

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU 6 OCTOBRE 1994



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	4979
2 ^e séance	4997
3 ^e séance	5033

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

(5^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du jeudi 6 octobre 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME NICOLE CATALA

1. Questions orales sans débat (p. 4981).

SITUATION DES MAÎTRES AUXILIAIRES

Question de M. Bireau (p. 4981)

MM. Jean-Claude Bireau, François Bayrou, ministre de l'éducation nationale.

PERSPECTIVES DE RÉOUVERTURE DU COLLÈGE PICASSO DE MARTIGUES

Question de M. Darrason (p. 4982)

MM. Olivier Darrason, François Bayrou, ministre de l'éducation nationale.

TAUX DES PENSIONS DE RÉVERSION DES VEUVES DE MINEURS

Question de M. Kucheida (p. 4983)

MM. Jean-Pierre Kucheida, Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.

CONCURRENCE ÉTRANGÈRE ET EFFETS DES DÉLOCALISATIONS DANS LE SECTEUR DU TEXTILE ET DE L'HABILLEMENT

Question de M. Arata (p. 4984)

MM. Daniel Arata, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

CRÉATION D'UN DÉPARTEMENT « GESTION, LOGISTIQUE ET TRANSPORT » AU SEIN DU PÔLE LENSOIS DE L'UNIVERSITÉ D'ARTOIS

Question de M. Urbaniak (p. 4986)

MM. Jean Urbaniak, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

RECHERCHÉ SUR LES SUPRACONDUCTEURS ET PERSPECTIVES DU LABORATOIRE DU LETI À GRENOBLE

Question de M. Migaud (p. 4987)

MM. Didier Migaud, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

PREMIER BILAN DE L'ÉLABORATION DES PLANS POUR L'HÉBERGEMENT D'URGENCE DES PERSONNES SANS ABRI

Question de M. Gonnot (p. 4988)

MM. François-Michel Gonnot, Hervé de Charette, ministre du logement.

SÉCURITÉ DES IMMEUBLES D'HABITATION FACE AUX RISQUES D'INCENDIE

Question de M. Chevènement (p. 4989)

MM. Jean-Pierre Chevènement, Hervé de Charette, ministre du logement.

GESTION DES QUOTAS « BLÉ DUR » DANS LE DÉPARTEMENT DU GARD

Question de M. Danilet (p. 4990)

MM. Alain Danilet, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

DÉCLARATION DE REVENUS DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS

Question de M. Carpentier (p. 4991)

MM. René Carpentier, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

DÉSENCLAVEMENT DU SUD DE LA MANCHE

Question de M. André (p. 4992)

MM. René André, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

CLASSEMENT ET AMÉNAGEMENT DE LA RN 39

Question de M. Vasseur (p. 4993)

MM. Philippe Vasseur, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

EFFETS DE LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRAFIC AÉRIEN

Question de M. Lefort (p. 4995)

MM. Jean-Claude Lefort, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

2. Remise des réponses aux questions écrites signalées par les présidents des groupes (p. 4996).

3. Ordre du jour (p. 4996).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME NICOLE CATALA, vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

Mme le président. La séance est ouverte.

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

Mme le président. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

SITUATION DES MAÎTRES AUXILIAIRES

Mme le président. M. Jean-Claude Bireau a présenté une question, n° 501, ainsi rédigée :

« Tandis qu'un train de mesures bénéfiques pour l'école vient d'être décidé par le Gouvernement, M. Jean-Claude Bireau souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation des maîtres auxiliaires. Cette catégorie d'enseignants évolue dans une situation de précarité qui rend difficile, tant du point de vue humain que professionnel, l'exercice de ses fonctions. Jusqu'ici, les gouvernements précédents n'ont jamais tenté d'apporter une solution à cette question. Aujourd'hui, un réel malaise demeure. Considérant la volonté du Gouvernement de réformer l'école, il lui demande s'il entend réfléchir à une solution au niveau national de ce problème. Il lui demande si l'on ne pourrait pas envisager la titularisation progressive par voie de concours, encouragée par des formations et des aides spécifiques qui permettraient alors d'ouvrir des emplois d'enseignants, d'encadrement et de direction des élèves ou d'administration. De même, ne pourrait-on pas limiter l'existence du corps des maîtres auxiliaires au minimum nécessaire à la suppléance des postes vacants ? »

La parole est à M. Jean-Claude Bireau, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Bireau. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, permettez-moi, d'abord, de vous remercier d'être présent ce matin pour répondre à ma question. J'y suis particulièrement sensible.

