis presque un an, ces voyageurs arrivaient chaque jour à Paris avec des retards atteignant parfois deux heures et étaient obligés de faire signer des justificatifs de retard par la SNCF pour les présenter à leur employeur.

Espérons que l'exception de ce matin deviendra la règle et qu'ainsi les passagers n'auront plus à subir de tels retards. D'ailleurs, est-il bien normal qu'un trajet pour lequel, il y a quinze ans, il fallait compter une heure, s'effectue aujourd'hui, au mieux, en une heure dix minutes et, au pire, en une heure trente minutes ? Personnellement, je ne le pense pas !

Vous avez également parlé des incidents, monsieur le ministre. Il est vrai que leur nombre a diminué et que ceux qui se sont produits ont le plus souvent eu pour origine la malveillance. Depuis l'accident tragique survenu en gare de Rosières, bien des trains sont passés sur les rails et, heureusement, nous n'avons pas eu à déplorer d'autre incident grave.

J'en viens à l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne-sur-Mer, dont la SNCF n'a jamais voulu, alors que cette ligne dessert toute la zone littorale, depuis la côte de la Somme jusqu'à Calais.

Aujourd'hui, la région Nord - Pas-de-Calais, comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, a déjà électrifié la ligne Calais-Boulogne. Reste maintenant à électrifier le tronçon Boulogne-Amiens, ce qui permettrait de boucler l'électrification du réseau. C'est une question de logique dans le cadre d'un bon aménagement du territoire.

En outre, l'électrification complète de cette ligne permettrait, en cas d'incident sur la ligne principale, le passage de TGV roulant à 180 kilomètres à l'heure.

Pour sa part, la région Nord - Pas-de-Calais est prête à contribuer à l'électrification du tronçon traversant son territoire et la région Picardie a annoncé avant-hier qu'elle était disposée à participer à cet aménagement pour ce qui concerne le département de la Somme.

Le problème n'est pas essentiellement régional, il est national. En effet, il est inexact de dire que la ligne va perdre de l'importance. Elle est peu fréquentée actuellement parce qu'il y a rupture de charge à Amiens où l'on perd huit à quinze minutes pour changer de locomotive.

**M. le président.** Monsieur Lenglet, il faut peut-être dix à quinze minutes pour changer de locomotive, mais vous avez largement dépassé les cinq minutes de temps de parole qui vous étaient imparties. (*Sourires.*) Veuillez donc conclure rapidement !

**M. Charles-Edmond Lenglet.** Monsieur le président, je vais essayer d'être rapide, mais j'ai tout de même attendu trois mois pour poser ma question. Je mérite donc votre indulgence. (*Sourires.*)

**M. le président.** Certes, mais n'en abusez pas et concluez brièvement !

**M. Charles-Edmond Lenglet.** Cette ligne va donc conserver toute son importance. Il y a toujours, en effet, un service d'aéroglossiers au départ de Boulogne et un service de ferries au départ de Calais à destination de l'Angleterre. De surcroît, quand l'autoroute A 16 sera entrée en service, beaucoup d'automobilistes de la région parisienne l'utiliseront pour se rendre à Calais, où ils prendront le ferry. Car, monsieur le ministre, tout le monde ne passera pas par le tunnel sous la Manche.

Les aéroglossiers et les ferries ont donc encore un bel avenir, et ce d'autant plus que l'électrification de la ligne peut contribuer à diminuer encore le temps d'acheminement jusqu'aux côtes.

Quant au TGV Paris-Londres, qui mérite tout de même quelques mots, monsieur le président, je précise que les Anglais ont décidé de réaliser la ligne sur 104 kilomètres ; elle devrait être opérationnelle en 2002. Ne

conviendrait-il pas, monsieur le ministre, d'amorcer la réalisation de cette ligne Paris-Londres en commençant, précisément, par le barreau d'Amiens ?

**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 Lenglet, il n'est pas douteux que la SNCF n'interviendra pas financièrement dans l'électrification de la ligne, et ce pour une question de rentabilité. Il ne peut donc y avoir de financement que de la part des collectivités publiques.

Par ailleurs, cette ligne étant d'ores et déjà doublée par une autre, son électrification n'apparaîtra pas prioritaire par rapport aux nombreux autres projets actuellement en instance. Ce dossier exige donc, pour évoluer favorablement, une très forte implication des deux régions concernées ; si elle est acquise, il sera alors difficile à l'Etat de ne pas accompagner les décisions des élus régionaux.

Vous le voyez, le sort de ce dossier dépend en grande partie des élus picards.

#### RENFORCEMENT DES DESSERTES AÉRIENNES AVEC LES CAPITALES EUROPÉENNES À PARTIR DE L'AÉROPORT D'ORLY

**M. le président.** M. Jean-Jacques Robert attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la mission fixée par le comité interministériel d'aménagement du territoire, réuni à Mende le 12 juillet 1993, à l'Ile-de-France, d'affirmer son rayonnement international.

Dans ce cadre, l'aéroport d'Orly, situé en partie dans le département de l'Essonne, se doit de privilégier l'accueil international et les relations aériennes avec l'ensemble des pays du monde.

Or force est de constater que la plate-forme aéroportuaire d'Orly n'offre pas de liaisons avec l'Europe du Nord, notamment la Grande-Bretagne, le Benelux, la Suisse ou les pays d'Europe centrale. L'Allemagne n'est desservie que par six vols hebdomadaires à destination de Francfort. L'Italie n'est desservie que par un vol par semaine à destination de la Sardaigne.

Alors que les entreprises de la région d'Ile-de-France sont concentrées principalement dans le sud-ouest de Paris, toutes les liaisons aériennes avec Londres sont regroupées sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, soit environ quatre-vingts vols quotidiens. Cela conduit à un déséquilibre flagrant des dessertes aériennes de la région, notamment en défaveur du département de l'Essonne, dont pourtant les relations commerciales avec les pays européens s'intensifient.

C'est pourquoi, devant les carences dans la desserte des capitales européennes depuis l'aéroport d'Orly et constatant, d'une part, l'évolution du trafic aérien et l'augmentation des déplacements professionnels par ce mode de transport et, d'autre part, l'impact de la proximité de l'aéroport d'Orly dans la décision d'implantation et le choix de localisation des entreprises, il lui demande s'il ne pourrait être envisagé de renforcer l'aéroport d'Orly en tant que « pôle de voyages » pour l'Europe, par l'instauration de liaisons aériennes régulières avec les pays européens desservis jusqu'ici essentiellement, voire exclusivement, par l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, afin qu'il puisse être remédié à une situation dommageable, en premier lieu, aux entreprises de son département. (N° 93.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** La répartition actuelle du trafic entre les aéroports d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle est largement déterminée par le poids de l'histoire et par les nécessités de l'exploitation. Ainsi le trafic intérieur français est-il essentiellement implanté à l'aéroport d'Orly, de même que le trafic à destination de l'Espagne, de la Grèce et du Portugal. En revanche, le trafic international à destination des autres aéroports communautaires s'est développé au départ de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle.

