

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15



Standard (16-1) 40-58-75-00
Renseignements (16-1) 40-58-78-78
Télécopie (16-1) 45-79-17-84

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 7 novembre 1995

(13^e jour de séance de la session)

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. YVES GUÉNA

1. Procès-verbal (p. 2387).
2. Cessation du mandat de sénateurs (p. 2387).
3. Remplacement de sénateurs (p. 2387).
4. Dépôt d'un rapport en application d'une loi (p. 2387).
5. Représentation du Sénat au sein d'organismes extra-parlementaires (p. 2387).
6. Questions orales (p. 2387).

Difficultés de la Société des vins de France (p. 2387)

Question de M. Louis Minetti. - MM. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation ; Louis Minetti.

Difficultés liées au stage de six mois préalable à l'installation des agriculteurs (p. 2389)

Question de M. Marcel Bony. - MM. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation ; Marcel Bony.

Diminution du taux de remboursement du fonds de compensation de la TVA (p. 2390)

Question de M. Edouard Le Jeune. - MM. François d'Aubert, secrétaire d'Etat au budget ; Edouard Le Jeune.

Redémarrage de la première tranche de la centrale nucléaire de Kozloduy (Bulgarie) (p. 2391)

Question de M. Bernard Barbier. - Mme Christine Chauvet, secrétaire d'Etat au commerce extérieur ; M. Bernard Barbier.

Inquiétudes des riverains de la Durance dans la zone Avignon-Mirabeau (p. 2392)

Question de M. Louis Minetti. - Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement ; M. Louis Minetti.

Hausse des cotisations à la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (p. 2393)

Question de M. Edouard Le Jeune. - MM. Claude Goasguen, ministre de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la citoyenneté ; Edouard Le Jeune.

Bilan de l'application du programme Armées 2000 dans le département de l'Aisne (p. 2395)

Question de M. François Lesein. - Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. François Lesein.

Directive d'aménagement du territoire (p. 2396)

Question de M. Pierre Laffitte. - Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Pierre Laffitte.

Financement de la réalisation du schéma autoroutier (p. 2398)

Question de M. Jacques Oudin. - Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Jacques Oudin.

Contrat de plan Etat-SNCF et aménagement du territoire (p. 2399)

Question de M. Marcel Bony. - Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Marcel Bony.

7. Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire du Turkménistan (p. 2401).

8. Questions orales (suite) (p. 2401).

Financement du projet européen d'avion de transport militaire futur (p. 2401)

Question de M. Fernand Demilly. - Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Fernand Demilly.

Suspension et reprise de la séance (p. 2402)

PRÉSIDENTE DE M. RENÉ MONORY

9. Hommage à Yitzhak Rabin, Premier ministre d'Israël (p. 2402).
10. Prestation de serment de juges de la Haute Cour de justice (p. 2402).
11. Prestation de serment de juges de la Cour de justice de la République (p. 2402).
12. Dépôt d'une proposition de loi (p. 2402).
13. Dépôt de propositions d'acte communautaire (p. 2402).
14. Communication (p. 2403).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

J'informe le Sénat que, cet après-midi, à la reprise de la séance à seize heures, M. le président prononcera une allocution en hommage de Yitzhak Rabin.

2

CESSATION DU MANDAT DE SÉNATEURS

M. le président. J'informe le Sénat qu'en application de l'article 23 de la Constitution et de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958 portant loi organique pour l'application de l'article 23 de la Constitution M. le président du Sénat a pris acte de la cessation le 1^{er} novembre 1995, à minuit, du mandat sénatorial :

- de M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, qui avait été proclamé élu sénateur de la Vienne à la suite des opérations électorales du 24 septembre dernier ;

- de M. Michel Barnier, ministre délégué aux affaires européennes, qui avait été proclamé élu sénateur de la Savoie à la suite des opérations électorales du 24 septembre dernier.

3

REMPLACEMENT DE SÉNATEURS

M. le président. Conformément à l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat qu'en application de l'article L.O. 319 du code électoral :

- M. Guy Robert est appelé à remplacer, en qualité de sénateur de la Vienne, M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, dont le mandat sénatorial a pris fin le 1^{er} novembre 1995, à minuit ;

- M. Jean-Pierre Vial est appelé à remplacer, en qualité de sénateur de la Savoie, M. Michel Barnier, ministre délégué aux affaires européennes, dont le mandat sénatorial a pris fin le 1^{er} novembre 1995, à minuit.

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le deuxième rapport relatif aux principes fondamentaux qui déterminent l'évolution des régimes obligatoires de base de sécurité sociale, présenté en application de l'article L. 111-3 code de la sécurité sociale.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

5

REPRÉSENTATION DU SÉNAT AU SEIN D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. J'informe le Sénat que M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre plusieurs lettres par lesquelles il demande au Sénat de bien vouloir désigner :

- son représentant au sein du conseil de surveillance du centre national des caisses d'épargne et de prévoyance ;

- l'un de ses représentants au sein du conseil d'administration de l'administration pénitentiaire ;

- son représentant au sein du conseil d'administration de l'établissement public « Autoroutes de France ».

En application de l'article 9 du règlement, j'invite la commission des finances à présenter des candidatures.

6

QUESTIONS ORALES

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

DIFFICULTÉS DE LA SOCIÉTÉ DES VINS DE FRANCE

M. le président. M. Louis Minetti attire l'attention de M. le ministre du travail, du dialogue social et de la participation sur la situation préoccupante de la Société des vins de France à Châteauneuf-lès-Martigues, Bouches-du-Rhône.

En effet, la menace de la suppression de cent quarante-trois emplois se confirme. Selon les syndicats, les raisons invoquées par le président-directeur général du groupe Castel – à savoir : difficultés économiques, taxe professionnelle trop coûteuse, mauvaises implantations des sites – ne correspondent pas à la réalité, car, depuis 1992, la Société des vins de France, la SVF, rachetée par Castel, a dominé le marché des vins de table et devrait faire un bénéfice de 21 millions de francs pour l'année 1995. En outre, les syndicats expliquent que le plan Castel ne serait pas une réalité économique mais seulement un acte stratégique pour pouvoir, après avoir fermé les sites les uns après les autres, s'appropriier les marques et les marchés, utiliser le matériel de la SVF dans d'autres régions et obtenir ainsi une situation de monopole plus qu'avantageuse.

Cela met en cause la filière vitivinicole du département et concerne donc également le ministère de l'agriculture.

Quelles mesures concrètes et urgentes compte-t-il prendre pour mettre un terme à cette situation qui menace l'emploi de centaines de salariés dans un département déjà fortement touché par le chômage ? (N° 207.)

La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Je rappelle à M. Louis Minetti que, comme il le sait, le groupe Castel, pour des raisons de réorganisation interne, a décidé de fermer son site de Martigues et de renforcer celui de Bordeaux. Cette décision se traduit par le licenciement de l'ensemble du personnel, à l'exception de trente personnes employées au service stockage.

Le préfet des Bouches-du-Rhône a donc été saisi de ce dossier et a organisé une série de réunions sur place avec les administrations concernées, dont, bien entendu, la direction du travail et de l'emploi, les élus et les représentants du personnel.

Dans un premier temps, sur la base d'un rapport d'experts concluant au maintien de l'unité de production, le préfet a tenté de convaincre la direction du groupe Castel de revenir sur sa décision ou, à défaut, d'accepter de vendre l'usine à une coopérative de la région intéressée par le matériel de vinification de la SVF, matériel qui répond aux nouvelles normes communautaires.

La direction du groupe refusant une telle perspective, les pouvoirs publics, en étroite concertation avec les syndicats, cherchent à peser au maximum sur celle-ci afin que les répercussions sociales de la fermeture du site soient les moins lourdes possible pour les intéressés et leurs familles.

Tout d'abord, la SVF a accepté de retarder au maximum la procédure de licenciement ; les lettres de licenciement ne seront transmises aux employés que lors de la seconde quinzaine de ce mois. Cela permettra de poursuivre les négociations au niveau, cette fois, des administrations parisiennes.

Ensuite, le plan social, sur l'insistance notamment de la direction départementale du travail et de l'emploi, a pu être sensiblement amélioré par rapport au projet transmis au comité d'entreprise. Ainsi, chaque personne licenciée recevra une importante prime de départ, ce qui correspond directement aux souhaits exprimés par les représentants du personnel.

Enfin, la SVF a accepté de mettre en place une cellule de reclassement professionnel au sein de l'entreprise.

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

M. Louis Minetti. Monsieur le ministre, il s'agit d'un conflit « ordinaire » du travail, si je puis m'exprimer ainsi. C'est pourquoi je veux d'abord citer le code du travail, qui est, à mon avis, très explicite à propos des licenciements économiques.

La loi n° 93-121 du 27 janvier 1993 dispose, dans son article 60-1 : « ... La procédure de licenciement est nulle et de nul effet tant qu'un plan visant au reclassement de salariés s'intégrant au plan social n'est pas présenté par l'employeur aux représentants du personnel, qui doivent être réunis, informés et consultés... ».

Ce plan doit prévoir des mesures autres que les dispositions concernant les conventions de conversion visées à l'article L. 5 telles que, par exemple, des actions de reclassement interne ou externe à l'entreprise, des créations d'activités nouvelles, des actions de formation ou de conversion et des mesures de réduction ou d'aménagement de la durée du travail.

La loi vous autorise donc, monsieur le ministre, à vous opposer aux licenciements.

Vous venez de me dire que M. le préfet a tenté de convaincre le groupe Castel et qu'il a enregistré un refus. Je le savaï. Mais je constate un hiatus entre votre réponse et mes informations : vous affirmez que les lettres de licenciement ne seront pas transmises avant une certaine date, or elles ont déjà été reçues par le personnel. Le groupe Castel joue un double jeu, c'est pourquoi il y a lieu d'intervenir rapidement.

Je crois que ce plan, qui entraînerait dans l'immédiat le licenciement de 143 personnes, va porter un coup très dur non seulement au personnel, mais aussi à ma région. Il s'agit d'un scandale social, d'autant que le P-DG du groupe Castel, dont la SVF est une filiale, prévoit, pour 1995, un bénéfice de 21 millions de francs. Comment comprendre qu'un tel empire, numéro deux mondial du vin – comme il l'indique lui-même – et qui vend pour 10 milliards de francs de boissons, licencie 143 salariés sur 180 ?

Compte tenu de son implantation géographique, au cœur de deux régions du sud-est de la France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, et de la proximité du port de Marseille, la fermeture de l'usine de Châteauneuf-lès-Martigues porterait un coup considérable à la filière viti-vinicole de ces deux régions productrices.

Aucune justification économique n'a été jusqu'à présent apportée par la direction de la Société des vins de France. Or, le Gouvernement proclame sa volonté de développer des entreprises agro-alimentaires capables de transformer les productions régionales. Voilà l'occasion de le prouver.

Par ailleurs, ce site est rentable ; il possède de grands atouts qui militent pour la poursuite et le développement de ses activités, par le biais notamment de grandes coopérations entre lui, les coopératives vinicoles, les centres d'embouteillage et les centrales d'achat.

Devant la riposte des salariés – j'en suis informé, et je vous en fais part – le groupe Castel accélère la mise en œuvre de son plan de casse. Il a déjà commencé à contacter deux entreprises, l'une pour le démontage des installations, l'autre pour leur déménagement. Par ailleurs, je le répète, les lettres de licenciement sont déjà arrivées, je les ai eues en main.

A l'heure où le président de la République et le Premier ministre parlent d'entreprises citoyennes et de plan anti-chômage, il faut mettre ces paroles en application. Les préfets ont été chargés de la question de l'emploi. Cela signifie d'abord agir pour sauvegarder ce qui existe.

Je vous fais donc deux propositions.

D'une part, pourriez-vous user de toute l'autorité gouvernementale pour empêcher les licenciements annoncés, c'est-à-dire tout simplement veiller à l'application du code du travail ?

D'autre part, parmi les initiatives concrètes, pourriez-vous demander à M. le préfet de région d'organiser d'urgence une table ronde pour réfléchir à la fois sur la filière viti-vinicole et sur les mesures à prendre pour empêcher les licenciements ? Il serait opportun d'associer à cette table ronde non seulement les deux présidents des conseils régionaux de Provence - Alpes - Côte d'Azur et de Languedoc-Roussillon, le ministère du travail, mais aussi tous les professionnels de la filière viti-vinicole, sans oublier les représentants des salariés de la SVF.