Alors que vous venez de décider un train de mesures bénéfiques pour l'école, je souhaite appeler votre attention sur un problème qui demeure non résolu au sein de l'éducation nationale, à savoir la situation des maîtres auxiliaires.

Cette catégorie d'enseignants évolue dans une situation de précarité qui rend difficile, du point de vue tant humain que professionnel, l'exercice de ses fonctions et les gouvernements précédents n'ont jamais tenté d'apporter une solution au problème. Aujourd'hui, un réel malaise demeure.

Monsieur le ministre, serait-il possible, profitant de la volonté gouvernementale de réformer l'école, de réfléchir à une solution au niveau national et de ne plus laisser la gestion de cette situation à l'échelon académique avec les difficultés que cela suppose ?

Ne pourrait-on, par exemple, envisager la titularisation progressive par voie de concours, encouragée, certes, par des formations ou des aides spécifiques qui permettraient alors d'ouvrir des emplois d'enseignement, d'encadrement et de direction des élèves ou d'administration ? De même, ne pourrait-on pas limiter les effectifs du corps des maîtres auxiliaires au minimum nécessaire à la suppléance des postes vacants ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député, votre question est en effet très importante pour ceux qui ont la charge de la gestion du ministère de l'éducation nationale.

Au cours des années précédentes - je veux dire depuis de nombreuses années, il n'y a dans mon esprit aucune mise en cause politique - la situation était tout à fait paradoxale. La réalité était la multiplication des maîtres auxiliaires, et le discours la résorption de l'auxiliaire. Ce paradoxe était particulièrement choquant.

Pour notre part, nous nous sommes efforcés de mettre la réalité en adéquation avec le discours, c'est-à-dire de conduire une politique, ébauchée d'ailleurs depuis quelques années, de résorption effective de l'auxiliaire. Concrètement, il s'agissait de faire en sorte, pour répondre aux soucis des parents, des élèves et de la plupart des observateurs, que le plus grand nombre de titulaires possible soit en charge des élèves et que les auxiliaires non titularisés, c'est-à-dire n'ayant pas réussi le concours de recrutement, soient moins nombreux. C'est ce que souhaitent, je crois, tous ceux qui se sont intéressés à l'éducation.

Vous avez dit, à très juste titre, que se posait alors le problème des maîtres auxiliaires remplacés par des titulaires. Au début de ce mois d'octobre, comme l'année précédente, environ trois quarts des maîtres auxiliaires ont été réemployés à des tâches dans l'éducation nationale. Avons-nous abandonné le quart restant ? Non, et il est juste de rappeler que le Gouvernement a signé un plan pour apporter une réponse concrète à la situation des maîtres auxiliaires non réemployés.

Quelle réponse ? A certains ont été proposés des emplois de maître d'internat ou de surveillant d'externat pour préparer les concours. D'autres se sont vu proposer des aides à la formation. Un certain nombre a pu s'inscrire à un concours spécial que nous venons d'ouvrir : il répond tout à fait à votre demande puisqu'il est réservé aux auxiliaires afin que ceux-ci puissent obtenir leur titularisation. Non seulement, c'est une mesure juste, me semble-t-il, mais elle répond aux intérêts de l'éducation nationale. Il est vrai que nous avons des devoirs envers cette catégorie parce que, comme l'ensemble de la fonction publique, nous avons des auxiliaires au « long cours », si j'ose dire, ce qui ne serait pas possible en droit privé. Il y a là une situation qui forcément doit nous poser question.