Pour se conformer aux obligations communautaires, un arrêté a été pris, en date du 6 décembre 1993, qui formalise cette politique de répartition du trafic intracommunautaire sur les deux plates-formes parisiennes.

J'ai pour ambition de faire évoluer la répartition existante afin de mieux répondre aux besoins des usagers de la région parisienne.

Toutefois, une telle évolution dépend beaucoup des capacités aéroportuaires ainsi que du nombre de créneaux d'atterrissage et de décollage disponibles sur chaque plate-forme aux heures commercialement intéressantes. Il est de ce fait difficile de modifier substantiellement l'état actuel de la répartition du trafic entre les deux aéroports, au moins jusqu'à la mise en service des nouvelles capacités de l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle.

J'ai néanmoins estimé souhaitable d'engager à l'aéroport d'Orly une politique d'ouverture progressive et maîtrisée de liaisons à destination des grandes métropoles européennes.

J'ai, dans cette optique, annoncé à l'automne dernier mon souhait de mener une expérience d'ouverture du trafic au départ d'Orly vers Londres de façon à accroître les possibilités de choix des usagers sur l'une des liaisons les plus denses du monde. Par ailleurs, j'avais indiqué qu'une telle ouverture ne pourrait se faire que sous conditions, d'abord de fréquences, en particulier aux heures de pointe, ensuite de capacité minimale des appareils utilisés, afin de tenir compte des problèmes de congestion de l'aéroport d'Orly et des problèmes d'environnement que connaissent les riverains.

Cependant, la pénurie de créneaux horaires à l'aéroport d'Heathrow et les difficultés rencontrées par certaines compagnies aériennes françaises pour l'obtention de tels créneaux ont rendu nécessaires des contacts appropriés avec les autorités britanniques, contacts qui n'ont pas encore permis d'aboutir à une solution satisfaisante.

En outre, les services de la Commission européenne ont fait état de leurs observations sur les règles de répartition du trafic intracommunautaire entre les aéroports d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle telles que définies par l'arrêté du 6 décembre 1993.

Ces observations, actuellement à l'étude par mes services, portent sur les effets jugés discriminatoires de ces règles - la Commission semblant croire que nous avons voulu essentiellement protéger nos compagnies, ce qui n'est pas le cas - indépendamment de l'ouverture, ou non, de liaisons entre les aéroports d'Orly et de Londres.

Ainsi, des divergences sont apparues au plan juridique entre le Gouvernement et la Commission et donnent lieu à des contacts nombreux avec les services de la Commission.

Dans ce contexte, il m'est apparu nécessaire de reporter l'ouverture des liaisons Orly-Londres, initialement prévue au printemps 1994.

Ces difficultés pourront être, je l'espère, levées dans les prochains mois, nous permettant d'avancer dans le sens souhaité par les usagers du département de l'Essonne.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Robert.

**M. Jean-Jacques Robert.** Monsieur le ministre, la question que je vous ai posée est la reprise d'une question écrite dont la réponse ne m'avait pas donné satisfaction. Cette fois encore, bien que vous soyez revenu sur le poids de l'histoire, sur les intérêts techniques et sur la pression de la Commission européenne, votre réponse m'inquiète.

Notre département a une population dont la moyenne d'âge est la plus jeune de la région d'Ile-de-France, un habitant sur trois ayant moins de dix-huit ans. Il est connu pour ses activités, en particulier en matière de recherche. Il est le siège de grandes entreprises.

Malgré tout, le taux de chômage s'est malheureusement accru, passant de 6 p. 100 en mars à 8,5 p. 100 en décembre 1993. Le nombre des demandeurs d'emploi est passé de 40 000 en 1992 à 54 000 en 1994. Les défaillances d'entreprise ont subi une augmentation notable de 21,5 p. 100. Parallèlement, les créations d'emplois ont baissé de 6,3 p. 100. C'est dire combien nous souhaitons favoriser l'ouverture des entreprises sur le monde ! Il apparaît normal, tant pour mon département que pour les départements voisins, de profiter des avantages qu'offrent les aéroports, en particulier celui d'Orly.

Aéroports de Paris, ADP, reconnaît que « le transport aérien contribue au développement commercial, industriel, culturel et touristique de la région desservie. Un aéroport est un accélérateur économique qui exerce une influence sur l'aménagement du territoire en concentrant les activités liées au transport et en constituant un pôle d'attraction pour l'économie locale (...). C'est un créateur d'emplois et un partenaire pour les collectivités locales ».

Cette influence, du reste, s'étend bien au-delà de mon département, en particulier en direction des départements de Seine-et-Marne, de l'Yonne, du Loiret, d'Eure-et-Loir, et même parfois de la région Centre.

Examinons les liaisons que l'aéroport d'Orly offre avec l'Europe du Nord, l'Europe centrale et l'Europe du Sud.

Pour l'Europe du Nord, alors qu'il n'existe aucun vol sur le Royaume-Uni et l'Irlande, on compte quarante vols quotidiens au départ de Roissy. Vous avez mentionné les difficultés de l'aéroport d'Heathrow. Mais il existe l'aéroport de Standsted, qui est un peu plus éloigné, mais qui pourrait éventuellement faire l'objet de négociations, car il est immense.

Il n'existe aucun vol sur la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark, la Norvège, la Suède et la Suisse. Il y a six vols hebdomadaires seulement sur l'Allemagne, à destination de Francfort, contre quatre-vingt-sept à Roissy.

Pour l'Europe centrale, on constate qu'il n'y a aucun vol sur l'Autriche, la Pologne, la République tchèque, la Hongrie. Il existe quatre vols hebdomadaires sur la Roumanie, à destination de Bucarest, contre un vol à Roissy. Il existe également cinq vols hebdomadaires sur la Bulgarie, à destination de Sofia, alors qu'on n'en compte aucun à Roissy.

Il est curieux de constater, lorsqu'on fait l'analyse de ces chiffres, que l'Allemagne semble avoir pris sur nous une avance très nette.

Pour l'Europe du Sud, en dehors de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce, qui sont bien desservis à partir d'Orly, on compte seulement un vol par semaine pour l'Italie, et encore, il est le samedi, à destination de la Sar-

daigne ! C'est nettement insuffisant compte tenu du rang économique excellent de l'Italie, si l'on compare avec les autres pays européens.

Ces chiffres permettent de mesurer le déséquilibre qui existe entre les dessertes d'Orly et l'exceptionnelle et indéniabile concentration d'emplois qui prévaut dans le sud-ouest de l'Ile-de-France.