Pouvez-vous me dire aujourd'hui, à l'heure où je vous interpelle, si vous acceptez cette proposition et si vous êtes disposé à faire le nécessaire en urgence pour que M. le préfet de région prenne les dispositions qui s'imposent pour que cette table ronde ait lieu ?

DIFFICULTÉS LIÉES AU STAGE DE SIX MOIS PRÉALABLE À L'INSTALLATION DES AGRICULTEURS

M. le président. M. Marcel Bony attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation sur le stage de six mois prévu par le décret n° 88-176 du 23 février 1988 relatif aux aides à l'installation des jeunes agriculteurs.

En effet, ce stage de qualification pose problème à de nombreux jeunes agriculteurs désireux de s'installer, dans la mesure où il implique un éloignement de leurs exploitations dans une phase critique de l'existence de ces dernières.

Il est vrai que le stage peut être effectué en deux périodes, qu'il peut être raccourci dans le cadre d'une formation en alternance, ou si le jeune a participé au service de remplacement des agriculteurs, ou encore s'il se déplace à l'étranger. Il est également vrai qu'il peut, dans certains cas dérogatoires, se faire à moins de cinquante kilomètres du domicile.

Pourtant, ces éléments de souplesse sont insuffisants.

Bien entendu, il ne s'agit pas de prétendre que les aides à l'installation doivent pouvoir être délivrées abstraction faite de tout complément pratique de qualification professionnelle ; les agriculteurs ne le souhaitent pas.

Il s'agit de comprendre que beaucoup de jeunes gens n'ont pas l'opportunité de s'absenter de l'exploitation familiale, sauf à prendre un grand risque vis-à-vis de la pérennité de celle-ci, alors qu'ils y assument une charge de travail indispensable en tant qu'aides familiaux le plus souvent. Cette situation se révèle avec une particulière acuité dans les zones de montagne, où la mono-activité d'élevage interdit toute rupture d'activité et où la taille des exploitations n'autorise pas l'appel à une main-d'œuvre salariée.

Par conséquent, il lui demande si un dispositif plus adapté ne pourrait pas être mis en œuvre afin de proposer un complément de formation obligatoire par périodes courtes réparties sur plusieurs années à ceux qui feraient état d'une impossibilité motivée à l'égard du stage de six mois.

Par ailleurs, qu'en est-il de la demande des sénateurs de voir ces stages couverts et rémunérés par les crédits de la formation professionnelle ? La charte nationale d'installation répondra-t-elle à cette préoccupation ? (N° 208.)

La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Monsieur le sénateur, lors de la réforme des aides à l'installation, en 1988, il avait été convenu, en plein accord avec les représentants de la profession agricole, le centre national des jeunes agriculteurs en particulier, de prévoir un haut niveau de formation, le BTA, complété par un stage de six mois effectué en dehors de l'exploitation parentale.

Ce stage avait pour objet de mettre le jeune en situation de réelle conduite d'une exploitation agricole et de lui permettre de s'ouvrir à des environnements culturels et sociaux différents de ceux qu'il connaissait dans son milieu familial.

Ce dispositif a été appliqué progressivement, à partir de 1992, aux jeunes agriculteurs nés après le 1^{er} janvier 1971.

Comme vous l'indiquez, monsieur le sénateur, des adaptations sont d'ores et déjà intervenues afin de faciliter la réalisation de ce stage. Ainsi, un récent arrêté du 4 septembre dernier permet de prendre en considération différents stages préalables, ce qui réduit sensiblement la durée de ce fameux stage de six mois.

Enfin, cette mesure demeure déconcentrée et la commission départementale d'orientation, la CDO, peut proposer des dérogations en fonction de la distance qui sépare l'exploitation familiale où le jeune travaille de l'endroit où il doit effectuer son stage.

Par ailleurs, la CDO peut apprécier certains éléments qui rendraient éventuellement ce stage impossible.

Il s'agit là d'une souplesse qui permet de donner au dispositif un caractère moins contraignant. Je demeure persuadé que, conformément aux avis de la profession, ce stage est nécessaire à l'ouverture de nos jeunes agriculteurs sur l'extérieur.

Une étude réalisée en 1994 par les chambres d'agriculture faisait état d'un niveau de satisfaction très élevé chez les jeunes agriculteurs ayant effectué ce stage.

Enfin, depuis le 1^{er} août dernier, une bourse d'Etat d'un montant de 1 500 francs par mois en moyenne est prévue pour faciliter la réalisation de ce stage. Pour les stages effectués à l'étranger, et dans certains cas particuliers, elle devrait atteindre 2 500 francs par mois.

L'ensemble de ces mesures me semble répondre à vos préoccupations, monsieur le sénateur. Au demeurant, je serai toujours très attentif à toutes les difficultés que vous pourriez me signaler concernant votre département.

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

M. Marcel Bony. Monsieur le ministre, votre qualité de président de la commission nationale du stage de six mois fait que vous êtes tout particulièrement informé du suivi et de l'évaluation de ce dispositif et vous rend évidemment compétent pour adapter ce dernier aux différentes situations qui se présentent selon les régions.

Que l'on me permette de considérer, pour illustrer mon propos, le cas d'un jeune homme type, sachant que bien des jeunes agriculteurs de mon département pourraient se reconnaître en lui.

Ce jeune a une vingtaine d'années. Il vit avec ses parents à la ferme familiale, qui est de dimension modeste. Il est aide familial et son père, chef d'exploitation, invalide à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle survenue voilà quelques années, se trouve dans l'incapacité d'assurer seul la charge de travail qu'exige l'entretien d'un élevage. Le jeune a, de ce fait, une grande part de responsabilité.

Engagé dans la vie active, il a déjà suivi une formation, qui a débouché sur l'un des diplômes requis pour pouvoir s'installer.

Mais voilà son projet bloqué en raison du stage de six mois. Il a pourtant été reconnu soutien de famille et dispensé, à ce titre, des obligations du service militaire par la commission *ad hoc*, qui a considéré que sa présence sur l'exploitation familiale était indispensable. Cet exemple n'est pas qu'un cas d'école, monsieur le ministre, je peux vous l'assurer.

Vous le savez, en Auvergne, l'élevage et la production laitière, qui ne tolèrent pas de rupture d'activité, représentent la plus grande partie de l'économie rurale.

En outre, la taille des exploitations en zone de montagne ne permet pas toujours - je dirai même permet rarement - de faire appel au service de remplacement des agriculteurs sur une si longue période.

Par ailleurs, alors que, jusqu'en 1993, les stages de six mois s'inscrivaient dans le cadre de la formation professionnelle, ils sont devenus depuis lors des stages agricoles, ce qui a eu pour effet d'entraîner une rémunération de laquelle sont souvent déduites, vous le savez bien, monsieur le ministre, divers frais de nourriture, d'hébergement et de transport. Est-ce satisfaisant pour quelqu'un qui a charge de famille ? Certainement pas.

C'est pourquoi nous avons émis le souhait devant votre prédécesseur - et je crois qu'une position unanime s'était dégagée au sein de la Haute Assemblée - que le stagiaire soit intégré dans le cadre de la formation professionnelle et soit rémunéré à ce titre par l'Etat.

M. Puech avait alors déclaré que cette demande serait prise en compte dans l'élaboration de la charte nationale d'installation. Vous avez signé ce document hier, en présence de M. le Premier ministre. Je ne sais pas que la réponse que nous attendions y figure. Vous n'avez rien dit à ce sujet. C'est dommage, c'est une occasion perdue.

Quant à l'institution d'un dispositif dérogatoire d'étalement dans le temps, pendant les hivers en particulier, prenant en compte le cas que je viens d'exposer devant vous, monsieur le ministre, elle est fortement attendue par les éleveurs de notre région. J'espère que la politique d'installation dont vous avez fait une de vos priorités sera suffisamment puissante. Ce n'est pas très manifeste pour l'instant et il importe que le signe que vous venez de donner soit rapidement suivi d'efforts très concrets si l'on veut maintenir l'agriculture dans nos montagnes.

DIMINUTION DU TAUX DE REMBOURSEMENT DU FONDS DE COMPENSATION POUR LA TVA

M. le président. M. Edouard Le Jeune rappelle à M. le secrétaire d'Etat au budget que, en vertu de la loi de finances pour 1994 (n° 93-1352 du 30 décembre 1993), le taux de remboursement du fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) diminue de 15,68 à 14,77 p. 100 pour les investissements réalisés dès 1995. Cette mesure entraînera une moins-value de recettes très importante pour toutes les collectivités territoriales, qui risque d'être encore aggravée dans l'hypothèse où le taux normal de la TVA serait augmenté.

Il lui demande de bien vouloir prendre en considération ces légitimes préoccupations et prévoir dès le projet de loi de finances rectificative pour 1995 le retour au taux normal de remboursement de TVA. (N° 190.)

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

M. François d'Aubert, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le sénateur, je m'étais engagé lors de la discussion du projet de loi de finances rectificative, qui tendait à

relever le taux de TVA de 18,6 à 20,6 p. 100, à en tirer toutes les conséquences sur le FCTVA, le fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée, de manière que les collectivités locales soient intégralement remboursées de leurs dépenses supplémentaires.

Cet engagement a été tenu dans le projet de loi de finances pour 1996, dont le Sénat aura à discuter dans deux semaines.

Le délai de deux ans entre l'investissement réalisé - c'est la règle - et le remboursement de la TVA acquittée repousse à 1997 l'effet du relèvement nécessaire du taux de remboursement du FCTVA pour intégrer l'effet de la hausse de deux points de la TVA.

Cependant, compte tenu d'un certain nombre d'éléments qui m'ont été apportés, en particulier par les élus, j'ai préféré que le projet de loi de finances pour 1996 précise le nouveau taux sans délai, afin que chacun sache à quoi s'en tenir.

Son article 20 prévoit donc, dès à présent, un taux de remboursement du FCTVA pour 1997 qui intègre la hausse de deux points de 1995. Il est redressé au *pro rata temporis* puisque la hausse de la TVA n'est intervenue, comme vous le savez, que le 1^{er} août 1995.

En 1998, le taux sera calculé en année pleine. Par ailleurs, la réduction au titre du prélèvement européen adoptée dans la loi de finances initiale pour 1994 s'applique à partir de 1997. Il résulte de l'effet cumulé de ces deux mesures que le taux de remboursement du FCTVA est fixé à 15,36 p. 100 en 1997 et sera fixé à 16,176 p. 100 à partir de 1998 ; en fait, il est donc en augmentation.

M. le président. La parole est à M. Edouard Le Jeune.

M. Edouard Le Jeune. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention. Si certaines améliorations ont été envisagées dans le projet de loi de finances pour 1996, le problème demeure presque entier.

La création du fonds d'équipement des collectivités locales, devenu ensuite FCTVA, remonte à 1975 et a constitué, à l'époque, une très grande victoire du Sénat, essentiellement sur les services du ministère de l'économie et des finances, qui n'avaient jamais voulu entendre parler d'un quelconque remboursement de la TVA payée par les communes sur leurs investissements et qui, depuis lors, ont tout entrepris pour encadrer le plus strictement possible ce remboursement.

C'est ainsi qu'est parue une circulaire restreignant notamment le remboursement de la TVA sur les investissements réalisés par les collectivités locales et mis à la disposition des associations.

C'est ainsi également que certaines communes qui ont investi des sommes très importantes dans la construction de maisons d'accueil pour personnes âgées dépendantes et qui, dans leur plan de financement, avaient inscrit en lettres d'or le remboursement de la taxe sur la valeur ajoutée se sont vu opposer une fin de non-recevoir quand la gestion de ces maisons d'accueil était confiée à une association plutôt qu'au centre communal d'action sociale.

Le remboursement de la TVA aux collectivités territoriales mobilise désormais plus de 22 milliards de francs. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'article 53 de la loi de finances pour 1994 tendait à réduire de 15,682 p. 100 à 14,777 p. 100 le taux de compensation de la TVA avec effet au 1^{er} janvier 1997 pour les investissements réalisés dès 1995.

Le Gouvernement de l'époque avait justifié ce dispositif par le fait qu'il traduisait l'incidence sur les recettes de l'Etat du prélèvement institué au bénéfice de la Communauté européenne.

En réalité, il s'agissait d'un artifice de présentation et le Sénat avait souligné que l'opportunité du recours à une telle caution, dont les fondements juridiques se révélaient extrêmement ténus, pour justifier la baisse de ce concours de l'Etat aux collectivités territoriales, paraissait malaisément saisissable.

Il s'agissait, en fait, ni plus ni moins de faire réaliser des économies au budget de l'Etat et d'en faire supporter les frais aux collectivités territoriales.