En tout état de cause, les auxiliaires, qui n'auraient pas pu trouver encore de réponse dans les trois solutions que je viens d'énoncer, devraient pouvoir en trouver une dans le plan auquel vous avez fait allusion : le nouveau contrat

pour l'école. Il s'agit que des personnes au chômage puissent trouver dans l'éducation nationale un moyen de rendre utile leur expérience ou leur formation par des aides de toute nature apportées aux élèves, notamment aux élèves en difficulté. Je proposerai que les maîtres auxiliaires non réemployés soient prioritaires pour ce type de fonction.

Mme le président. Souhaitez-vous intervenir, monsieur Bureau ?

M. Jean-Claude Bureau. Non, madame le président, si ce n'est pour remercier le ministre de sa réponse.

Je ne sais si les inquiétudes des maîtres auxiliaires seront applanies mais la réponse allait dans le sens que je souhaitais.

PERSPECTIVES DE RÉOUVERTURE DU COLLÈGE PICASSO DE MARTIGUES

Mme le président. M. Olivier Darrason a présenté une question, n° 498, ainsi rédigée :

« M. Olivier Darrason attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait qu'en cette période de rentrée scolaire le problème de la taille des établissements scolaires est plus que jamais à l'ordre du jour. Sa politique s'est donné pour objectif la réduction des effectifs par unité d'enseignement, qu'il s'agisse du nombre des élèves par classe ou par établissement, afin de privilégier un enseignement de qualité de plus en plus incompatible avec les grandes structures. C'est précisément dans ce contexte que se situe le problème de l'ex-collège Picasso de Martigues (Bouches-du-Rhône). Décidée en 1992 et appliquée dès la rentrée scolaire 1993, cette fermeture fut en réalité la conséquence de la décision prise par le conseil général des Bouches-du-Rhône de construire un nouveau collège dans une commune voisine, Sausset-les-Pins, où fut transférée une grande partie des élèves du collège Picasso. Ni les parents d'élèves, ni le corps professoral, ni les élèves de Martigues ne furent satisfaits de ce choix qui entraîna de nombreuses manifestations auprès de l'ensemble des responsables de l'Etat et des collectivités locales concernées. Dès le mois d'avril 1993, il a eu l'occasion d'attirer son attention sur les difficultés créées par cette fermeture. A l'issue de plusieurs réunions avec son cabinet, le ministre a fait connaître l'accord de l'Etat sur le principe d'une réouverture de ce collège dès lors que les besoins démographiques en seraient attestés par une étude réalisée par l'inspection académique des Bouches-du-Rhône. Cette dernière vient d'en faire connaître les premiers résultats, qui indiquent à la fois une relative stabilité des effectifs scolarisables à Martigues dans les années à venir et une situation préoccupante de sureffectifs au sein même du nouveau collège de Sausset. Aussi lui demande-t-il si le Gouvernement donnera officiellement et sans équivoque son accord pour la réimplantation d'un cinquième collège et la part que l'Etat entend prendre, aux termes de ses responsabilités, pour ce qui est de l'affectation du corps professoral et de l'encadrement nécessaire à un nouveau collège à Martigues. »

La parole est à M. Olivier Darrason, pour exposer sa question.

M. Olivier Darrason. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, en cette période de rentrée scolaire le problème de la taille des établissements scolaires est plus que jamais à l'ordre du jour.

Dans votre politique, que nous soutenons et que nous approuvons, vous vous êtes donné notamment pour objectif la réduction des effectifs par unité d'enseignement, qu'il s'agisse du nombre des élèves par classe ou par établissement, afin de privilégier un enseignement de qualité car cet enseignement est de plus en plus incompatible avec les grandes structures.