Notre point de vue est partagé par les chefs d'entreprise, notamment dans les secteurs d'activités qui relèvent de la chambre de commerce et d'industrie de notre département, de la chambre de commerce et d'industrie interdépartementale, ainsi que de la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France. Ils souhaitent non seulement le maintien des dessertes internationales à partir d'Orly, mais aussi le développement de l'Europe des affaires. Leur demande va dans le sens de l'histoire, peut-être pas celle que vous avez évoquée, mais en tout cas celle de demain.

Aéroports de Paris, qui partage également ce point de vue, souhaite que d'autres villes européennes déjà desservies par des fréquences suffisantes à partir de Roissy puissent également être reliées à Orly dès lors que le volume du trafic – il faut se montrer raisonnable – justifie un partage des vols entre les deux aéroports.

Enfin, il convient de tenir compte de la progression annuelle du trafic aérien.

Alors que, en juin 1993, vous avez inauguré deux nouveaux terminaux, le hall 1 de l'aérogare d'Orly-Ouest, soit un investissement de 600 millions de francs, et le terminal C de l'aérogare 2 à Roissy, soit 900 millions de francs, et que vous avez prévu, en outre, 11 milliards de francs d'investissement pour la période allant de 1993 à 1997, orientations qui me conviennent, vous avez proposé, le 14 octobre 1993, au Conseil supérieur de l'aviation civile, des orientations qui en matière de répartition du trafic entre les deux aéroports me conviennent moins ! Il me semble que vous souhaitez affecter la quasi-totalité du trafic communautaire sur Roissy - Charles-de-Gaulle, exception faite de la desserte de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce à partir d'Orly, que vous confirmez.

Ma question pose bien le véritable choix à faire en vue d'une véritable efficacité. Est-il nécessaire de faire une répartition harmonieuse ? Je réponds par l'affirmative. Pourtant, la répartition des investissements que vous avez prévue entre les aéroports ne l'est nullement. Je pense que, effectivement, si vous procédiez à un redéploiement dans toute l'Ile-de-France en intégrant la dimension européenne, vous répondriez à l'impératif de décentralisation qui est souhaitable pour la province et que la situation en région parisienne rend nécessaire.

Vous avez évoqué la Commission européenne : ne vous laissez pas faire par elle ! Nous attendons de vous de la fermeté dans la défense de nos positions. Je vous fais confiance, monsieur le ministre, mais je préfère vous mettre en garde !

**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, vous n'avez pas à craindre la commission dans cette affaire. Ultra-libérale, elle est favorable à l'ouverture de toutes les lignes, à un libre-échange total, et refuse une ouverture progressive et maîtrisée. Je ne partage, sur ce point, ni sa philosophie ni la signature ultra-libérale des gouvernements précédents en la matière.

Dans le domaine aérien, compte tenu, surtout, de la très grave crise que traversent les compagnies, nous devons redoubler de prudence, rester modérés et aller vers une concurrence progressive, loyale et saine, d'où naîtra la modernité.

C'est la raison pour laquelle j'ai pris des mesures d'ouverture lente et progressive de notre ciel – je pense notamment à Orly-Londres en avril 1994, à Orly-Marseille en avril 1995 et à Orly-Toulouse en avril 1996 – avant que nous soyons soumis, du fait du gouvernement précédent, à la concurrence la plus sauvage parce qu'elle sera dépourvue de tout verrou, au niveau tant français qu'europpéen, et cela en avril 1997, date inéluctable.

Nous devons nous préparer à cette situation – qui ne sera pas forcément une époque de bonheur ! – avec beaucoup de précaution et de progressivité.

La première mesure d'ouverture a été prise pour Orly-Londres. Mais – et ce n'est pas sans une très grande déception que je le constate – du côté britannique, la main tendue à l'ouverture devient un poing fermé. En effet, on nous explique qu'il n'y a aucune place pour nous dans l'aéroport intéressant, mais que, en revanche, il y a, dans l'autre, toutes les places que l'on peut souhaiter.

Dans la discussion entre les autorités britanniques, bruxelloises et françaises, nous sommes pour une ouverture progressive, sans pour autant accepter de devenir les dindons de la farce !

#### CHOIX DU TRACÉ DE L'AUTOROUTE A 51 GRENOBLE-SISTERON

**M. le président.** Au nom d'un grand nombre d'élus drômois, M. Jean Besson tient à solliciter l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le tracé de l'autoroute Grenoble-Sisteron.

Cette liaison autoroutière, inscrite au schéma directeur routier national de 1987, avait deux objectifs cumulatifs : le délestage de l'A 7 et le désenclavement de la partie sud du massif alpin.

Le tracé à retenir pour l'A 51 doit garantir de manière intangible que le premier objectif pourrait être atteint. C'est une condition incontournable et toujours plus actuelle, compte tenu de l'évolution prévisible du trafic dans le couloir rhodanien. Toutes les études et simulations ont prouvé qu'un passage par Lus-la-Croix-Haute se rapproche le plus de cet objectif, et ce dans des conditions financières d'investissement et d'exploitation les plus favorables pour l'économie globale du projet.

En effet, il s'avère évident que cet itinéraire, plus court de vingt kilomètres, et présentant un dénivelé cumulé nettement inférieur, assure un meilleur transfert de trafic depuis la vallée du Rhône de plus de six mille véhicules par jour par rapport au passage par Gap.

Si l'on veut un délestage du trafic de la vallée du Rhône et stopper la prolifération des autoroutes avec notamment l'A 7 bis, cette solution par Lus-la-Croix-Haute reste la plus pragmatique sur le moyen long terme.

S'agissant de l'objectif de désenclavement de la partie sud du massif alpin, il faut rappeler que tant l'ouest – Baronnies, Diois, Buech – que l'est du massif sont concernés. De plus, il faut mettre en exergue qu'un tracé par Lus dessert à l'identique Gap via Grenoble.

Il ajoute, et cela est loin d'être négligeable, que même en prenant en compte les aménagements complémentaires sur la RN 85 – mise à deux fois deux voies de Sisteron à Gap dans le cas où le tracé par Lus serait retenu – le montant des travaux à réaliser serait inférieur.

Enfin, l'itinéraire qui franchit le col de Lus-la-Croix-Haute rencontre, au dire des techniciens, des difficultés courantes pour la construction d'une autoroute. Il n'en va pas de même du tracé par Gap, qui pose des problèmes techniques beaucoup plus complexes en traversant des zones géologiquement instables qui nécessiteraient la construction d'ouvrages de très grandes dimensions.