Certes, cette mesure n'aura son plein effet qu'en 1997, mais elle concerne les investissements réalisés dès 1995, ainsi que vous venez de le rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat. Elle est donc susceptible de modifier les décisions d'investissement des collectivités locales pour l'année en cours.

En effet, la contraction du taux de remboursement du FCTVA pourrait exercer un effet dissuasif sur l'investissement des collectivités territoriales, alors que celles-ci jouent un rôle décisif dans la relance de l'économie nationale.

Il faut souligner en effet – c'est important – que les collectivités territoriales jouent un rôle primordial de soutien à l'activité économique, puisque leurs dépenses d'équipement dépassent 170 milliards de francs et représentent plus des trois quarts des investissements publics.

La baisse de près d'un point du taux de compensation de la TVA entraînera une moins-value de recettes de près de 2 milliards de francs pour les collectivités territoriales.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il conviendra impérativement, avant d'établir définitivement les bases du pacte de stabilité financière entre l'Etat et les collectivités territoriales, de remettre à plat le système et de clarifier un certain nombre de points, qu'il s'agisse du FCTVA, de la dotation globale de fonctionnement, du fonds de compensation pour la taxe professionnelle ou encore de la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales.

Les communes risquent d'être doublement lésées : d'une part, parce qu'on ne leur remboursera plus l'intégralité de la TVA qu'elles payent sur les investissements réalisés ; d'autre part, en raison du maintien du décalage de deux ans dans le remboursement de la TVA, alors que le gouvernement précédent a mis fin progressivement au décalage d'un mois du remboursement de la TVA aux entreprises.

En conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que vous preniez en considération les préoccupations que je viens d'évoquer et que soit décidé, dans les meilleurs délais, le retour au taux normal de remboursement de la TVA aux collectivités territoriales.

REDÉMARRAGE DE LA PREMIÈRE TRANCHE DE LA CENTRALE NUCLÉAIRE DE KOZLODUY (BULGARIE)

M. le président. M. Bernard Barbier appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la légitime inquiétude que suscite le redémarrage de la tranche n° 1 de la centrale nucléaire de Kozloduy en Bulgarie. Les experts européens et français en matière de sécurité n'ayant pu obtenir, de la part des autorités bulgares, l'autorisation de procéder à un prélèvement au niveau des soudures de la cuve pour en vérifier l'état, on peut craindre qu'une rupture de cette cuve n'entraîne une nouvelle catastrophe de type Tchernobyl.

M. le ministre a annoncé à l'Assemblée nationale, le 11 octobre dernier, que la France proposait à ses partenaires européens d'acheminer gratuitement l'équivalent de 400 mégawatts d'électricité en Bulgarie. Cela permettrait d'arrêter la tranche n° 1 de Kozloduy, qui produit 5 p. 100 de la consommation bulgare d'électricité.

Peut-il préciser dans quelles conditions diplomatiques, techniques et financières cette proposition pourrait être mise en œuvre ? (N° 206.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat au commerce extérieur, à laquelle je souhaite la bienvenue dans notre assemblée, où elle s'exprime aujourd'hui pour la première fois.

Mme Christine Chauvet, secrétaire d'Etat au commerce extérieur. Monsieur le président, je vous remercie de votre accueil.

Monsieur Barbier, permettez-moi tout d'abord de vous présenter les excuses de M. le ministre de l'industrie, mon collègue Yves Galland, qui assiste en ce moment au conseil de l'industrie à Bruxelles et m'a chargée de vous transmettre sa réponse.

Le 11 octobre dernier, lors de la séance des questions d'actualité, le ministre de l'industrie a annoncé à l'Assemblée nationale que la France proposait à ses partenaires européens d'acheminer gratuitement vers la Bulgarie l'équivalent des 400 mégawatts que produit la tranche n° 1 de Kozloduy, de façon que cette tranche puisse être arrêtée et que l'on procède aux analyses métallurgiques nécessaires sans que cela ait des conséquences sur la population bulgare au cours de cet hiver.

Le jour même, la présidence de l'Union européenne, le gouvernement allemand et la Commission européenne étaient saisis de cette initiative. Le lendemain, celle-ci était présentée par le représentant français devant les représentants permanents des membres de l'Union auprès de la Commission européenne.

Les pays du G7 ont ensuite été informés de cette initiative dans le cadre des travaux du groupe de travail spécialisé sur les questions de sûreté nucléaire.

Enfin, avec le plein soutien du gouvernement allemand et de la Commission européenne, le ministre français de l'environnement a fait part de cette proposition à ses collègues de l'Union européenne, réunis du 23 au 25 octobre à Sofia pour la conférence paneuropéenne sur l'environnement.

Cette proposition consiste en une combinaison des voies suivantes : d'une part, faire fonctionner les capacités de production thermiques, bulgares ou environnantes, avec des combustibles de la qualité requise ; d'autre part, acheminer une partie de la puissance électrique nécessaire depuis le potentiel de production européen, via les réseaux électriques.

Prêtes à supporter une part du coût de la mise en œuvre de cette solution, la France, l'Allemagne et la Commission européenne ont appelé, à Sofia, les autres membres de l'Union européenne à soutenir politiquement, financièrement et techniquement cette initiative. En particulier, elles ont souhaité que, dans les plus brefs délais, les Etats concernés et la Commission prennent les dispositions utiles pour que leurs experts engagent une coopération sur les modalités techniques et la faisabilité économique de ces deux hypothèses. L'objectif est d'aboutir, à la fin du mois de novembre au plus tard, à un accord sur la solution à mettre en œuvre. Le ministre de l'industrie veillera bien sûr personnellement au suivi de ce dossier.

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

M. Bernard Barbier. Je vous remercie, madame le secrétaire d'Etat, de ces précisions sur le sujet particulièrement préoccupant de la sûreté nucléaire en Europe de l'Est.

Le groupe d'études de l'énergie, que j'ai l'honneur de présider, s'était rendu en Bulgarie en mai 1992 et avait visité la centrale nucléaire de Kozloduy, dont le fonctionnement était alors jugé critique par les experts internationaux et dont deux réacteurs sur quatre étaient arrêtés. La délégation avait, dans son rapport, souligné le travail effectué sur place par les équipes techniques et avait alors estimé que la centrale pourrait continuer à tourner une dizaine d'années avec ses deux derniers réacteurs, sous réserve d'une aide internationale aussi bien financière que technique.

Depuis, les techniciens, notamment ceux d'EDF, ont poursuivi leur coopération, établie sous la forme d'un jumelage entre Kozloduy et la centrale française du Bugey, dans l'Ain. Certes, des progrès considérables ont été accomplis, et il faut saluer le travail de ces équipes, qui ont notamment permis de faire entrer une « culture de sûreté » dans la centrale.

Cependant, au début du mois d'octobre, les techniciens occidentaux ont refusé de cautionner le redémarrage du réacteur n° 1 de la centrale, jugé inacceptable compte tenu de problèmes persistants en ce qui concerne l'étanchéité de la cuve et de l'impossibilité d'effectuer des tests sur le métal. Pour attirer l'attention sur cette grave anomalie, EDF a rappelé ses experts.

En dépit des avertissements répétés de la communauté internationale et d'une proposition franco-allemande, relayée par l'Union européenne, de lui fournir des solutions alternatives pour passer l'hiver dans des conditions correctes, la Bulgarie a fait la sourde oreille, dénonçant « une inadmissible pression » des pays occidentaux pour mieux vendre leurs technologies. Les autorités bulgares ont refusé la fermeture de la centrale de Kozloduy et le réacteur a divergé le 6 octobre dernier.

Pourtant, la Bulgarie a adhéré à la nouvelle convention internationale sur la sécurité nucléaire et ne rejette ni l'ouverture de discussions ni la poursuite de la coopération technique avec la France. J'ai moi-même rencontré, voilà deux semaines, une délégation de parlementaires bulgares, dont le maire de Kozloduy, qui, tout en excluant un arrêt immédiat de la « tranche n° 1 », m'ont semblé désireux de maintenir la coopération avec notre pays.

C'est pourquoi, tout en remerciant le Gouvernement de l'initiative qu'il a prise, je me permets d'insister sur la nécessité de trouver une solution à l'acheminement de ces 400 mégawatts, qui pourraient être achetés par l'Union européenne à un pays voisin.

Notre légitime inquiétude, madame le secrétaire d'Etat, est partagée par Mme le ministre de l'environnement. (*Mme le ministre de l'environnement, présente au banc du Gouvernement, fait un signe d'assentiment.*) Celle-ci a d'ailleurs fait de cette question de la sûreté nucléaire à l'Est une de ses priorités puisqu'elle a suggéré un « plan Marshall pour les centrales nucléaires de l'Europe de l'Est ».

Ainsi que vous l'avez indiqué, madame le secrétaire d'Etat, les ministres européens de l'environnement, réunis à Sofia pour la troisième conférence paneuropéenne sur l'environnement, se sont engagés à « arrêter le plus tôt possible les installations nucléaires ne répondant pas aux normes de sécurité et en particulier les réacteurs nucléaires présentant un danger », espérant parvenir à ce résultat par la coopération internationale.

Nous nous associons à cette intention et souhaitons qu'une solution soit trouvée d'urgence avant qu'un accident grave ne remette en cause les succès de l'industrie nucléaire sur le plan mondial.

INQUIÉTUDES DES RIVERAINS DE LA DURANCE DANS LA ZONE AVIGNON-MIRABEAU

M. le président. M. Louis Minetti signale à Mme le ministre de l'environnement qu'il l'a informée par question écrite du 12 août 1995 des problèmes rencontrés par les riverains de la Durance, notamment de la zone Avignon-Mirabeau. Aucune réponse ne lui a été faite à ce jour.

Par conséquent, il lui en rappelle les termes :

« ... L'annonce de problèmes, de questions liées au remblai nécessaire au passage du TGV relance celles des inondations de 1994 et du tracé du TGV lui-même.

« Il s'étonne que ses lettres de novembre 1994, janvier 1995 et juin 1995 n'aient reçu aucune réponse, de même qu'une première question écrite sur ces sujets.

« Le doute s'est installé sur la fiabilité des rapports liés aux inondations et au TGV. Les services de l'Etat ont trop tendance dans ce projet à valoriser la faisabilité technique, la faisabilité économique et à négliger l'indispensable autre aspect, la faisabilité écologique.

« Pourquoi l'Etat ne prend-il pas l'initiative de faire une simulation des risques d'inondations dans les bassins que la France possède pour l'étude des ports, des marées, des fleuves, bassins disposant d'une autorité reconnue. Cette simulation, conduite dans la transparence absolue, serait de nature à nous éclairer sur les mesures à prendre... »

Que compte faire Mme le ministre de l'environnement, en collaboration avec les autres ministres concernés ? (N° 202.)

La parole est à Mme le ministre.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. Monsieur le sénateur, vous me soumettez une très intéressante question, qu'a d'ailleurs déjà évoquée M. Mariani, député de Vaucluse, en tant que rapporteur de la commission d'enquête sur les risques. Il s'agit de la définition d'une politique globale de prévention des risques, qui limite en particulier l'urbanisme sur certains sites. C'est là, soyez-en assuré, une préoccupation constante de mon ministère.

En ce qui concerne plus précisément le tracé du TGV méditerranéen, notamment dans la zone Avignon-Mirabeau, qui fait l'objet de votre question, l'analyse des impacts induits a fait l'objet, depuis 1993, d'examen très attentifs de la part des services des ministères en charge des transports comme du ministère de l'environnement.

Le 4 février 1994, M. Bosson et mon prédécesseur avaient à cet effet, dans un communiqué commun, défini les objectifs, notamment hydrauliques, à atteindre pour l'insertion de cette infrastructure dans la vallée de la Durance sans accroissement des risques. Le tracé a été déclaré d'utilité publique par droit le 31 mai 1994.

Par ailleurs, à la suite de la demande d'autorisation de travaux présentée le 31 janvier 1995 par la SNCF, en application de la loi sur l'eau de 1992, une analyse sur les crues, les milieux aquatiques et les ressources en eau a été réalisée par la compagnie nationale.

Les conclusions de l'enquête publique réalisée cette année ont été rendues, et le commissaire-enquêteur a assorti son rapport de diverses interrogations qui m'ont amenée à saisir ma collègue en charge des transports, Mme Anne-Marie Idrac.

Je lui ai indiqué qu'il me semblait indispensable que l'autorisation ne soit donnée au titre de la police des eaux que dans la mesure où le maître d'ouvrage répondrait aux questions du commissaire-enquêteur, qui a effectué un travail considérable et posé, à mon sens, d'excellentes questions.