C'est précisément dans ce contexte que se situe le problème de l'ex-collège Picasso de Martigues dans les Bouches-du-Rhône. Décidée en 1992 et appliquée dès la rentrée scolaire 1993, sa fermeture fut en réalité la conséquence de la décision prise par le conseil général des Bouches-du-Rhône de construire un nouveau collège dans une commune voisine, Sausset-les-Pins, où fut transférée une grande partie des élèves du collège Picasso. Ni les parents d'élèves ni le corps professoral ni les élèves de Martigues ne furent satisfaits de ce choix qui entraîna de nombreuses manifestations auprès de l'ensemble des responsables de l'Etat et des collectivités concernées.

Dès le mois d'avril 1993, il m'a été donné l'occasion d'attirer votre attention sur les difficultés créées par cette fermeture. A l'issue de plusieurs réunions avec votre cabinet dont la coopération et la compréhension sont à souligner dans cette affaire, vous m'avez fait connaître l'accord de l'Etat sur le principe d'une réouverture de ce collège dès lors que les besoins démographiques en seraient attestés par une étude réalisée par l'inspection académique des Bouches-du-Rhône. Or cette dernière vient d'en faire connaître les premiers résultats, qui indiquent à la fois une relative stabilité des effectifs scolarisables à Martigues dans les années à venir et surtout une situation très préoccupante de sureffectifs au sein même du nouveau collège de Sausset.

Il convient donc, me semble-t-il, monsieur le ministre, de prendre maintenant une décision définitive, bien sûr dans le strict respect des compétences de l'Etat et des collectivités locales.

Je souhaite savoir, monsieur le ministre, si le Gouvernement et vous-même donnerez officiellement et sans équivoque votre accord pour la réimplantation d'un cinquième collège à Martigues en indiquant la part que l'Etat entend prendre aux termes de ses responsabilités, naturellement, pour ce qui est de l'affectation du corps professoral et de l'encadrement nécessaire à un nouveau collège à Martigues.

Mme le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député, comme vous le savez, l'ouverture et la fermeture d'un collège sont de la responsabilité non pas seulement de l'Etat mais de l'Etat et des collectivités locales qui assument la construction des collèges. C'est pourquoi - je vous le dis sans ambiguïté - dès l'instant où auront été confirmées les études auxquelles vous avez fait allusion et où le conseil général des Bouches-du-Rhône aura décidé la construction d'un collège à Martigues, l'Etat fera face à ses obligations et assumera naturellement le transfert des personnels nécessaires pour que ce collège fonctionne pour la plus grande satisfaction des familles et des élèves de la zone que vous représentez.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Darrason.

M. Olivier Darrason. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse qui va dans le sens des souhaits de la communauté éducative de Martigues.

Ces études sont en train d'être confirmées par vos collaborateurs départementaux et par le recteur. Nous attendons donc avec intérêt votre décision.

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

M. le ministre de l'éducation nationale. M. Darrason se doute bien de ce que je vais lui répondre : la décision de créer un collège à Martigues ne relève pas d'une décision de ma part. Il incombe seulement, en l'occurrence, au ministre de l'éducation nationale, une fois la décision prise par l'autorité qui doit construire le collège, c'est-à-dire par le conseil général, de fournir les postes nécessaires à son fonctionnement.

Je suis, comme vous, soucieux, monsieur Darrason, que nous ayons des unités à taille humaine. Mais soyons clairs : cela ne relève pas d'une décision de l'Etat. Il ne serait pas juste que nos concitoyens le croient.

C'est, comme dans toute autre région de France, le département - en l'occurrence, celui des Bouches-du-Rhône - qui a la responsabilité de la construction des collèges. Une fois cette décision prise, et si les études sont ce que vous dites, il est clair que l'Etat fera face à ses obligations.