Voilà les arguments techniques, financiers et d'aménagement du territoire qui plaident largement en faveur du tracé par Lus-la-Croix-Haute. C'est pourquoi, avec l'ensemble des élus de la Drôme, il lui semblerait nécessaire de reconsidérer ce dossier et il souhaite connaître la position actuelle de l'Etat en la matière. (N° 99.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le sénateur, dès ma prise de fonctions, j'ai été interpellé par vous-même et par de très nombreux élus – notamment par le maire de Gap – sur ce dossier de l'A 51.

Aucun élément nouveau ne m'a semblé de nature, à cette époque, à remettre en cause les décisions prises et confirmées par tous mes prédécesseurs depuis 1988 – Dieu sait s'il y en a eu ! La durée moyenne à ce poste n'est que de neuf mois ! (*Sourires*) – sur le choix du tracé de Gap, plus précisément par l'est de cette ville.

Ces décisions avaient été prises en toute connaissance des caractéristiques de chacune des variantes. Le choix n'était pas facile, c'est exact, et aucun tracé ne pouvait satisfaire tout le monde.

Les difficultés identifiées à un stade d'études préliminaires permettaient alors d'envisager une bonne probabilité de faisabilité de ces ouvrages, même si l'on savait que, sur le terrain, de très nombreux problèmes techniques se présenteraient.

C'est donc sur la base d'un tracé par l'est de Gap que mes services ont travaillé de manière rigoureuse et approfondie pour l'élaboration de l'avant-projet sommaire qui devait permettre un lancement rapide – en tout cas, telle était ma volonté – de la procédure d'enquête d'utilité publique sur la section Col du Fau-La Saulce. Je vous rappelle que la section Grenoble-Col du Fau a été déclarée d'utilité publique par décret du 31 décembre 1993 et que le projet de décret d'utilité publique du tronçon Sisteron-La Saulce est actuellement soumis à l'examen du Conseil d'Etat.

L'étude de ces deux projets est donc très avancée et, s'agissant de la section Col du Fau-La Saulce, les décisions étant prises, il ne reste plus que la réalisation.

Dans le cadre de l'instruction de l'avant-projet sommaire de la section Col du Fau-La Saulce, qui mobilise notamment la capacité d'expertise de très haut niveau du Laboratoire central des ponts et chaussées, des interrogations sérieuses, monsieur le sénateur, sont apparues quant à la faisabilité technique du projet, eu égard aux caractéristiques géologiques et géotechniques des terrains rencontrés dans certains secteurs bien identifiés du Trièves et du Champsaur. D'ailleurs, certains d'entre eux se situent au voisinage des zones affectées l'hiver dernier par des glissements importants de terrain comme à La Salle-en-Beaumont.

Voilà quelques jours, un rapport inquiétant m'a été remis quant à la faisabilité du tracé qui a été retenu. Compte tenu de ces incertitudes, vous conviendrez que je n'envisage pas de lancer la procédure d'enquête d'utilité publique sans un éclairage complémentaire sur les difficultés réelles qui se présenteront. Je suis même prêt à engager une mission d'expertise indépendante qui,

compte tenu des implications humaines et politiques que cette affaire peut avoir, ferait appel à des experts internationaux dans les domaines géologique et géotechnique. En effet, si le tracé est impossible, il faut que tout le monde le constate. En revanche, s'il est possible, il faut qu'on le sache et qu'on en connaisse le prix.

Cependant, avant de lancer une telle procédure, je compte recevoir très rapidement l'ensemble des principaux élus concernés afin d'étudier avec eux toutes les solutions envisageables pour la poursuite des études et les procédures que l'on peut mettre au point pour cette section de l'autoroute A 51.

Je considère que cette autoroute est une priorité, que tout a été fait en liaison avec la ville de Grenoble et le conseil général de l'Isère pour régler le problème de la traversée de Grenoble, de façon qu'on n'oppose pas les populations.

Vous savez par ailleurs que, sur le rapport de mon prédécesseur, M. Louis Besson, nous envisageons la liaison entre l'Espagne et l'Italie par Cuneo et non pas par Nice, afin de repousser les voitures et les camions loin de la mer. Cela permettra un croisement assez facile entre l'autoroute qui arrive de Gap-Sisteron et celle qui mènera à la fois à l'Italie, au sud-ouest de la France, à l'Espagne et également, par une descente rapide, à Nice et à la Côte d'Azur.

La cohérence de l'ensemble est importante et permettra d'alléger l'autre autoroute rhodanienne. Il est donc capital de faire avancer le projet, et je mettrai tout en œuvre pour cela. C'est la raison pour laquelle j'avais accéléré les procédures sur le tracé de mes prédécesseurs. J'espère bien que nous n'aurons pas à constater une impossibilité technique. Si tel était le cas, nous devrions immédiatement, sur cette section, trouver ensemble le meilleur tracé possible.

**M. le président.** La parole est à M. Besson.

**M. Jean Besson.** Monsieur le ministre, votre réponse est celle de la sagesse.

Pendant plusieurs années, les élus de la Drôme, de l'Ardèche et de la vallée du Rhône ont répété à vos prédécesseurs que leur projet était aberrant. En effet, faire passer l'autoroute Grenoble-Sisteron à l'est de Gap était une aberration, d'abord, sur le plan financier – cela a été démontré dans les préétudes – ensuite sur le plan technique – les dénivelés importants rendent peu raisonnable la circulation de camions – et, enfin, pour la société exploitante qui aurait rencontré des difficultés de gestion, car cette autoroute aurait sans doute été déficitaire.

Vous avez donc pris une décision sage, qui rassure en partie les Drômois et les habitants de la Vallée du Rhône. Nous continuons toutefois à penser, bien que vous ayez lancé la construction du barreau sud de Grenoble et du barreau nord de Sisteron, que le tracé le plus réaliste est le tracé dit par l'ouest, par Lus-la-Croix-Haute, dans le département de la Drôme.

Monsieur le ministre, je vous remercie de nous avoir donné un petit espoir et je vous félicite d'avoir pris l'initiative de réunir les principaux élus de l'Isère et des Hautes-Alpes. Je vous engage à inviter aussi notre ami commun le président du conseil général de la Drôme, afin de trouver avec lui une solution à la fois plus réaliste et moins chère.

Il faut, en effet, que le trafic entre le nord et le sud de l'Europe puisse passer dans le sud-est de la France mais que, dans le même temps, la vallée du Rhône, où les conditions de circulation sont épouvantables, soit décongestionnée.

Après tous les problèmes que nous avons connus avec le TGV – c'était, monsieur le ministre, du temps de vos prédécesseurs – nous ne souhaitons pas voir une autoroute A 7 bis constituer une nouvelle saignée dans la vallée du Rhône. Ce serait catastrophique pour cette vallée. C'est pourquoi nous proposons une autre solution.