J'ai, en outre, chargé le conseil général des Ponts et Chaussées et la mission d'inspection spécialisée de l'environnement de m'éclairer sur les réponses et de me soumettre un deuxième avis quant au niveau de qualité apporté par la SNCF tant sur le tronçon touchant la Durance que sur celui de Calrouse.

J'ai enfin demandé au préfet de préparer des prescriptions comportant des éléments complémentaires de sécurité.

En tout état de cause, monsieur Minetti, sachez que je veille avec beaucoup d'attention, dès lors que me sont soumis des projets de grandes infrastructures, non seulement à ce que soit parfaitement assurée la protection des zones humides et des milieux aquatiques, mais aussi à ce que l'infrastructure elle-même n'engendre pas de risque supplémentaire pour les lieux habités, qu'ils soient situés à proximité ou en aval.

Tels sont, monsieur le sénateur, les éléments de réponse que je suis en mesure de vous apporter aujourd'hui. J'espère qu'ils seront de nature à apaiser les inquiétudes des riverains, dont vous vous faites l'écho.

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

M. Louis Minetti. Enfin, je peux dialoguer avec un membre du Gouvernement !

En effet, madame le ministre, vous n'avez pas répondu à ma question écrite du 12 août 1995 ni à ma lettre de juin 1995, pas plus, d'ailleurs, que votre prédécesseur et celui de M. Debré au ministère de l'intérieur n'avaient répondu aux lettres que je leur avais adressées en novembre 1994, au lendemain des inondations provoquées par la crue de la Durance, et en janvier 1995.

L'annonce de problèmes liés aux inondations et au pont TGV sur la Durance relance toute la question de l'aménagement de la Durance et, plus globalement, de l'aménagement hydraulique en France.

Puisque vous avez saisi l'administration du problème des risques, madame le ministre, pouvez-vous me communiquer, pour publication, les résultats des simulations concernant pour le franchissement de la Durance par tous les nouveaux ponts, en prévision de crues centennales et millénaires ?

Au cas où l'Etat n'aurait pas procédé à ces simulations, je vous demande expressément de les faire réaliser, car on ne peut se contenter de bonnes paroles ou des opinions émises par des experts, si éminents soient-ils !

Par ailleurs, l'extraction de granulats de la Durance a toujours posé des problèmes. Jadis, je m'étais opposé à l'exploitation de la carrière Escota, en moyenne Durance, destinée à la construction de l'autoroute Marseille-Grenoble et implantée au sein même du lit mineur de la rivière. Or, participant aux rencontres régionales pour l'environnement, à Dignes-les-Bains, voilà à peine quinze jours, j'ai été scandalisé d'apprendre que la société Escota a entièrement amorti ses installations avec cette carrière, mais cela aux dépens de la rivière, du milieu aquatique, des zones humides et, partant, de la faune et de la flore associées.

Au demeurant, les risques d'inondation n'ont pas été écartés en aval de cette carrière, car le chenal central prévu par la loi du 5 janvier 1955 sur l'aménagement de la Durance n'est ni adapté ni entretenu.

En revanche, les gouvernements successifs ont mis en difficulté financière le syndicat mixte de la Durance en aval de la digue de Cadarache en lui créant des problèmes pour l'évacuation ou l'utilisation des 2,3 millions de mètres cubes de granulats qui obstruent le cours de la Durance. Ces millions de mètres cubes doivent être évacués ou utilisés selon deux critères : premièrement, l'intérêt écologique de la rivière, à savoir l'intérêt halieutique, la présence d'invertébrés, les zones humides propres au développement du frai, la faune et la flore riveraine ; deuxièmement, l'intérêt économique des populations, en les préservant des inondations par le maintien d'un chenal central et l'entretien des digues.

Enfin, la loi d'aménagement de la Durance votée en 1955 employait le terme de « régulation ». Une partie des travaux a bien été effectuée par EDF – je citerai, pour mémoire, le barrage de Serre-Ponçon et d'autres barrages de ce type – mais l'autre partie n'a pas été réalisée.

Je vous rappelle, en les résumant, mes propositions de novembre 1994.

C'est en amont que l'on gagne principalement les batailles contre les inondations. Des mesures essentielles restent à prendre : la reforestation complète de tout le bassin versant jusqu'en haute altitude, l'entretien des prairies, donc le maintien de l'élevage, le développement de l'agriculture et, partant, la présence d'agriculteurs.

Par conséquent, et en osmose avec les paysages, le cadre de vie et les traditions, il faut préserver les zones humides, créer des retenues d'eau, grandes et petites, répertorier et protéger les zones inondables, bref, rechercher tous les moyens pour freiner, voire quelquefois annuler l'écoulement rapide des eaux. Il faut également faire en sorte que les torrents muets pendant des années ne provoquent pas de catastrophes pour la population et assurer à la Durance ce que j'appelle la « respiration » nécessaire.

Les paysages, la faune, la flore, les activités de pêche y gagneront. Nous y gagnerons tous !

Enfin, il faut restaurer les digues, dégager les quelque 2,3 millions de mètres cubes qui encombrant le chenal central et retrouver dans notre mémoire, et surtout dans les textes, les « iscles » – terme qui nous vient de l'ancien royaume de Provence – qui participent de ce que j'ai appelé la « respiration » de nos rivières.

N'est-il pas temps de réfléchir, d'étudier la question d'un barrage écrêteur de crues sur le Buëch ? J'ai noté les crues redoutables de cet affluent de la Durance. D'autres torrents mériteraient sans doute le même traitement.

Telles sont les quelques mesures que je vous propose de prendre, les plus urgentes étant l'édification et la réparation des digues, ainsi que le dégagement du chenal central en basse Durance.

Quels moyens financiers le Gouvernement compte-t-il engager pour abonder les efforts considérables des collectivités territoriales ?

Nous attendons tous des réponses concrètes et non pas simplement des paroles apaisantes.

HAUSSE DES COTISATIONS À LA CAISSE NATIONALE DE RETRAITE DES AGENTS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

M. le président. M. Edouard Le Jeune attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les très vives préoccupations exprimées par les élus locaux à l'égard des conséquences financières de la hausse très importante des cotisations à la CNRACL. Un décret du 28 décembre 1994 a, en effet, augmenté les taux de coti-

sations des communes de 3,8 points, ce qui représente un transfert de charges supplémentaires de plus de 2,2 milliards de francs.

Il lui demande de préciser les mesures qu'il envisage de proposer au Parlement visant soit à annuler cette disposition, soit à la compenser intégralement. (N° 191.)

La parole est à M. le ministre.

M. Claude Goasguen, *ministre de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la citoyenneté*. Monsieur le sénateur, la question que vous avez abordée n'a pas manqué de susciter, depuis quelques mois, l'inquiétude des élus locaux et la préoccupation du Gouvernement. Je sais, pour avoir visité un certain nombre de départements et entendu des maires et des élus locaux, qu'il s'agit d'un sujet extrêmement important et que les maires ressentent à cet égard beaucoup d'amertume. Avant de vous répondre, je voudrais rappeler la logique de notre système de protection sociale.

Cette logique impose une solidarité entre les différents régimes, solidarité qui a pris deux formes : d'abord, celle d'une compensation généralisée, instituée par la loi du 24 décembre 1974, qui joue, d'une part, entre les régimes de salariés, et, d'autre part, entre ces derniers et les régimes de non-salariés ; ensuite, celle d'une surcompensation, instituée par la loi de finances de 1986, qui ne concerne que les régimes spéciaux de retraite. C'est cette surcompensation qui est à l'origine de vos inquiétudes.

Parmi les régimes spéciaux, comme le régime de retraite des agents de l'Etat, celui des agents territoriaux et hospitaliers bénéficie actuellement d'un rapport démographique favorable - un peu moins de trois actifs pour un retraité - qui conduit à opérer un prélèvement sur ses ressources au profit des régimes spéciaux déficitaires. Je rappelle, par exemple, que le régime des mineurs est concerné, avec un actif pour dix retraités.

La Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, la CNRACL, a ainsi contribué, à hauteur de 17,3 milliards de francs, en 1994, au mécanisme de surcompensation.

Pour permettre à cette caisse de continuer à faire face à cette charge, le décret du 28 décembre 1994 a relevé de 21,3 p. 100 à 25,1 p. 100 le taux de la cotisation employeur.

Cette mesure a été prise, je veux bien le reconnaître, monsieur le sénateur - je le dis publiquement - dans des conditions de précipitation qui n'ont pas paru convenables, à juste titre, à la plupart des élus locaux, et selon une méthode que le gouvernement actuel entend répudier.

La politique du gouvernement actuel vise, vous le savez, à stabiliser les relations entre l'Etat et les collectivités territoriales. Bien entendu, il est tout à fait anormal que le Gouvernement, par des mesures unilatérales, envisage de spolier ainsi une partie des caisses des collectivités locales.

D'ailleurs, dans son discours de politique générale, le Premier ministre a indiqué que le souhait du Gouvernement était de ne plus recourir à ce type de dispositions. Le Gouvernement est, en effet, parfaitement conscient des contraintes que cette mesure fait peser sur les finances locales, tant en termes purement financiers qu'au travers des difficultés liées à sa date d'entrée en vigueur, très tardive, puisque les budgets locaux étaient alors arrêtés, sinon adoptés. C'est la raison pour laquelle il a décidé de geler à la fois le taux de surcompensation et le taux de la cotisation employeur en 1996.

Le Gouvernement s'est engagé à ouvrir une concertation avec les associations représentatives d'élus locaux avant d'arrêter toute disposition pour 1997. Des mesures de trésorerie permettront de payer les retraites en 1996, en particulier en modifiant les dates de versement des acomptes.

Par ailleurs, nous sommes convaincus que le problème de la CNRACL ne peut être sérieusement examiné indépendamment de l'avenir de notre système de protection sociale. En effet, compte tenu de l'évolution démographique défavorable, le rapport cotisant-retraité, qui est actuellement, je vous le rappelle, de trois pour un, devrait être, en 2015, de 1,2 pour 1. C'est dire que la solidarité ne pourra continuer à être assurée au sein de la CNRACL.

Par conséquent, il est évident que le devenir de la caisse devra faire l'objet, au Parlement, d'une discussion intégrée au grand débat sur la protection sociale. Si tel n'était pas le cas, la caisse de retraite rencontrerait des problèmes de trésorerie. En effet, actuellement, nous pouvons couvrir les dépenses sans problème majeur jusqu'en 1997, mais l'examen de la trésorerie impose que nous revenions à un système qui remette en cause celui de 1974 et qui soit plus proche du système de sécurité sociale tel que l'imaginaient ses fondateurs en 1945, à savoir le régime unique de sécurité sociale.

M. le président. La parole est à M. Edouard Le Jeune.

M. Edouard Le Jeune. Monsieur le ministre, en vous écoutant, j'ai bien compris que vous aviez conscience de l'importance de la question que je vous ai posée.

C'est la loi de finances pour 1986, en son article 78, qui a institué une nouvelle compensation spécifique entre la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales et certains régimes spéciaux du secteur public ; cette mesure avait, au demeurant, un effet rétroactif pour l'année 1985.

Elle eut pour conséquence directe d'entraîner la CNRACL à supporter, compte tenu de sa situation démographique relativement favorable, la plus grande partie du déficit de certains régimes sociaux spéciaux, soit plus de 10 milliards de francs pour les seules années 1985, 1986 et 1987, conduisant - il est important de le souligner - à un désengagement de l'Etat d'un montant identique.

Alors que, jusqu'en 1986, la CNRACL disposait de réserves non négligeables, elle s'est bien évidemment très vite retrouvée en situation déficitaire, avec l'obligation de majorer les cotisations patronales.

C'est ainsi que le taux d'appel des cotisations, qui s'élevait à 10,2 p. 100 en 1986, et qui, il est vrai, avait été diminué auparavant, non pas pour réduire les charges des collectivités locales, mais pour alléger celles des hôpitaux, donc celles de la sécurité sociale, a dû être relevé de près de 50 p. 100 et passer à 15 p. 100.

Une hausse d'un point de cotisations de la CNRACL entraîne une hausse moyenne de 0,5 p. 100 de la fiscalité locale. Par conséquent, cette seule augmentation a provoqué près de 2,5 points de hausse de la fiscalité locale pour la seule année 1986.