TAUX DES PENSIONS DE RÉVERSION DES VEUVES DE MINEURS

Mme le président. M. Jean-Pierre Kucheida a présenté une question, n° 505, ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Kucheida attire l'attention de Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, sur les pensions de réversion attribuées aux veuves, plus particulièrement aux veuves de mineurs. Le taux de ces pensions de réversion va être augmenté de deux points à partir de janvier 1995. Bien qu'insuffisante, cette augmentation sera la bienvenue chez les veuves, dont un grand nombre est dans une situation précaire face à un pouvoir d'achat de plus en plus étriqué, et à une politique gouvernementale de plus en plus dure à supporter pour les personnes qui doivent assumer seules les charges qu'implique une famille. L'élévation du taux des pensions à 54 p. 100 serait donc une mesure très appréciée si n'en avaient pas été exclues les veuves de mineurs, qui, hélas ! ne rentrent pas dans le cadre de l'application de ce décret. Y aurait-il dans ce gouvernement deux poids et deux mesures ? Les régions minières ne sont pas différentes des autres régions ; elles ont les mêmes besoins et les mêmes attentes, voire plus, étant donné que ces régions sont en complète reconversion. Il lui rappelle s'il en est besoin que le Nord-Pas-de-Calais, avec ses 16 p. 100 contre 12 p. 100 de moyenne nationale, est la région la plus touchée en matière de chômage et que les collectivités locales minières sont les plus pauvres de France. Ce coup porté au pouvoir d'achat de ces familles est ressenti comme une injustice de plus vis-à-vis des plus modestes. Il relève par ailleurs d'un mauvais calcul, d'une part parce que les dépenses de ces familles contribuent à la relance de la consommation, cheval de bataille de M. le Premier ministre, d'autre part parce qu'elles entrent dans les frais d'éducation des enfants de nos régions, régions qui justement nécessitent un relèvement du niveau de qualification. L'attitude gouvernementale est incompréhensible car en totale contradiction avec le discours sur « la dette de la collectivité nationale envers la population minière au regard de son dévouement au redresse-

ment économique de la France après 1945 ». Il lui demande donc si elle a l'intention, dans un avenir très proche, d'inclure les veuves de mineurs dans la mesure de revalorisation de 52 à 54 p. 100 des pensions de réversion. Les veuves de mineurs ne demandent pas l'aumône ; simplement de ne pas être exclues des mesures qui les concernent. »

La parole est à M. Jean-Pierre Kucheida, pour exposer sa question.

M. Jean-Pierre Kucheida. Je suppose que c'est M. Douste-Blazy qui va me répondre.

M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé. En effet !

M. Jean-Pierre Kucheida. Monsieur le ministre, ma question concerne les pensions de réversion attribuées aux veuves, plus particulièrement aux veuves de mineurs.

Ces pensions de réversion vont être augmentées de deux points à partir du 1^{er} janvier 1995. Ce chiffre est certes insuffisant, mais cette augmentation sera bienvenue pour les veuves, dont un grand nombre sont en situation précaire en raison d'un pouvoir d'achat qui est de plus en plus étriqué et d'une politique de plus en plus dure à supporter pour les personnes qui doivent assumer seules les charges qu'impliquent une famille ! Ces charges dépassent largement les possibilités de ces personnes.

L'élévation du taux des pensions à 54 p. 100 serait une mesure très appréciée si n'en avaient pas été exclues les veuves de mineurs, que ce soient celles du Nord - Pas-de-Calais ou celles du bassin de La Mure - région que mon collègue Didier Migaud connaît bien - qui, hélas ! ne rentrent pas dans le cadre de l'application de ce décret.

Y aurait-il donc dans ce gouvernement - mais ce ne serait pas le premier, je dois le dire - deux poids, deux mesures ?

Les régions minières ne sont pas différentes des autres régions. Elles ont les mêmes besoins et les mêmes attentes, voire plus étant donné qu'elles sont en complète conversion.

Monsieur le ministre, je vous rappelle que si le taux de chômage est de 12 p. 100 en France, il est de 16 p. 100 dans le Nord - Pas-de-Calais et de 20 p. 100 dans l'arrondissement de Lens, et que les collectivités locales minières sont parmi les plus pauvres de ce pays, avec un potentiel fiscal moyen des communes de même niveau qui représente le tiers de ce qu'il est dans le reste du pays.

Ce coup porté au pouvoir d'achat des familles serait ressenti comme une profonde injustice dont seraient une nouvelle fois victimes les plus modestes de ce pays.