#### SITUATION DES PERSONNELS DES HÔTELS MÉRIDIEN

**M. le président.** Mme Marie-Claude Beaudou demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme de lui préciser les mesures prises pour préserver les intérêts des personnels des hôtels Méridien, dont la vente, qui vient d'être décidée par Air France, s'assimile à une véritable privatisation. (N° 101.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Madame le sénateur, dans le cadre d'une stratégie de recentrage – indispensable, à mes yeux – sur ses activités de transporteur, Air France envisage de céder une partie – et seulement une partie – de ses parts dans le capital des hôtels Méridien.

Air France examine actuellement des offres qui lui ont été présentées dans le cadre d'une consultation restreinte. Mais, à lire certains articles de presse, il faut croire que les « consultés » s'expriment aussi à l'extérieur.

L'objectif de la société est d'aboutir à la solution la plus avantageuse, non seulement d'un point de vue financier – je rappelle, à ce sujet, que les dettes de la compagnie s'élèvent à 40 milliards de francs et que les pertes de fonctionnement pour cette année seront comprises entre 7 milliards et 8,5 milliards de francs – mais aussi sur le plan industriel.

Air France entend en effet rester actionnaire des hôtels Méridien, et la compagnie se préoccupe du développement du groupe hôtelier. C'est, à l'évidence, son intérêt.

Il va de soi, dans cette perspective, que l'avenir du personnel du siège et des bureaux régionaux du groupe Méridien, soit 230 personnes environ, est considéré par les pouvoirs publics ainsi que par le président et la direction d'Air France avec la plus grande attention. Les intérêts légitimes de ces salariés doivent être préservés, ne serait-ce que dans la mesure où ils coïncident avec l'intérêt national.

**M. le président.** La parole est à Mme Beaudou.

**Mme Marie-Claude Beaudou.** Votre réponse, monsieur le ministre, ne me satisfait nullement.

Vous le savez, il s'agit, avec les hôtels Méridien, d'un pavillon français prestigieux d'intérêt économique national : ils représentent de nombreux emplois tout en préservant la qualité et les traditions de l'hôtellerie française.

Les hôtels Méridien, dont Air France détient aujourd'hui 57,3 p. 100, ce sont en effet cinquante-huit établissements, 18 000 salariés et 4,1 milliards de francs de chiffre d'affaires.

Air France a décidé, pour surmonter ses déficits, de prendre certaines orientations stratégiques, que je rappelle : suppression d'emplois, baisse de salaires, augmentation du temps de travail ; s'y ajoute, comme vous venez de le confirmer, monsieur le ministre, la vente des hôtels Méridien.

Cette vente, monsieur le ministre, se justifie-t-elle ? Si Air France est déficitaire, les hôtels Méridien sont, eux, bénéficiaires. Commercialement, cette vente ne se justifie pas. D'ailleurs, cette activité prospère et florissante est convoitée par les grands de l'hôtellerie.

Elle est convoitée par le groupe français Accor - 2 250 hôtels et 5 000 restaurants dans le monde entier - qui souhaite l'absorption par les Sofitel des Méridien.

Elle est convoitée également par le britannique Forte - 853 hôtels et 747 restaurants - qui souhaiterait faire des « Méridien » le fer de lance de son développement international dans l'hôtellerie de luxe.

Elle est convoitée, enfin, par l'allemand Kempinsky, dont le principal actionnaire est la Lufthansa, un concurrent d'Air France.

Ces trois prétendants sont intéressés par les hôtels Méridien parce qu'ils représentent indéniablement un profit potentiel considérable. N'y aurait-il donc que Air France pour se montrer aussi stupide ou incapable de faire fructifier un tel capital ?

Aux syndicats CFDT, FO, CGT, reçus le 12 avril et venus demander à la direction de la compagnie : « Pourquoi vendre un groupe qui rapporte de l'argent à Air France », celle-ci a répondu : « Bruxelles nous oblige à céder nos participations au privé pour autoriser le Gouvernement, c'est-à-dire nous, à verser 20 milliards de francs à la compagnie. »

Autrement dit, les technocrates européens obligent Air France à vendre une filiale prospère pour que le Gouvernement français puisse aider Air France. Où est, monsieur le ministre, la liberté nationale de décision dans une affaire strictement française ?

Cette réforme mériterait un commentaire de texte mais le temps dont je dispose ne me permet pas de m'y livrer.

Il s'agit en fait d'une privatisation imposée par Bruxelles. Mais où est l'intérêt national dans la partie de poker qui se joue autour des hôtels Méridien et qui s'achèvera le 28 avril au soir ?

Des multinationales s'affrontent pour s'emparer d'une nouvelle source de profits, mettant en jeu la vie des employés des hôtels Méridien. En effet, une telle vente - même si Air France conserve des parts - serait-elle profitable aux 18 000 employés ?

L'inquiétude des personnels est compréhensible. Ils savent que les privatisations donnent toujours lieu à des licenciements, à des modifications de statut, à des réductions d'acquis sociaux. Ils savent aussi que Accor, Forte et Kempinsky travaillent avec des sous-traitants dans les services d'hébergement, de restauration, de cuisine, d'informatique, etc.

Qu'advient-il des personnels en place et des avantages acquis ?

Il faut, monsieur le ministre, que vous compreniez la peur de ces personnels de perdre leur emploi, de voir leur salaire réduit.

Cette vente, que l'histoire ne retiendra pas comme un haut fait de ce gouvernement, est une privatisation cachée sous le masque européen. Elle entraînera des licenciements, l'abandon du renom et des qualités d'établissements aussi prestigieux que le Méridien-Etoile, le Méridien-Montparnasse, les Méridien des Antilles.

Nous demandons, par conséquent, l'arrêt de la procédure de vente des hôtels Méridien par Air France.

Pourquoi, d'ailleurs, M. Blanc n'organise-t-il pas un référendum pour assurer la survie et le développement des activités des hôtels Méridien ?

Je propose que, avant d'autoriser toute vente des Méridien, M. Blanc et les dirigeants des hôtels Méridien posent aux personnels, dans le cadre d'un référendum, la question suivante : « Êtes-vous favorables à ce que la compagnie Air France reste majoritaire dans le groupe Méridien ? »

Monsieur le ministre, les syndicats m'ont contactée et m'ont invitée à vous demander si vous seriez prêt à venir dans un des hôtels Méridien où, mardi prochain, les syndicats vont eux-mêmes organiser ce référendum ? Vous êtes convié au dépouillement monsieur le ministre !

La démocratie voudrait aussi que soient consultés les 18 000 salariés de l'entreprise. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**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.** Madame le sénateur, quand je ne suis pas d'accord avec les autorités communautaires, je ne me gêne pas pour le dire ; je viens d'ailleurs de le faire il y a quelques instants.