Puis, sur une période de dix ans, ce sont 54 milliards de francs qui ont été versés par la CNRACL aux autres régimes déficitaires au titre de la surcompensation, alors que, dans le même temps, cette caisse versait 79 milliards de francs au titre de la compensation généralisée.

Tout cela devait entraîner une hausse significative du taux d'appel des cotisations employeurs à la CNRACL. Portée successivement de 15 p. 100 à 21,3 p. 100, puis à

25,1 p. 100 par décret du 28 décembre 1994, cette dernière compensation représentera un coût de 2,9 milliards de francs pour les établissements hospitaliers et de 3,2 milliards de francs pour les collectivités locales, dont 2,2 milliards de francs pour les seules communes.

On voit très bien que, dans cette affaire, en se désengageant en 1985, l'Etat a, en l'espace de dix ans, transféré 54 milliards de francs de charges supplémentaires sur les collectivités territoriales, ce qui a entraîné une hausse très importante des impôts locaux, dont l'impopularité rejaillit tout naturellement sur les élus locaux.

Comme l'a souligné, à juste titre, le comité des finances locales, la majoration substantielle de la cotisation patronale à la CNRACL et le maintien du taux de surcompensation à 38 p. 100 figurant dans le décret du 28 décembre 1994 sont inadmissibles. Il a demandé au Gouvernement de suspendre l'application de ce décret qui n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable.

C'est ce que je vous demande également solennellement aujourd'hui, monsieur le ministre.

Nous avons bien noté que le Premier ministre s'est engagé à mettre en place un pacte tendant à stabiliser les relations financières entre l'Etat et les collectivités territoriales. Mais celui-ci devra être précédé d'une clarification desdites relations.

Il n'est pas possible, en effet, de continuer à opérer des transferts de charges comme ceux qui concernent la CNRACL, voire, demain, l'allocation dépendance, de continuer à réduire certaines ressources transférées aux collectivités territoriales, comme le fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée, la dotation de compensation de la taxe professionnelle, d'accuser les élus des collectivités territoriales de ne pas savoir gérer celles-ci, comme le font souvent les services de tel ou tel ministère et, au bout du compte, de les acculer à majorer substantiellement les impôts locaux, qui, par nature, sont impopulaires.

Comme le disait fort justement le président de l'Association des maires de France, il faut déterminer les dépenses supportées par les contribuables locaux qui sont réellement imputables aux responsables des collectivités locales; cette clarification paraît nécessaire et même urgente.

J'ose espérer, monsieur le ministre, que vous serez sensible aux arguments que je viens de développer et que le Gouvernement en tiendra compte dans les textes qu'il soumettra à l'appréciation du Parlement.

Les élus des collectivités territoriales, dont un grand nombre, par découragement, ne se sont pas représentés, sont particulièrement attentifs aux préoccupations que je viens d'évoquer.

BILAN DE L'APPLICATION DU PROGRAMME ARMÉES 2000 DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AISNE

M. le président. M. François Lesein constate que, à la suite du programme Armées 2000 en application depuis 1994, une commission locale aux restructurations est en place dans le département de l'Aisne. Parmi les sites touchés par ce programme de réduction des effectifs, l'action de la commission locale lui paraît très inégale et inversement proportionnelle à la faiblesse démographique.

Il demande à M. le ministre de la défense quels sont les résultats enregistrés à ce jour, la nature et l'espoir des dossiers qui sont en cours.

Par ailleurs, la situation de sa commune va s'aggraver par le départ annoncé du dépôt des munitions du camp de Sissonne. Après ce nouvel handicap, la commune de Sissonne peut-elle espérer profiter d'une telle commission locale dont l'intérêt ne serait que communal? (N° 204.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le sénateur, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. Charles Millon, qui se trouve aujourd'hui en province et qui m'a chargée de vous transmettre les éléments de réponse suivants.

La question que vous avez posée conduit à rappeler d'une manière générale les principaux aspects du dispositif local d'accompagnement des restructurations militaires, puis à évoquer en particulier le cas de la commune de Sissonne.

La politique d'accompagnement social des restructurations s'est notamment traduite par la mise en place d'une commission locale aux restructurations auprès des organismes concernés lorsqu'ils emploient plus de cinquante civils. En deçà de ce chiffre - tel est le cas de Sissonne, qui comptait cinq civils en 1993 et qui en comptera quinze en 1996 - une commission analogue est placée auprès de la circonscription militaire de défense afin d'examiner la situation individuelle des personnes concernées par les restructurations.

S'agissant de l'accompagnement économique, une commission locale du fonds de restructuration de la défense, le FRED, a été instaurée auprès du préfet du département.

Concernant le département de l'Aisne, cette commission a été créée durant l'été 1992. Elle se réunit régulièrement pour examiner les dossiers susceptibles de bénéficier de ce fonds soit au titre d'une action collective, soit au titre d'une aide à l'investissement ou à l'emploi.

Elle examine donc et transmet au ministre de la défense les dossiers relatifs à Sissonne, au même titre que ceux des autres sites restructurés dans le département de l'Aisne.

L'amplitude des moyens mis en œuvre dépend bien évidemment des conséquences locales de la décision de restructuration. La situation démographique de la localité concernée est l'un des critères permettant d'en apprécier la gravité.

J'en viens maintenant plus particulièrement aux mesures relatives aux restructurations militaires intervenues à Sissonne. Je tiens tout d'abord à rappeler que des initiatives ont d'ores et déjà été prises tant au plan militaire qu'au plan économique et social. La garnison de Sissonne a été retenue pour accueillir un important centre d'instruction élémentaire de conduite qui est désormais opérationnel et qui compte une centaine de permanents ainsi que deux cents stagiaires tout au long de l'année.

Par ailleurs, des crédits du FRED ont été accordés dans le bassin d'emplois de Sissonne au profit d'une dizaine d'entreprises. La société de conversion mise en place par le ministère de la défense a, quant à elle, déjà favorisé la création d'une centaine d'emplois, et son objectif est de doubler ce premier résultat.

Enfin, le ministère de la défense apporte sa contribution à l'animation de l'activité économique de Sissonne en participant au financement d'une opération de rénovation de l'artisanat et du commerce.

Il est évident, monsieur le sénateur - et Charles Millon m'a demandé de vous en donner l'assurance -, que la fermeture du dépôt des munitions du camp de Sissonne fera, dans le même esprit, l'objet de mesures visant à en atténuer les conséquences économiques et sociales.

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

M. François Lesein. Madame le secrétaire d'Etat, je vous remercie de m'avoir répondu en lieu et place de M. le ministre de la défense dont je comprends bien l'absence ce matin. Je connais bien sûr les impératifs de l'armée et de son ministre, et je suis conscient de la nécessité d'une restructuration qui était devenue, nous le savons bien, inévitable.

Mais si, à l'échelon départemental, la commission locale aux restructurations a décidé de soutenir, comme vous l'avez rappelé, quelques dossiers dans certaines villes ainsi que quelques entreprises privées, il en va différemment pour les collectivités, surtout en zone rurale.

Alors que le Gouvernement s'implique dans un aménagement du territoire qu'il veut équilibré - ce souci est bien évidemment partagé par les élus - l'annonce de la fermeture du dépôt des munitions du camp de Sissonne va à l'encontre de cet objectif et ne fera qu'accroître, soyez-en certaine, madame le secrétaire d'Etat, le sentiment de découragement dans toute une zone déjà fortement handicapée.

Je souhaite donc qu'une action locale soit menée dans cette zone de Sissonne, afin d'implanter des activités créatrices d'emplois. Certes, vous venez d'annoncer la création d'une centaine d'emplois mais ils ne concernent que le chef-lieu d'arrondissement et non, je puis m'en porter garant, la zone de Sissonne proprement dite.

Je suggère, par exemple, que la charge d'activités de l'établissement de ravitaillement de Lomme, dans le Nord, qui doit être dissous, entraînant ainsi la disparition de soixante et onze emplois, soit transférée au service des subsistances de Sissonne et non à Douai, qui est une ville bien plus importante et donc proportionnellement moins touchée. Cette charge d'activités sera forcément à terme créatrice d'emplois.

Une telle action confirmerait d'ailleurs le maintien de ce service des subsistances dans le camp de Sissonne. En effet, un doute subsiste. Certes, j'exprime ici mon souci de maire, mais les nombreux employés civils d'Etat qui travaillent dans cet établissement manifestent également à cet égard une crainte fort compréhensible.

En résumé, c'est un véritable SOS que j'adresse à M. le ministre de la défense, d'autant plus que l'économie réalisée ne paraît pas évidente.

Certes, comme vous l'avez déclaré tout à l'heure, madame le secrétaire d'Etat, un centre de conduite employant un personnel assez nombreux a été implanté dans le camp de Sissonne. Mais, à l'instar « des professeurs TGV » des lycées et des collèges, ces personnels arrivent le lundi matin et repartent le vendredi. Ce ne sont donc pas eux qui vont faire marcher le commerce !

En conséquence, si, sur le plan économique, l'activité militaire semble se maintenir, il n'y a plus de retombées économiques à l'échelon local, notamment pour le commerce et les services, depuis le départ du 94^e régiment d'infanterie.

Ma commune, modeste chef-lieu de canton de 3 560 habitants, que vous connaissez bien, vient de subir les effets de la dissolution de ce régiment, qui a effectivement « stérilisé » toute l'activité commerciale.

Certes, on a bien promis d'aider les commerçants qui vont embaucher un employé. Mais comment pourraient-ils payer un employé alors que, le soir, la caisse est vide ? Ce n'est pas ainsi qu'il faut procéder. On n'a pas écouté les élus qui avaient formulé d'autres demandes.

En fait, je souhaite surtout qu'une décision équitable soit prise à l'égard d'un département et d'une commune qui, après avoir l'un et l'autre déjà largement donné à la France, éprouvent aujourd'hui un sentiment de frustration.

DIRECTIVE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

M. le président. M. Pierre Laffitte interroge M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports sur la directive d'aménagement du territoire, la DAT.

Quels sont les procédures et les délais de mise en place d'une DAT ?

Les DAT s'imposent aux plans d'occupation des sols, les POS, et aux schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les SDAU. Conduiront-elles à une remise en question des SDAU ou à une adaptation ?

Pour les SDAU en cours de révision, en particulier le SDAU de Nice et de Menton, convient-il d'attendre la sortie de la directive pour y adapter le SDAU ?

Les consultations prévues dans le cadre des DAT préciseront-elles, en particulier pour les zones inondables, les procédures de la loi prévues au titre II de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement en ce qui concerne les crues centennaires et millénaires ?

Quelles sont les conséquences pratiques pour les villes nombreuses dont tout ou partie est en zone inondable, en particulier en ce qui concerne les travaux nécessaires pour écrêter les crues en amont des lits des torrents, des rivières et des fleuves ?

Quelles sont les responsabilités des municipalités si les POS ne prévoient pas l'inconstructibilité ?

Les responsables de SDAU peuvent-ils éviter d'introduire la notion de zone à risque dans leurs schémas d'aménagement ? (N° 209.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Instituées par la loi du 4 février 1995, les directives territoriales d'aménagement, les DTA, expriment, là où des enjeux particulièrement importants d'aménagement et de développement, de protection et de mise en valeur du territoire le justifient, les orientations et les objectifs retenus par l'Etat, qui doivent être articulés avec les documents d'urbanisme des collectivités territoriales.

La directive territoriale d'aménagement est un instrument de politique d'aménagement du territoire. Elle fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des collectivités locales et des acteurs locaux afin de constituer une véritable stratégie partagée de développement du territoire.

En outre, il s'agit d'un nouveau moyen juridique relevant de la législation de l'urbanisme.

Il est difficile, monsieur le sénateur, de définir très précisément quels seront les délais nécessaires à la mise en place d'une DTA, d'autant plus que des concertations doivent être engagées. Cependant, il est possible d'évaluer à environ deux ans les délais permettant l'approbation d'un tel document.

Dès lors que la directive sera approuvée, les schémas directeurs et, en l'absence de ceux-ci, les plans d'occupation des sols, le POS, devront être compatibles avec les dispositions de la directive.

En conséquence, les schémas directeurs et les POS devront être, si nécessaire, modifiés ou révisés pour les rendre compatibles avec les dispositions de la directive, faute de quoi ils ne seraient plus applicables pour ce qui concerne leurs dispositions incompatibles.

Dans le cas particulier des schémas directeurs de Nice et de Menton, l'élaboration de la directive sera l'occasion d'enrichir les grandes orientations qui ont déjà été préparées dans le cadre de ces schémas, mais qui n'ont pas encore été arrêtées.