Cela relève au surplus d'un mauvais calcul, parce que les dépenses de ces familles contribuent à la relance de la consommation, « cheval de bataille » de M. le Premier ministre, ainsi que le vôtre, monsieur le ministre !

Aussi, je ne comprendrais pas que vous ne modifiez pas votre position.

Ma question, monsieur le ministre, est donc très simple : allez-vous, dans un avenir très proche, inclure les veuves de mineurs dans la mesure de revalorisation de 52 à 54 p. 100 des pensions de réversion ? Les veuves de mineurs ne demandent pas l'aumône ; simplement de ne pas être exclues des mesures qui doivent les concerner, comme elles concernent le reste du pays, tout en sachant, monsieur le ministre, que le chemin sera encore long pour arriver - nous avons commencé à œuvrer dans cette voie - au niveau des pensions de réversion d'autres pays

de la Communauté économique européenne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué à la santé.

M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé. Monsieur le député, le Gouvernement a proposé au Parlement, lors de l'examen de la loi famille au printemps, d'augmenter de deux points les pensions de réversion dans le régime général et les régimes alignés.

Le Parlement a adopté cette disposition, et le taux des pensions de réversion sera effectivement porté de 52 à 54 p. 100 dès le 1^{er} janvier 1995.

Cette mesure n'a pas été étendue au régime minier, ni d'ailleurs aux autres régimes spéciaux, car les conditions d'attribution des pensions de réversion sont très différentes dans ces régimes.

En particulier, les pensions de réversion sont attribuées dans le régime minier sans condition d'âge, et sans condition de ressources, alors qu'il faut avoir plus de cinquante-cinq ans et justifier de ressources inférieures au SMIC pour obtenir une pension de réversion dans le régime général et les régimes alignés.

Par ailleurs, le financement du régime minier est assuré par une subvention de l'Etat et par des transferts de compensation à la charge des autres régimes de sécurité sociale, à hauteur de 90 p. 100. Dans ces conditions, il n'est pas possible au Gouvernement d'envisager de modifier la réglementation actuelle du régime minier. S'il devait en être autrement, une telle réforme ne saurait intervenir sans un réexamen d'ensemble des conditions d'attribution des pensions de réversion dans les régimes spéciaux par rapport à celles en vigueur dans les autres régimes de retraite de base.

Enfin, sur un plan général, les régimes spéciaux de retraite sont propres à certaines catégories de salariés. Ils sont totalement autonomes par rapport au régime général de la sécurité sociale. Les règles en vigueur dans ces régimes leur sont spécifiques et présentent, vous le savez aussi bien que moi, peu de points communs avec celles applicables dans le régime général.

L'alignement systématique de chacune de ces règles sur les dispositions les plus favorables qui peuvent exister dans les autres régimes conduirait à alourdir considérablement les charges de retraites. Or un tel surcroît de charges serait particulièrement inopportun pour les régimes spéciaux de retraite, compte tenu précisément des contraintes financières qui pèsent sur eux.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Kucheida.

M. Jean-Pierre Kucheida. Monsieur le ministre, une telle situation est inacceptable.

Voici deux ans déjà - ce n'est pas si vieux -, lorsque les pensions de réversion sont passées de 50 à 52 p. 100, nous avons entendu un tel langage, qui est plus technocratique que politique.

M. le ministre délégué à la santé. Il n'est pas démagogique !

M. Jean-Pierre Kucheida. Aujourd'hui, je vous demande de faire un nouvel effort, monsieur le ministre, d'autant que, chaque fois que j'ai fait appel à vous, vous avez prêté une oreille attentive.

En particulier, la progression des crédits des CAT mérite d'être saluée, même si elle n'est pas totalement suffisante.

En juillet 1992, nous sommes, avec mon ami Didier Migaud et quelques autres parlementaires, allés voir le Premier ministre pour qu'il inverse sa position, qui était la même que celle de l'actuel gouvernement. Voyez que je ne cherche pas à vous faire « porter le chapeau » ! Le Premier ministre de l'époque a pris en compte les difficultés des bassins miniers et des veuves de mineurs.