Je ne peux pas vous laisser penser que nous subissons la quelque pression que ce soit de la part de Bruxelles. L'idée de céder la chaîne Méridien a déjà été approuvée par les deux gouvernements socialistes qui nous ont précédés ainsi que par le précédent président de la compagnie Air France. Il est en effet une évidence : si nous voulons sauver Air France, ne pas voir disparaître cette compagnie et ses 40 000 emplois, car tel est bien l'enjeu du combat qu'il faut mener - il est indispensable de redresser la barre.

Nous ne pouvons pas laisser la compagnie Air France, seule dans cette situation parmi toutes les compagnies occidentales, continuer à s'enfoncer financièrement, à perdre des parts de marché. Les Français ne pourront pas, chaque année, mettre 8,5 milliards de francs pour compenser les pertes de fonctionnement de la compagnie, pertes finalement payées par les impôts et par les emplois des autres. Ce n'est pas possible !

D'ailleurs, en l'occurrence, les règlements bruxellois nous l'interdiraient, ce qui ne serait d'ailleurs pas une mauvaise chose, car nous ne tiendrions pas à ce rythme.

Vous savez que les pertes cumulées de la compagnie sont considérables. Le Gouvernement français a accepté, grâce à la mise en œuvre de la politique de privatisation - sinon, la charge aurait été supportée par les contribuables français - d'apporter 20 milliards de francs à la compagnie Air France. Il s'agit là d'une saine gestion du patrimoine commun, consistant à prélever des sommes sur le fruit des privatisations pour tenter de renflouer et de sauver une compagnie qui, demain, sera propriété nationale. Nous essayons ainsi d'effacer la moitié des pertes.

Sauver la compagnie, compte tenu de sa situation actuelle, en laissant à sa charge la moitié de ses pertes, reste un immense challenge...

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Les hôtels Méridien, eux, ne perdent pas d'argent !

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** ... et je veux ici redire mon admiration pour le président, M. Christian Blanc, qui a accepté de reprendre Air France dans des conditions aussi difficiles et qui s'emploie à redresser la compagnie.

Je tiens également à rappeler le travail formidable qui a été accompli pour expliquer la situation au personnel : 2 200 réunions ont été organisées à l'intérieur de la compagnie, le référendum n'étant qu'une partie de ce travail de démocratie et de responsabilisation interne, rendu obligatoire par l'absence de volonté de coopération et de cogestion d'un certain nombre de syndicats. Le personnel a ainsi pu clairement indiquer dans quelle direction il fallait aller.

Ce plan comporte effectivement la vente d'une partie des hôtels Méridien. C'est d'autant plus nécessaire, que Air France doit avant tout se recentrer sur son métier, le transport aérien. C'est dans cette activité-là que Air France doit réussir.

Ce que tente de faire le Gouvernement, madame Beau-deau, c'est de sauver une compagnie qui porte les couleurs nationales et de préserver ses 40 000 emplois.

**Mme Marie-Claude Beau-deau.** Oui, mais vous allez laisser partir ce qui rapporte de l'argent !

#### SÉCURITÉ DES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES ET NUCLÉAIRES

**M. le président.** Mme Françoise Seligmann attire l'attention de M. le ministre de l'environnement sur les récents accidents qui se sont produits tant à la centrale de chauffage urbain de Courbevoie, dans les Hauts-de-Seine, que sur le site du centre d'études nucléaires de Cadarache, dans les Bouches-du-Rhône, ainsi qu'à bord du sous-marin nucléaire d'attaque *Emeraude*, au large de Toulon.

Les contrôles ne semblent jamais sûrs à 100 p.100 en raison de l'aléa humain et ces installations représentent donc toujours une menace pour les populations environnantes, voire pour toute la population de notre pays.

Certes, nous avons besoin de ces centrales productrices d'énergie, mais l'enjeu de la sécurité doit l'emporter sur celui de la productivité et, surtout, de la rentabilité. N'oublions pas qu'il s'agit généralement de services publics et qu'à ce titre ils doivent d'abord servir l'intérêt général et donc, en premier lieu, assurer la sécurité publique, quitte à faire des sacrifices sur la rentabilité. (N° 103.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Je veux tout d'abord, madame le sénateur, vous présenter les excuses de mon collègue et ami M. Barnier, qui représente ce matin le Gouvernement au congrès d'Uniflor et m'a, par conséquent, chargé de vous communiquer sa réponse à votre question.

Les deux accidents survenus, l'un le 30 mars à Courbevoie, le second le 31 mars à Cadarache, ont fait chacun une victime.

L'accident de la chaufferie Climadef à Courbevoie serait dû à l'explosion d'une nappe de gaz, trois des six chaudières de la centrale thermique fonctionnant au gaz.

L'accident de Cadarache s'est produit dans les locaux périphériques d'un réacteur à neutrons rapides arrêté depuis dix ans et aujourd'hui en cours de démantèlement. L'explosion semble avoir été causée par un dégagement d'hydrogène consécutif au traitement du sodium. Cet accident n'a pas entraîné de contamination radiologique des agents et du milieu naturel.

Les deux accidents soulignent l'importance des études de dangers qui sont réalisées par les exploitants à la demande de l'administration française. Ces études ont pour objet l'examen des multiples scénarios d'accident envisageables qui peuvent survenir au cours de la vie de l'installation, que ce soit lors de sa mise en place, lors de son exploitation normale ou lors de la fin de son exploitation.

Telle est, madame le sénateur, la réponse que M. Barnier souhaitait vous faire.

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

**Mme Françoise Seligmann.** Je tiens tout d'abord à remercier très vivement M. Barnier, qui a eu l'extrême courtoisie de me prévenir personnellement de son absence et de m'en donner les raisons.

Cela étant, la réponse qu'il vous a chargée de me transmettre, monsieur le ministre, ne me paraît pas tellement rassurante.

En effet, malgré les indications des experts ou des responsables quant aux normes de sécurité et à leur contrôle, il apparaît que, principalement en raison des aléas humains, la sécurité n'est pas assurée de manière absolue. Les installations à risques représentent donc toujours une menace pour les populations environnantes, voire pour toute la population française lorsqu'il s'agit de centrales nucléaires.

Je sais bien que nous avons besoin de ces centrales productrices d'énergie, mais l'enjeu de la sécurité doit l'emporter sur celui de la productivité et de la rentabilité. N'oublions pas qu'il s'agit généralement de services publics : à ce titre, ils doivent d'abord servir l'intérêt général et, donc, assurer la sécurité publique, quitte à faire des sacrifices sur la rentabilité.