En ce qui concerne la question qui vous préoccupe tout particulièrement, monsieur le sénateur, à savoir celle des zones inondables et, plus globalement, des risques naturels ou technologiques, la directive pourra rassembler en ce domaine un certain nombre d'indications qui, sans constituer des règles relatives à l'utilisation du sol, s'imposant aux documents d'urbanisme locaux, pourront constituer un guide ou des références utiles pour l'ensemble des collectivités publiques.

C'est en effet prioritairement dans le cadre des outils juridiques existants et, plus précisément, dans celui des « plans de prévention des risques » institués par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement que doivent être envisagées les mesures juridiques relatives aux zones inondables s'imposant aux collectivités locales et aux particuliers.

Ces mesures peuvent aller jusqu'à l'inconstructibilité de certains secteurs ou à leur constructibilité sous réserve de certaines conditions. En tant que servitudes d'utilité publique, elles s'imposent aux documents d'urbanisme, en particulier aux POS, ainsi qu'à la délivrance des autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol et pourraient conduire à la mise en cause de la responsabilité des communes si elles n'étaient pas respectées.

En conclusion, les directives territoriales d'aménagement ont pour objet de mettre en perspective les enjeux majeurs de l'Etat. Elles permettent donc aux collectivités territoriales d'exercer avec plus de clarté et de sécurité leurs propres responsabilités. Elles ne concernent donc pas tous les domaines d'intervention possibles, notamment pas directement la question des risques que vous avez évoquée, monsieur le sénateur.

Tels sont les éléments de réponse que M. Bernard Pons, qui vous prie d'excuser son absence ce matin, m'avait chargé de vous apporter.

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

M. Pierre Laffitte. Je voudrais tout d'abord vous demander, madame le secrétaire d'Etat, de faire part à M. Bernard Pons de la satisfaction des élus locaux et des parlementaires des Alpes-Maritimes, à la suite de la décision qui a été prise de créer une DTA concernant notre département.

Nous sommes en effet quelque peu « coincés » entre la loi sur la montagne, la loi relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral et celle que vous venez d'évoquer sur les zones à risques.

Je souhaiterais, pour ma part, notamment en ce qui concerne les zones inondables, sur lesquelles vous m'avez clairement répondu, qu'une concertation soit engagée le plus rapidement possible avec les élus. Je puis vous garantir que la concertation avec les élus des Alpes-Maritimes sera extrêmement rapide. Les zones inondables nous laissent en effet relativement peu de marge de manœuvre. Je sais bien que les tribunaux administratifs accomplissent leur tâche.

A Peille, par exemple, le tribunal administratif a récemment annulé, au titre de la loi « montagne », un permis de construire qui aurait contribué à créer trois cents emplois liés à la délocalisation d'un centre de recherche et de développement d'une société italienne. Or la commune de Peille, qui est ancienne et assez importante, n'a aucun rapport avec celle de Chamonix ou avec une petite commune montagnarde. Cette décision est mal comprise d'autant que certaines communes sont soumises à la fois aux dispositions de la loi « montagne » et à un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Nous espérons que la DAT permettra de mieux interpréter la loi « montagne ».

J'en viens au problème des inondations qui, à mon sens, est beaucoup plus important et beaucoup plus grave. Le tribunal administratif vient d'annuler un permis de construire dans la vallée de la Siagne, pourtant considérée par le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme comme une zone d'activités, au motif qu'il s'agit d'une zone inondable. Après les récentes inondations que nous avons subies dans les Alpes-Maritimes, à la fois dans la vallée de la Siagne et dans celle du Var, nous avons en effet le sentiment que des modifications climatiques sont en cours.

De nombreux scientifiques estiment - je suis moi-même de cet avis - que l'effet de serre est en train de perturber le régime des précipitations, que des inondations catastrophiques - nous en avons eu un exemple récent dans l'Est méditerranéen - font souvent suite à des périodes de sécheresse et que ce sont des signes avant-coureurs d'une nouvelle situation.

Comme nous savons que les crues centennales et les crues millennales correspondent à un phénomène non pas physique mais statistique, il est certain que si une grande crue survient le niveau de la crue centennale est augmenté. Ainsi, celle du Var qui était auparavant de 2 000 mètres cubes par seconde est passée à 3 000 mètres cubes par seconde tout simplement parce que l'année dernière une crue est survenue. Les notions de crue centennale et de crue millennale ne sont donc pas des notions absolues. Je crois qu'elles sont en train d'évoluer. Par conséquent, il me semble que dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement, une priorité absolue devrait être la simulation avec de nouveaux moyens et l'étude géologique et hydrologique. C'est pour nous tout à fait capital. En effet, toutes les grandes villes des Alpes-Maritimes, notamment Nice et Cannes, se sont développées très récemment sur le littoral. Dans les temps anciens et jusqu'au XX^e siècle, sur le pourtour méditerranéen, les villes et les villages étaient pour la plupart perchés. L'urbanisation massive du littoral est donc très récente.

Il s'agit pour nous d'une préoccupation tout à fait majeure. En effet, si, d'une part, nous sommes coincés entre la loi « littoral » et la loi « montagne » et si, d'autre part, nous sommes bloqués par les problèmes de zones à risques, comment pourrions-nous développer notre économie et lutter contre le chômage ?

Il y a certainement des possibilités, mais le problème reste majeur.

En outre, les SDAU prévoyant ce qui se passera dans les vingt années à venir, il est important que les élus locaux, en particulier les maires, qui sont désormais de plus en plus souvent déclarés pénalement responsables, compte tenu de l'évolution de la jurisprudence, puissent être mieux informés et mieux protégés.

Ce dossier concerne au tout premier chef le Sénat dans la totalité de ses attributions, puisqu'il est - faut-il le rappeler ? - le Grand Conseil des communes de France.

FINANCEMENT DE LA RÉALISATION DU SCHÉMA AUTOROUTIER

M. le président. M. Jacques Oudin attire l'attention de M. le Premier ministre sur la nécessité de mettre en œuvre les contrats conclus entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes pour l'achèvement de la réalisation du réseau autoroutier.

Depuis janvier 1994, le Gouvernement a engagé de profondes réflexions dans le domaine autoroutier ; il s'est fixé comme objectif de réaliser 3 000 kilomètres d'autoroutes en dix ans pour un montant d'investissement évalué à 140 milliards de francs. A cette fin, une réforme des sociétés d'économie mixte d'autoroutes a été menée, de nouvelles règles ont été édictées concernant la politique de péage et des accords entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes ont été conclus.

Dès la première année d'application du contrat en 1995, il semble que le montant des investissements autorisés par le Fonds de développement économique et social, le FDES, soit bien inférieur au niveau prévu dans l'application linéaire du contrat conclu entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes qui fixe pour cinq ans le montant des travaux et les montants annuels d'investissements, lesquels sont soumis à l'autorisation du FDES.

Aujourd'hui, il semblerait que le ministère de l'économie et des finances souhaite réduire le montant des investissements engagés pour 1996 tout en admettant la possibilité de récupérer le solde en fin de période. Si tel est le cas, des retards interviendront dans la mise en service des liaisons nouvelles et les régions les plus en retard seront les plus affectées par une telle décision. C'est particulièrement le cas des régions Ouest, où les opérations nouvelles ne sont pas commencées : la liaison A 87 entre Angers, Cholet et La Roche-sur-Yon, la liaison entre Fontenay-le-Comte et Rochefort, dans l'ensemble la route des estuaires.

Ces retards seraient très préjudiciables au développement économique des régions de la façade atlantique. En effet, il tient à souligner l'importance des infrastructures autoroutières dans la politique d'aménagement du territoire comme a tenu à le rappeler la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire n° 95-115 du 4 février 1995. Par ailleurs, les autoroutes offrent cinq fois plus de sécurité que les routes actuelles.

Enfin, à un moment où le Gouvernement s'est fixé comme priorité la bataille pour l'emploi, il faut savoir que 10 millions de travaux autoroutiers représentent trente emplois en plus ; autrement dit, tout milliard de travaux en moins entraîne 3 000 emplois en moins.

Compte tenu de tous ces éléments, il demande à M. le Premier ministre de réaffirmer son intention de réaliser l'achèvement du schéma directeur autoroutier ainsi que sa détermination à faire de cette réalisation une priorité nationale au rythme fixé dans les contrats de plan. (N° 211.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le sénateur, la décision d'accélérer la réalisation du volet autoroutier du schéma directeur routier national doit se traduire par le lancement de plus de 140 milliards de francs - valeur 1994 - de travaux entre 1994 et 2003, ce qui représente, en 1994, 2 600 kilomètres d'autoroutes restant à construire.

Ainsi, d'une moyenne de 8 milliards de francs ces dernières années, le montant des engagements annuels est-il passé à 12 milliards de francs en 1993 et à 14 milliards de francs en moyenne pour 1994 et les années à venir, l'année 1995 revêtant un caractère exceptionnel avec un montant d'engagements de 15,96 milliards de francs.

Les premiers contrats de plan passés entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes ont pris acte de cette décision, en prévoyant un niveau global d'engagements de 72 milliards de francs - valeur 1994 - entre 1995 et 1999.

Les dépenses d'investissements sur les opérations nouvelles, à savoir les opérations préliminaires et les travaux de construction, ont également connu une forte progression, passant d'une moyenne annuelle de 6,7 milliards de francs - valeur 1994 - au début des années quatre-vingt-dix à 8,3 milliards de francs en 1993 et à plus de 10 milliards de francs en 1994 ; elles devraient atteindre 12,7 milliards de francs - valeur 1994 - en 1995, soit, là aussi, un montant tout à fait exceptionnel.

Pour 1996, le montant d'engagements nouveaux proposés s'établit à 14 milliards de francs - valeur 1994. Parmi les opérations à lancer, figurent bien, comme vous le souhaitez, monsieur le sénateur, une première tranche de la section Angers - La Roche-sur-Yon de la A 87 ainsi qu'une première tranche de l'autoroute Bordeaux - Clermont-Ferrand.

Les niveaux de dépenses qui seront autorisés par le conseil de direction du Fonds de développement économique et social, le FDES, qui devrait se réunir au mois de décembre prochain, doivent prendre en compte le calendrier des prochaines mises en service - sur 1 184 kilomètres d'autoroutes actuellement en cours de travaux, 490 kilomètres doivent normalement être mis en service en 1996 et 1997 - ainsi que le besoin de paiements correspondants auxancements autorisés ces dernières années dans le cadre du respect des engagements figurant dans les contrats de plan.

Soyez assuré que le Gouvernement persévère sans ambiguïté dans son intention de réaliser l'achèvement du schéma directeur autoroutier tel que prévu et qu'il reste tout à fait déterminé à le faire au rythme fixé dans les contrats de plan avec les sociétés d'autoroutes.

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

M. Jacques Oudin. Madame le secrétaire d'Etat, je tiens à vous remercier des éléments d'information que vous venez de me transmettre et à féliciter le Gouvernement de l'accélération considérable des travaux autoroutiers qui a été décidée dans le cadre des contrats de plan. Vous l'avez d'ailleurs bien dit, 1995 est, à cet égard, une année exceptionnelle. Je souhaite que l'exception devienne la règle pour les années suivantes.

Si j'ai adressé ma question à M. le Premier ministre, ce qui peut sembler particulier, c'est parce que des divergences d'appréciation existent entre le ministère des finances et le ministère de l'équipement.

Le ministère des finances a, ce n'est pas nouveau puisque cela remonte à vingt ou trente ans, toujours tendance à vouloir réduire le montant des travaux et à étudier des hypothèses qui, si globalement elles respectent l'ensemble du contrat, consistent à limiter le lancement des travaux des premières années sous le prétexte qu'on se rattrapera au bout du compte. Or, la plupart du temps, on ne peut jamais combler les retards.

Je sais que l'année 1995 a été exceptionnelle. Je sais aussi que, pour certaines sociétés d'autoroutes, les travaux lancés sont un peu inférieurs à ce qui était prévu au contrat. Par conséquent, si rattrapage il doit y avoir en

fin de contrat, je dois dire, en dépit des informations tout à fait rassurantes que vous nous avez données, madame le secrétaire d'Etat, que je suis inquiet quant à la façon dont ce rattrapage interviendra. Il est évident que si retard il peut y avoir - peut-être pas cette année mais les années suivantes - il portera forcément sur les opérations qui n'ont pas débuté. Les opérations commencées auront, en effet, la priorité dans l'affectation des crédits ; les opérations non commencées seront retardées de quelques mois.