Je vous demande tout simplement d'en faire autant aujourd'hui et de ne pas laisser des régions qui sont déjà des régions laissées pour compte s'enfoncer encore davantage dans ce sentiment d'injustice et d'exclusion qui peut être le leur.

De grâce, monsieur le ministre, faites le maximum pour nos veuves de mineurs !

CONCURRENCE ÉTRANGÈRE ET EFFETS DES DÉLOCALISATIONS DANS LE SECTEUR DU TEXTILE ET DE L'HABILLEMENT

Mme le président. M. Daniel Arata a présenté une question, n° 500, ainsi rédigée :

« M. Daniel Arata attire l'attention de M. le ministre des entreprises et du développement économique chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat sur le problème de la concurrence des entreprises françaises entre elles créée par la délocalisation des sites de production à l'étranger. En effet, ce problème a déjà été évoqué plusieurs fois à l'Assemblée nationale ; il a même fait l'objet d'une commission d'enquête qui a permis de mettre en lumière les nombreuses conséquences de cette course des PME aux délocalisations. Il n'en demeure pas moins vrai qu'aucun remède concret n'est proposé à ce jour pour les PME qui produisent en France et qui sont les victimes de cette situation. Ainsi, dans le département de l'Aude, trois entreprises du secteur de l'habillement ont à souffrir de ce phénomène : la Chausséria, qui fabrique des chaussures et qui est sérieusement concurrencée par les importations chinoises ; les Jean's C17, qui affrontent la production délocalisée au Maroc des sociétés françaises concurrentes ; la société des Chapeaux de France, fournisseur de l'armée française, mais qui voit ses parts de marché sérieusement diminuer au profit d'importateurs étrangers. Dans ces trois cas, le dénominateur commun est simple : il s'agit des charges qui pèsent sur la main-d'œuvre. Il lui demande donc si les orientations budgétaires annoncées en ce qui concerne les PME sont, selon lui, de nature à aider ces entreprises à conserver leurs parts de marché, voire à en reconquérir de nouvelles, dans le seul but de sauver l'emploi. »

La parole est à M. Daniel Arata, pour exposer sa question.

M. Daniel Arata. Ma question a trait au problème de la concurrence des entreprises françaises entre elles par la délocalisation des sites de production à l'étranger.

Ce problème a déjà été évoqué plusieurs fois à l'Assemblée nationale. Il a même fait l'objet d'une commission d'enquête, qui a permis de mettre en lumière les nombreuses conséquences de cette course des PME aux délocalisations.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'aucun remède concret n'est proposé à ce jour pour les PME qui produisent en France et qui sont les victimes de cette situation.

Ainsi, dans mon département, trois entreprises du secteur de l'habillement ont à souffrir de ce phénomène : la Chausséria, qui fabrique des chaussures et qui est sérieu-

sement concurrencée par les importations chinoises ; les Jean's C17, qui affrontent la production délocalisée au Maroc des sociétés françaises concurrentes ; la Société des Chapeaux de France, fournisseur de l'armée française, mais qui voit ses parts de marché sérieusement diminuer au profit d'importateurs étrangers.

Dans ces trois cas, le dénominateur commun est simple : il s'agit des charges qui pèsent sur la main-d'œuvre.

Les choix budgétaires qui nous seront soumis dans les prochains jours sont très inquiétants, en particulier en ce qui concerne l'augmentation du plafonnement de la taxe professionnelle, car le secteur de la production est lourdement taxé et paiera pour celui de la distribution, créateur, lui, de moins de main-d'œuvre.

Ce financement va encore accentuer les délocalisations et la concurrence avec les pays à bas salaires.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, comment voulez-vous aider les entreprises à conserver leurs parts de marché, voire à en reconquérir de nouvelles dans le seul but de sauver l'emploi ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, M. Alain Madelin m'a prié de vous transmettre ses excuses : il avait pris pour ce matin un engagement qu'il n'a pu décommander. Il m'a donc chargé de vous faire part de sa réponse.