Ainsi, en ce qui concerne la centrale thermique de Courbevoie, l'une des plus grosses de France en milieu urbain, certains affirment que la chaufferie a fonctionné de 1987 à octobre 1993 alors que l'installation des tranches 3 et 4 de la centrale n'avait pas reçu l'agrément du service des installations classées, comme ce doit être le cas pour les usines dangereuses. On a donc laissé fonctionner pendant près de six ans cette centrale dans l'illégalité au regard des règles et des critères antipollution.

De toute manière, la centrale de Courbevoie était dangereuse par nature, puisqu'elle fonctionnait à la fois au charbon et au gaz. Or, dans ce cas de figure, les risques d'explosion sont grands.

En effet, dans une centrale fonctionnant uniquement au charbon ou au gaz, des systèmes d'alerte et de sécurité peuvent être adaptés permettant de neutraliser les risques. En revanche, dans une centrale où les deux sources de combustion sont utilisées simultanément, les systèmes de sécurité peuvent difficilement être conciliés. Ainsi, en cas de fuite de gaz, il faut de toute manière quarante-huit heures pour arrêter les tranches de charbon : l'explosion devient alors quasiment inévitable, comme dans un moteur à explosion.

C'est en raison d'un vide juridique, sans doute de nature législative, que la cohabitation des deux systèmes est permise.

Les personnels concernés, mais aussi les riverains, sont inquiets des conséquences des accidents que j'ai évoqués. Pour ma part, je demeure préoccupée par les risques en dépit de la sophistication des technologies utilisées. Les accidents qui viennent de se produire en sont la preuve.

Aussi est-il urgent de trouver des solutions susceptibles de mieux assurer la sécurité de la population. Certains préconisent la technique de l'enfouissement des centrales en milieu urbain ; c'est peut-être une solution. D'autres estiment que ces centrales doivent être implantées en dehors des agglomérations urbaines. Mais, dans tous les cas, il faut renforcer le contrôle de ces installations en se livrant à une meilleure anticipation des problèmes susceptibles de se poser et en imposant plus de précautions que la loi ne l'exige aujourd'hui, quel qu'en soit le coût.

En tout cas, s'agissant des nouvelles installations, il faut s'orienter vers des petites unités spécialisées afin de diminuer les risques de grosses explosions et les arrêts brutaux de toute climatisation en cas de problème.

Il faut, par ailleurs, délocaliser les centrales vers des sites peu urbanisés, les systèmes actuels permettant d'acheminer la chaleur sur de longues distances avec des pertes minimales. Ce sont ces orientations que doivent imposer les autorités publiques aux installations dangereuses.

#### PRODUCTION OVINE DANS L'UNION EUROPÉENNE

**M. le président.** M. François Lesein attire l'attention de M. le ministre délégué aux affaires européennes sur la situation des producteurs de viande ovine en France et dans l'Union européenne. En effet, en dépit de leur bonne volonté à respecter les resserrements de leur production imposés par la politique communautaire, ils constatent l'autorisation accordée par la Commission de l'Union européenne à une augmentation des quotas d'importation de viande ovine en provenance de Nouvelle-Zélande. Cela ne peut qu'engendrer la déstabilisation à brève échéance de la filière ovine dans la Communauté.

Aussi souhaite-t-il que M. le ministre délégué aux affaires européennes lui explique les raisons de l'augmentation des quotas d'importation en provenance de pays tiers dans la Communauté.

Il désire également savoir s'il existe une véritable volonté de sauver la filière ovine dans la Communauté et, dans l'affirmative, si des mesures sont envisagées afin de permettre aux moutonniers des zones de plaine de bénéficier de la compensation économique instaurée en 1991 au bénéfice des autres producteurs de viande ovine. (N° 98.)

La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** M. Lamassoure m'a demandé de vous prier de bien vouloir excuser son absence. Il est en effet aujourd'hui au Brésil, où il participe à une rencontre entre les ministres des affaires étrangères de l'Union européenne et ceux des pays d'Amérique du Sud. Il regrette de ne pouvoir vous répondre personnellement et m'a chargé de le faire à sa place, car il n'était pas pensable que le Gouvernement français ne soit pas représenté à cette réunion.

Monsieur le sénateur, le premier volet de votre question porte sur les effets des accords du GATT sur la filière ovine européenne.

Pour protéger cette filière au sein du marché mondial, la Commission européenne a passé des accords d'autolimitation avec les pays tiers, fixant des quotas d'importation.

Ces accords d'autolimitation ont pu être reconduits dans le cadre des récents accords du GATT mais uniquement sur la base de leur montant en volume pendant la période 1986-1989.

Cette règle, qui est la même pour tous les produits, s'applique également aux ovins.

Elle a certes induit une augmentation de 20 000 tonnes des quotas d'importation par rapport aux années précédentes, mais elle a engendré également une diminution de 20 000 tonnes de ces mêmes quotas par rapport à ceux de la période 1986-1988. Il convient de noter que 20 000 tonnes correspondent à 1,3 p. 100 d'une consommation communautaire de viande ovine de 1,5 million de tonnes par an.

Afin d'aider les producteurs français à exploiter au mieux leurs atouts sur le marché, le ministre de l'agriculture prévoit différentes mesures qui tendent, d'une part, à identifier les agneaux français, qui sont de meil-

leure qualité que les agneaux importés et ne doivent donc pas être vendus au même prix que les autres, et, d'autre part, à structurer la filière française pour que ces produits identifiés répondent à l'attente des consommateurs et que l'éleveur bénéficie du supplément de prix engendré.

Pour que soient menées à bien ces actions, 30 millions de francs ont été dégagés par M. Jean Puech.

Si, toutefois, une baisse des prix était constatée, il faudrait veiller à ce que les mécanismes communautaires de compensation fonctionnent, c'est-à-dire que l'augmentation de la PCO - prime compensatrice ovine - s'applique bien.

Le deuxième volet de votre question porte sur la prime « monde rural ».

Cette prime a été instaurée pour les zones défavorisées définies au niveau communautaire. Elle vise à compenser les difficultés particulières à ces régions, difficultés qui sont dues, notamment, à l'éloignement des bassins d'approvisionnement et à la nature moins favorable des climats et des sols.

Plutôt que de demander l'extension aux zones de plaine des compensations prévues pour les zones défavorisées, il est apparu plus logique de réclamer une augmentation de la prime compensatrice ovine qui est perçue par tous les éleveurs.

C'est la position que M. Jean Puech a défendue à Bruxelles.

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

**M. François Lesein.** Je tiens tout d'abord à remercier M. Lamassoure de m'avoir fait prévenir de son absence, que je comprends fort bien. Au demeurant, je dois dire que sa réponse ne donnera pas, à mon avis, satisfaction à tous ceux qui m'ont mandaté pour évoquer les trois problèmes qui, en fait, sous-tendent ma question : il s'agit des contingents supplémentaires qui ont été accordés à des pays tiers ; de l'avenir de la profession face aux quotas de production prévus et de la prime « monde rural », qui ne bénéficie pas uniformément à tous les moutonniers.