J'ai entendu avec beaucoup de satisfaction ce que vous m'avez dit concernant le lancement de certaines opérations nouvelles. Il nous reste encore à financer la fin de la A 83, entre Fontenay-le-Comte et Niort, la A 87, dont les travaux n'ont pas commencé, et la A 20, entre Souillac et Montauban via Cahors, qui accuse un certain retard. De toute façon, ce sont l'Ouest et le Centre qui sont en retard, ce que je déplore.

Je rappellerai simplement quatre raisons pour lesquelles nous devons être extrêmement vigilants quant au respect du programme autoroutier.

Premièrement, il faut maintenir la dynamique de la loi et de la politique d'aménagement du territoire. En effet, il ne peut y avoir de politique d'aménagement du territoire sans un effort dans le domaine autoroutier.

Deuxièmement, la réalité est toujours inférieure aux prévisions s'agissant du trafic. Ainsi, quand on regarde les chiffres des dix dernières années, on constate que le trafic autoroutier a augmenté de 70 p. 100, soit deux fois plus que sur les routes nationales. A titre d'exemple, je citerai la section d'autoroute mise en service récemment entre Nantes et Montaigu, sur laquelle le trafic autoroutier équivaut cette année à celui qui avait été prévu pour l'année 2005, soit dix ans d'avance sur l'évolution du trafic. Cela mérite, je crois, qu'on s'en soucie.

Troisièmement, je songe à la sécurité routière. Une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route. Cent kilomètres d'une route sur laquelle circulent 5 millions de véhicules engendrent 150 victimes, dont 12 à 15 tués. En revanche, pour 100 kilomètres d'autoroute, on dénombre 40 victimes, dont 3 ou 4 tués. Cela signifie que la construction de 100 kilomètres d'autoroute se traduit, et c'est heureux, par quelques cent victimes en moins, dont 10 tués. C'est tout à fait considérable compte tenu de la croissance du trafic.

Enfin, il ne faut pas négliger les emplois créés par les autoroutes. Lors de la construction, 10 millions de francs de travaux, ce sont 3 emplois. Pendant le fonctionnement normal de l'autoroute, les chiffres sont les suivants : 2 emplois par kilomètre, 2 emplois pour les sous-concessionnaires, notamment les stations-service, 0,5 emploi pour les sous-traitants et 0,5 emploi pour la gendarmerie, soit 500 emplois pour 100 kilomètres d'autoroute.

En 1995, la construction de 325 kilomètres d'autoroute a été lancée. Vous venez d'annoncer - je l'ai bien noté - que 490 kilomètres seront mis en service en 1996 et 1997. Vous voyez déjà la différence.

Je souhaite, madame le secrétaire d'Etat, que le rythme prévu dans le contrat de plan soit respecté. Je suis sûr que vous m'avez entendu et que le Gouvernement suivra cette question avec attention.

CONTRAT DE PLAN ÉTAT-SNCF ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

M. le président. M. Marcel Bony attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports sur l'inquiétude de nombreux

élus locaux quant au sort de la SNCF, compte tenu de la situation extrêmement dégradée qui est la sienne et de la contraction du réseau ferré qu'elle semble vouloir privilégier.

La baisse constante du trafic voyageurs de 1990 à 1994 et les pertes continues de parts de marché pendant la même période n'autorisent, en effet, aucun espoir de redressement, d'autant que l'établissement public a continué d'investir massivement au cours de cette période en utilisant la garantie d'emprunt de l'Etat.

Dans ces conditions, les lignes déficitaires ne pourront qu'être délaissées, voire démantelées face au développement concomitant du réseau routier.

Pourtant, il ne peut être question de tout laisser à la route, même en zone rurale, et de perdre de vue que le rail est une composante essentielle de l'irrigation du pays, avec de nombreux atouts. Autrement, la fracture sociale, qui est aussi une fracture territoriale, ne serait être réduite, bien au contraire.

Aussi, puisque le nouveau contrat de plan Etat-SNCF est en passe d'être négocié pour les quatre années qui viennent, il lui demande s'il compte traduire clairement et précisément dans ce document la volonté d'aménagement du territoire affichée par le Gouvernement. Il lui demande en corollaire de définir tout aussi clairement et précisément la consistance des missions de service public incombant à la SNCF afin d'en tirer des conséquences quantifiables en termes de concours financiers de l'Etat. (N° 212.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le sénateur, votre question est au cœur des réflexions que M. Bernard Pons et moi-même développons pour aborder le contrat de plan qui, comme vous le savez, liera l'Etat à la SNCF pour la période de 1996 à l'an 2000.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a d'ailleurs prévu un certain nombre de dispositions qui constituent la référence à laquelle nous devons nous rallier pour traiter cette question.

Le premier point, l'évolution du réseau national sera fixée par le schéma directeur des infrastructures ferroviaires, qui doit être établi conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire avant le mois d'août 1996.

Nous savons d'ores et déjà aujourd'hui que la réalisation du réseau à grande vitesse ne saurait être la seule orientation, d'autant plus qu'elle devrait être compatible, bien sûr, avec les moyens financiers de l'Etat et de la SNCF, même si l'on se projette sur le long terme.

Le réseau traditionnel devra être entretenu et modernisé partout où il répond à une véritable demande de transport. L'adaptation du réseau, lorsqu'elle s'avère nécessaire, devra se faire, bien entendu, en concertation étroite avec les collectivités locales et les usagers et, surtout, avec le souci constant de respecter la loi d'orientation des transports intérieurs, qui prévoit que l'objectif est d'assurer le meilleur service à l'usager au meilleur coût pour la collectivité.

Un deuxième élément intéressant de cette problématique est la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, en son article 29. Celui-ci prévoit que, dans les contrats de plan entre l'entreprise et l'Etat, doivent être fixées les directives de service public et

d'aménagement du territoire sous forme de charte ou de prise en compte dans les contrats de plan, ce que, bien entendu, nous ferons.

Enfin, du point de vue de l'aménagement du territoire, une évolution très importante peut résulter de la mise en œuvre de la réforme Haenel. Celle-ci consiste à rapprocher l'entreprise des collectivités locales afin d'avoir un service plus adapté, plus proche des usagers et une implication des élus dans les choix qui doivent être faits, y compris en termes de correspondances, d'horaires, d'investissements, etc.

Nous avons donc trois pistes sérieuses de réflexion : le schéma directeur des infrastructures ferroviaires, la décentralisation des services régionaux de voyageurs - sous une forme progressive et en acceptant bien entendu une phase expérimentale comme le prévoit la loi - et la définition d'obligations de service public d'aménagement du territoire dans le contrat de plan.

Sur le plan financier, l'Etat continuera à apporter des concours financiers importants. En effet, la contribution de l'Etat à la couverture des charges d'infrastructures de la SNCF est actuellement d'environ 12 milliards de francs chaque année. C'est un montant du même ordre que M. Bernard Pons et moi-même proposerons au vote de votre assemblée dans le cadre du débat budgétaire.

Quant à la contribution de l'Etat à l'équilibre des services d'intérêt régional et aux tarifs sociaux, qui sont également importants pour les péréquations d'aménagement du territoire, elle représente aujourd'hui près de 6 milliards de francs.

Enfin, il est important de rappeler que l'Etat continuera à apporter un soutien aux investissements ferroviaires, notamment aux investissements régionaux et d'aménagement du territoire, à travers le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, récemment mis en place.

M. le président. La parole est à M. Marcel Bony.

M. Marcel Bony. Madame le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse, qui se veut rassurante, mais qui, seule, vous le comprenez bien, n'effacera pas tous les doutes des élus locaux.

J'habite le centre de la France, je le dis souvent, en Auvergne. Le centre de la France deviendra-t-il une réserve d'Indiens ? C'est la question que se posait récemment un journaliste d'un quotidien régional devant les risques d'un démaillage du territoire qui pourrait atteindre les lignes Clermont-Brive, Clermont-Limoges, Clermont-Aurillac et Mende.

Scénario catastrophe, me direz-vous ? Peut-être. Mais je n'oublie pas qu'il y a presque un an et demi un autre scénario rattachant le Massif central à un hypothétique espace interrégional Rhône-Alpes devait servir d'annexe à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Notre massif, certes déshérité, devra-t-il toujours souffrir d'une absence de vues prospectives de la part des institutions publiques nationales ? Personnellement, je ne peux m'y résoudre, et n'accepte pas cela comme une fatalité.

L'aménagement du territoire, ce n'est pas le déménagement du territoire, et « la médecine a fait des progrès depuis le temps des purges et des saignées », comme l'affirmait dernièrement le ministre de l'économie, des finances et du Plan. Cette fois-ci, on nous parle de 6 000,

voire 11 000 kilomètres de lignes à supprimer sur le territoire national, soit un cinquième, je dirai même un quart, du réseau ferré, en milieu rural évidemment !

Bien sûr, une solution de rechange toute trouvée a été prévue, qui consiste à transférer le trafic voyageurs des lignes déficitaires sur la route, au moyen d'autocars. L'établissement public y gagnerait sensiblement, paraît-il, car cela permet de diviser le coût du kilomètre par six. On croit rêver !...

Je peux certes comprendre que, dans certains cas, on choisisse entre les techniques de transport celle qui est le plus apte à rendre un service adapté aux besoins de certaines zones.

Cependant, que la Société nationale des chemins de fer en arrive à préférer de plus en plus systématiquement la route, pour mieux faciliter en parallèle l'atrophie de son propre réseau ferroviaire, j'avoue que je ne parviens pas à m'y faire. Mais il est vrai qu'elle œuvre depuis longtemps dans ce sens, et nous savons bien que la SNCF est aujourd'hui le premier transporteur routier de France !

En tout état de cause, dès lors qu'elle abandonne continuellement des parts de marché au trafic routier, l'entreprise ne supporte pas les coûts ferroviaires qu'elle devrait normalement assumer. Elle ne supporte pas non plus, pour autant, le prix des nuisances imputables aux poids lourds, notamment l'insécurité, les pollutions, la congestion, ni le coût de l'entretien des routes en proportion de ce qu'elle les occupe. Elle joue donc sur deux tableaux.

Mais le système a atteint ses limites.

Madame le secrétaire d'Etat, il importe de briser ce cercle vicieux qui veut que, pour sauver la SNCF, on doive affaiblir le rail. Seul l'Etat peut y parvenir. Il en a la responsabilité. On ne réduira pas la fracture sociale en désaffectant les voies déficitaires des espaces défavorisés. Les élus le savent bien et ne comprendraient pas que l'on agisse ainsi.

Evidemment, le problème n'est pas mince, compte tenu de la dette accumulée et de la charge de gestion de l'infrastructure. Mais l'enjeu n'est pas faible non plus.

L'enjeu, c'est une irrigation consistante du territoire mise en exergue par la loi Pasqua, qui a créé un fonds d'investissement des transports terrestres. Propre à intervenir dans une telle situation, ce fonds a été conçu pour être utilisé hors cadre des contrats Etat-régions, naturellement sans que l'Etat se désengage de ces derniers. Il faut utiliser ce fonds, et bien l'utiliser, madame le secrétaire d'Etat.

Puisque la SNCF n'arrive décidément pas à être à l'aise dans son rôle d'entreprise publique, le moment est venu, à l'occasion du renouvellement du contrat de plan, de mettre les choses à plat : que l'Etat y définisse précisément tout ce qu'il attend de la société nationale pour assurer le service public et parvenir à un bon aménagement du territoire, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou du fret, et que l'Etat défende le rail, sinon par tout, à tout le moins là où il est socialement pertinent de le faire.

Cela exige un engagement important parce que le maintien d'un certain nombre de liaisons relève entièrement et uniquement de l'intérêt général. Cependant, madame le secrétaire d'Etat, il s'agit d'un choix crucial, dans lequel il est souhaitable et urgent que le Gouvernement s'implique résolument.

7

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE DU TURKMÉNISTAN

M. le président. Mes chers collègues, je tiens à saluer la présence dans les tribunes d'une délégation du Mejlis - c'est le Parlement - du Turkménistan.

Conduite par le président du Parlement, M. Mouradov, cette délégation séjourne en France du 6 au 10 novembre, à l'invitation de notre président. (*Applaudissements.*)

8

QUESTIONS ORALES (*suite*)

FINANCEMENT DU PROJET EUROPÉEN D'AVION DE TRANSPORT MILITAIRE FUTUR

M. le président. M. Fernand Demilly rappelle à M. le ministre de la défense qu'Aérospatiale mise sur le projet d'avion européen de transport militaire futur, l'ATF, qui offre une opportunité inespérée et vitale pour l'avenir de l'industrie aéronautique.

Tout est prêt à Toulouse pour lancer ce programme européen, qui concerne 35 000 emplois, dont 8 000 en France. Ce programme est qualifié d'essentiel et vital pour l'industrie aéronautique, y compris les sous-traitants et fournisseurs, avec des retombées économiques dans presque tous les départements - en Picardie, ce projet concerne 1 400 salariés pour dix ans.

Tout est prêt, mais il manque la décision politique de la France d'accorder une enveloppe budgétaire conséquente. (N° 210.)

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le sénateur, comme je l'ai fait tout à l'heure pour M. Lesein, c'est au nom de M. Charles Millon, dont je vous prie de bien vouloir excuser l'absence, que je vous apporterai un certain nombre d'éléments de réponse.

Le programme d'avion de transport futur, qui s'inscrit dans l'effort d'amélioration des capacités de projection de nos forces, est aujourd'hui dans ses phases préliminaires.

Les études de faisabilité ont été conduites en coopération avec l'Allemagne et l'Italie. L'Espagne, le Portugal et la Turquie participent également à ces études. La Grande-Bretagne et la Belgique y sont associées en qualité d'observateurs. Ces travaux, réalisés en coopération, ont permis de dégager un besoin militaire commun, qui est en cours d'examen par les différents partenaires avant que soit engagée la phase suivante.

Le nombre d'appareils envisagé pour la France est de 60 à 65. La part française dans le programme est estimée entre 35 milliards et 40 milliards de francs, pour un coût unitaire voisin de 400 millions de francs. Ces montants, monsieur le sénateur, sont évidemment très élevés, compte tenu des perspectives budgétaires que vous connaissez et de la nécessaire maîtrise des dépenses publiques à laquelle nous sommes tous attachés.

Pour limiter les coûts, il reste à définir la manière la plus appropriée de réaliser le programme en coopération et à augmenter la quantité d'appareils produits, en cher-

chant notamment à couvrir des besoins civils. Une organisation identique à celle qui existe pour la réalisation d'avions civils permettrait de faire des économies substantielles.

C'est la recherche d'une telle organisation qui justifie un léger décalage du programme ; il a permis de limiter les crédits de l'armée de l'air consacrés à ce programme en 1996. Compte tenu des montants nécessaires et de l'importance du programme ATF pour notre capacité à projeter nos forces sur les théâtres d'opération, il nous faut impérativement parvenir à une telle organisation.

Quoi qu'il en soit, je vous rappelle, au nom de Charles Millon, que ce programme est actuellement examiné par le comité stratégique mis en place au ministère de la défense, en vue de la préparation de la loi de programmation militaire qui sera soumise au Parlement à la fin du premier semestre prochain.

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

M. Fernand Demilly. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, M. Charles Millon, ministre de la défense et ministre de tutelle de la société nationale Aérospatiale, m'a courtoisement informé de son absence et m'a assuré que réponse me serait donnée. Je vous remercie, madame le secrétaire d'Etat aux transports, de m'avoir transmis cette réponse, qui, tout à la fois, me satisfait et m'inquiète.

Comme le précisait ma question, tout est prêt à Toulouse pour lancer ce programme européen d'avion de transport militaire futur dénommé « ATF », qui concerne 35 000 emplois, dont 8 000 en France. Ce programme est qualifié d'essentiel et de vital pour l'industrie aéronautique dans les dix ans à venir, avec des retombées économiques dans presque tous les départements, si l'on prend en compte les sous-traitants et fournisseurs. En Picardie, ce projet concerne 1 400 salariés.

Sur le plan européen, ce programme ATF mettrait Airbus sur un pied d'égalité avec ses concurrents américains Boeing et Mac Donnell Douglas. « Jamais une telle opportunité ne se présentera pour l'avenir de notre industrie aéronautique », a indiqué le président de la société Aérospatiale en accueillant une délégation de parlementaires.

L'opportunité est évidente : la flotte aérienne de transport tactique et logisitique est composée d'avions franco-allemands Transall C 160 et d'avions américains Hercules C 130 qui devront être remplacés par des appareils plus modernes entre 2000 et 2010. C'est le cas pour la Grande-Bretagne, pour la France - vous l'avez rappelé, madame le secrétaire d'Etat - et pour l'Allemagne.

Le projet d'avion militaire européen a été défini en tenant compte des besoins des différents Etats et il sera réalisé par les industries aéronautiques du consortium Airbus avec la participation italienne.

Les armées européennes sont confrontées au choix du marché : soit le projet américain, c'est-à-dire une version modernisée de l'Hercules C 130, qui a été conçu au début des années cinquante ; soit le projet européen d'ATF, avec un marché de l'ordre de 300 appareils. Cet avion offrira une capacité d'aérotransport double, de meilleures performances tactiques et il pourra voler à une vitesse supérieure.

Au moment où Aérospatiale annonce un sureffectif et prévoit 3 100 suppressions d'emploi pour 1996 et 1997, le lancement de l'ATF est donc absolument indispensable pour l'emploi, pour Aérospatiale et pour l'industrie aéro-

nautique européenne. Si le programme ATF échoue, la situation sera encore plus incertaine pour la société Aérospatiale.

Le Gouvernement allemand a décidé de consacrer 15 milliards de francs au projet du futur cargo militaire.

Je vous remercie donc de vos réponses, madame le secrétaire d'Etat. Je souhaite que le Gouvernement français accorde l'enveloppe budgétaire nécessaire pour lancer, avec nos partenaires, la phase de pré-développement de l'ATF dès le premier semestre de 1996 pour répondre à l'opportunité évidente qui se présente et pour favoriser l'emploi dans notre pays.

M. le président. L'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons interrompre nos travaux. Nous les reprendrons à seize heures.

Je rappelle qu'à l'ouverture de la séance M. le président du Sénat rendra hommage à Yitzhak Rabin.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à seize heures, sous la présidence de M. René Monory.)

PRÉSIDENTE DE M. RENÉ MONORY

M. le président. La séance est reprise.

9

HOMMAGE À YITZHAK RABIN, PREMIER MINISTRE D'ISRAËL

M. le président. Mes chers collègues, il y a quelques jours, le Premier ministre israélien tombait sous les coups de l'extrémisme. (*Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

En votre nom, j'ai associé le Sénat à tous les hommages qui ont été rendus à celui qui avait su choisir la voie la plus difficile : il est toujours plus périlleux de vouloir la paix que de céder aux affres de la division et de la guerre. M. Yitzhak Rabin l'a payé de sa vie. Mais il laisse une œuvre, un témoignage, de grands espoirs.

Je vous propose d'observer en sa mémoire deux minutes de silence. (*Mmes et MM. les sénateurs observent deux minutes de silence.*)

10

PRESTATION DE SERMENT DE JUGES DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

M. le président. MM. Paul Masson, Jean-Louis Carrère, juges titulaires de la Haute Cour de justice, et MM. Jean-Pierre Tizon, Georges Berchet, juges suppléants de la Haute Cour de justice, vont être appelés à prêter devant le Sénat le serment prévu par l'article 3 de l'ordonnance n° 59-1 du 2 janvier 1959 portant loi organique sur la Haute Cour de justice.

Je vais donner lecture de la formule du serment, telle qu'elle figure dans la loi organique.

Il sera procédé ensuite à l'appel nominal de MM. les juges titulaires puis de MM. les juges suppléants. Je les prie de bien vouloir se lever lorsque leur nom sera appelé et dire, en levant la main droite : « Je le jure. »

Voici la formule du serment :

« Je jure et promets de bien et fidèlement remplir mes fonctions, de garder le secret des délibérations et des votes, et de me conduire en tout comme un digne et loyal magistrat. »

(*Successivement, MM. Paul Masson et Jean-Louis Carrère, juges titulaires, MM. Jean-Pierre Tizon et Georges Berchet, juges suppléants, se lèvent à l'appel de leur nom et disent, en levant la main droite : « Je le jure. »*)

M. le président. Acte est donné par le Sénat du serment qui vient d'être prêté devant lui.

11

PRESTATION DE SERMENT DE JUGES DE LA COUR DE JUSTICE DE LA RÉPUBLIQUE

M. le président. MM. Paul Masson, Jean-Pierre Tizon, juges titulaires de la Cour de justice de la République, et M. Philippe de Bourgoing, juge suppléant de la Cour de justice de la République, vont être appelés à prêter devant le Sénat le serment prévu par l'article 2 de la loi organique n° 93-1252 du 23 novembre 1993 sur la Cour de justice de la République.

Je vais donner lecture de la formule du serment, telle qu'elle figure dans la loi organique.

Il sera procédé ensuite à l'appel nominal de MM. les juges titulaires puis de M. le juge suppléant. Je les prie de bien vouloir se lever lorsque leur nom sera appelé et dire, en levant la main droite : « Je le jure. »

Voici la formule du serment :

« Je jure et promets de bien et fidèlement remplir mes fonctions, de garder le secret des délibérations et des votes, et de me conduire en tout comme un digne et loyal magistrat. »

(*Successivement, MM. Paul Masson et Jean-Pierre Tizon, juges titulaires, et M. Philippe de Bourgoing, juge suppléant, se lèvent à l'appel de leur nom et disent, en levant la main droite : « Je le jure. »*)

M. le président. Acte est donné par le Sénat du serment qui vient d'être prêté devant lui.

12

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Edouard Le Jeune une proposition de loi tendant à faire bénéficier les familles des allocations familiales à partir du premier enfant.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 56, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

13

DÉPÔT DE PROPOSITIONS D'ACTE COMMUNAUTAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au

Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Projet de directive de la Commission modifiant la directive de la Commission 90/388/CEE et concernant l'ouverture complète du marché des télécommunications à la concurrence.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-508 et distribuée.

J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Projet de directive de la Commission modifiant la directive 90/388/CEE en ce qui concerne les communications mobiles et personnelles.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-509 et distribuée.

14

COMMUNICATION

M. le président. Mes chers collègues, comme vous pouvez le constater, il n'y a pas de ministre au banc du Gouvernement. (*Exclamations amusées sur les travées socialistes, ainsi que sur celles du groupe communiste républicain et citoyen.*) La discussion qui était prévue pour cet après-midi n'aura donc pas lieu.

Vous le savez, M. le Premier ministre a en effet présenté sa démission à M. le Président de la République, qui l'a acceptée ; il a néanmoins été aussitôt reconduit dans ses fonctions.

Si un nouveau gouvernement est constitué ce soir, comme on nous l'a laissé entendre, je convoquerai demain, à quatorze heures quarante-cinq, une conférence des présidents, afin de fixer l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat avec le nouveau ministre des relations avec le Parlement.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à seize heures dix.*)

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

CESSATION DU MANDAT SÉNATORIAL DE MEMBRES DU GOUVERNEMENT

Vu l'article 23 de la Constitution,

Vu l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958 portant loi organique pour l'application de l'article 23 de la Constitution, et notamment son article premier,

Vu le décret du 18 mai 1995 publié au *Journal officiel* du 19 mai 1995 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu la communication par M. le ministre de l'intérieur, publiée au *Journal officiel* du 3 octobre 1995, de la liste des sénateurs proclamés élus dans les départements de la métropole, d'outre-mer et dans les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon à la suite des opérations électorales du 24 septembre 1995,

M. le président du Sénat a pris acte de la cessation à la date du 1^{er} novembre 1995 à minuit du mandat sénatorial :

- de M. Jean-Pierre Raffarin (Vienne), ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat,
- de M. Michel Barnier (Savoie), ministre délégué aux affaires européennes.

REMPLACEMENT DE SÉNATEURS

Conformément à l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat qu'en application de l'article L.O. 319 du code électoral :

- M. Guy Robert est appelé à remplacer en qualité de sénateur de la Vienne, M. Jean-Pierre Raffarin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, dont le mandat sénatorial a pris fin le 1^{er} novembre 1995, à minuit,
- M. Jean-Pierre Vial est appelé à remplacer, en qualité de sénateur de la Savoie, M. Michel Barnier, ministre délégué aux affaires européennes dont le mandat sénatorial a pris fin le 1^{er} novembre 1995, à minuit.

MODIFICATIONS AUX LISTES DES MEMBRES DES GROUPES

GRUPE DE L'UNION CENTRISTE

(54 membres)

Supprimer le nom de M. Jean-Pierre Raffarin.
Ajouter le nom de M. Guy Robert.

GRUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE

(86 membres)

Supprimer le nom de M. Michel Barnier.
Ajouter le nom de M. Jean-Pierre Vial.