Dans notre région, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, 2 000 éleveurs vivent de cette profession et contribuent au fonctionnement de toute une filière qui est bien connue et appréciée.

La Commission européenne vient d'accorder récemment, par le jeu des quotas d'importation, des contingents supplémentaires à la Nouvelle-Zélande, qui dépasseraient déjà le quota autorisé, puisque tout le monde n'est pas d'accord - notamment dans la profession - sur le chiffre de 20 000 tonnes qui est avancé.

On sait également que des négociations sont en cours avec les pays de l'Est. A terme, les excédents artificiels vont avoisiner 100 000 tonnes, c'est-à-dire à peu près 10 p. 100 de la production communautaire. Le solde - production de la CEE, plus importations, moins consommation - par trop excédentaire, finira par déstabiliser complètement la filière, notamment au niveau des prix.

Voilà ce que redoutent les personnes concernées. Monsieur le ministre, comment une profession ne s'alarmerait-elle pas du coût croissant des politiques de compensation que vous venez de rappeler alors que nos partenaires européens, eux-mêmes, organisent la baisse des prix ? Cette situation est difficilement acceptable par les moutonniers de plaine.

J'en viens au deuxième aspect de ma question.

On sait que, parallèlement, une gestion communautaire du marché se met en place, avec l'instauration de quotas individuels qui vont geler une partie de la production.

A cet égard, je voudrais vous faire part de l'inquiétude des éleveurs pour lesquels il est inacceptable qu'aucune maîtrise des importations des pays tiers ne soit réalisée alors qu'on impose une politique de maîtrise à la production communautaire. Ils supportent cela très mal et il faut les comprendre.

Les pouvoirs publics ont-ils la volonté de maintenir un élevage ovin en France, en montagne et en plaine ?

Certains éleveurs invoquent le double langage - certains m'ont écrit à ce sujet, je peux vous montrer leurs lettres - pratiqué aux rencontres parlementaires du 15 décembre dernier, auxquelles nombre d'entre eux ont participé. Y a été affirmée la volonté de sauver l'agneau français. Très bien ! Bel engagement ! Et voilà qu'il se traduit par la porte ouverte - auparavant elle n'était qu'entrouverte - aux importations abusives ! Ils considèrent en effet qu'il s'agit d'importations abusives ; on peut les comprendre.

Au nom de quels accords peut-on admettre une situation, qui aboutit, vous le savez et vous l'avez dit entre les lignes tout à l'heure, à des promotions abusives dans la grande distribution ? C'est bien là l'origine de la mévente des produits.

J'en viens au troisième problème, qui a trait à la prime « monde rural ».

Cette prime instaurée en 1991, devait être allouée, initialement, à tous les éleveurs ovins. Or, actuellement, elle ne bénéficie pas, vous l'avez dit, aux moutonniers des zones de plaine. Il importe de souligner que, depuis 1990, les zones dites de plaine ont supporté 90 p. 100 de la chute des effectifs d'éleveurs français. Pour ces éleveurs, il s'agit du dévoiement d'une compensation économique en une compensation de handicap naturel. Si l'on veut chiffrer la situation, on peut dire que ce sont 65 millions de francs qui manquent aux 1 200 000 brebis des zones concernées.

Et quelles sont ces zones, monsieur le ministre ? Ce sont précisément celles que l'on veut sauver dans le cadre de l'aménagement du territoire. Mais à la vitesse où vont les choses, il n'y aura bientôt plus de moutonniers de plaines.

Monsieur le ministre, je ne peux croire que cette catégorie professionnelle disparaisse au moment où l'on cherche à favoriser le maintien de la vie en zone rurale. N'est-ce pas-là, au sein de la politique d'aménagement du territoire, un objectif que se sont fixé tant les responsables à tout niveau que les habitants de ces zones rurales ?

En dernier lieu, je formulerai le souhait que M. Lamasoure ne passe aucun accord ovin avec le Brésil ! (*Sourires et applaudissements.*)

**M. le président.** Avec leur courtoisie habituelle, Mme Seligmann et M. Lesein ont bien voulu dire qu'ils ne tenaient pas rigueur aux ministres qui n'étaient pas là. Monsieur le ministre, vous avez indiqué les motifs tout à fait valables de leur absence.

Toutefois, force m'est de dire que, dans un tel cas, la discussion de la question doit être reportée à une date où le ministre compétent est disponible. Les séances de questions orales sont un rendez-vous obligatoire, prévu par la Constitution. Si les ministres ne sont pas là eux-mêmes pour répondre, il n'a plus du tout la même signification. D'ailleurs, vous-même avez jugé utile de reprendre plusieurs fois la parole aujourd'hui.

Chaque fois que je vois un ministre absent, je le fais remarquer au ministre présent en le remerciant de sa présence et en lui demandant de faire comprendre à ses collègues que, si la Constitution a prévu ce rendez-vous obligatoire, il est du devoir de chacun de s'y plier.

4

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'AUDIOVISUEL

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil supérieur de l'audiovisuel le rapport public annuel établi par le Conseil supérieur de l'audiovisuel pour l'année 1993, conformément à l'article 18 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

5

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

**M. le président.** J'ai reçu de M. Charles Descours un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires sociales à la suite d'une mission effectuée sur l'avenir de la protection sociale et la place du Parlement dans sa définition.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 370 et distribué.

6

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 26 avril 1994, à dix-sept heures, et le soir :

Discussion du projet de loi (n° 174, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à certaines modalités de nomination dans la fonction publique de l'Etat et aux modalités d'accès de certains fonctionnaires ou anciens fonctionnaires à des fonctions privées.

Rapport (n° 351, 1993-1994) de M. François Blazot, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale de ce projet de loi devront être faites au service de la séance avant le mardi 26 avril 1994, à onze heures.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi est fixé au mardi 26 avril 1994, à onze heures.

**Délai limite pour le dépôt  
des amendements à trois projets de loi**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Au projet de loi relatif à la partie législative des livres I<sup>er</sup> et II du code des juridictions financières (n° 300, 1993-1994), est fixé au mardi 26 avril 1994, à dix-sept heures ;

2° Au projet de loi organique relatif à certaines dispositions législatives des livres I<sup>er</sup> et II du code des juridictions financières (n° 301, 1993-1994), est fixé au mardi 26 avril 1994, à dix-sept heures ;

3° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant mise en œuvre de la directive (CEE) n° 91/250 du Conseil des Communautés européennes en date du 14 mai 1991 concernant la protection juridique des programmes d'ordinateur et modifiant le code de la propriété intellectuelle (n° 126, 1993-1994), est fixé au mardi 26 avril 1994, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à onze heures trente.)*

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