Votre question sur la concurrence des entreprises françaises qui ont délocalisé leurs sites de production à l'étranger appelle les observations suivantes.

La question de la délocalisation sous toutes ses formes - transfert d'activité à l'étranger, fabrication par des sous-traitants étrangers, achats directs - est bien connue du Parlement. Chacun, ici-même, connaît ce problème. Elle a donné lieu déjà à de multiples rapports, dont celui de M. Jean Arthuis au Sénat et celui de M. le député Willy Diméglio.

Ce problème touche prioritairement les industries de main-d'œuvre, où les possibilités d'automatisation du processus de production restent limitées et où les opérations sont donc encore largement manuelles. C'est le cas notamment de l'assemblage et de la couture des vêtements.

Les conséquences sont graves en termes d'emploi - celui-ci recule de 3 à 4 p. 100 en moyenne dans le textile-habillement depuis plusieurs années - et de balance commerciale, avec une pénétration accrue des importations.

La cause essentielle, sinon unique, de la délocalisation réside, vous le savez, dans le différentiel entre le coût du travail en France et celui de certains pays étrangers.

D'après une étude récente, compte tenu du prix de la matière première et de l'amortissement des matériels, pour une délocalisation proche - Maghreb ou pays de l'Est - l'écart de coût serait de l'ordre de 15 à 35 p. 100, selon les produits. Il est évident que cet écart est d'autant plus grand que la part de la main-d'œuvre est élevée dans le prix de vente final du produit et que la fabrication dépend d'une main-d'œuvre peu qualifiée, en concurrence directe avec celle des pays à bas salaires.

Au niveau le plus élevé d'écart de coût, il est difficile aux entreprises de résister à l'incitation à la délocalisation,

mais, en même temps, il a été indiqué par diverses sources que, si l'écart se réduisait au-dessous de 15 p. 100, l'avantage donné par la proximité des producteurs, la possibilité d'un « circuit court » et d'un réapprovisionnement facile diminueraient très fortement cette incitation et permettraient sans doute d'inverser le processus d'anticipation des chefs d'entreprise.

Des réflexions sont en cours sur les possibilités de diminuer le coût du travail, en particulier par une action forte sur les charges sociales pour les salaires les plus faibles, dans les secteurs de l'économie les plus exposés à la concurrence des pays à bas coût de main-d'œuvre.

Ainsi que vous le savez, un très large débat se poursuit aujourd'hui dans le pays sur ce sujet.

Mais vous le savez aussi : en matière d'allocations familiales, la budgétisation donne la direction voulue par le Gouvernement.

Il faut ajouter deux autres points.

Premièrement, une partie des délocalisations correspond au trafic de perfectionnement passif, processus par lequel un produit est exporté en France, manufacturé à l'étranger, et réimporté en France, en payant des droits réduits à la seule valeur ajoutée à l'étranger. Dans la mesure où ce système est réservé aux seuls opérateurs ayant une activité industrielle en France, il permet, d'une part, de maintenir l'activité sur les produits objets de la transformation comme le textile et, d'autre part, aux entreprises bénéficiaires, de disposer d'une gamme complète tout en maintenant en France les activités à plus forte valeur ajoutée pour lesquels le critère de prix n'est pas déterminant.

Deuxièmement, une autre voie doit être recherchée dans le développement d'une part, de l'innovation et, d'autre part, de l'investissement, qui, tous deux, permettent d'échapper partiellement à la contrainte du coût direct du travail. Les pouvoirs publics continueront à accompagner l'effort des entreprises, et notamment des PMI qui s'engagent dans ces deux voies.

Les entreprises françaises ont, en effet, des atouts à faire valoir : la qualité, la proximité, qui permet des réassortiments rapides, la créativité, qui permet le renouvellement constant de la gamme de produits offerts aux consommateurs.

C'est dans cette voie de la qualité, de la valeur ajoutée de l'innovation et que nos entreprises peuvent encore le mieux trouver les moyens de faire face à la concurrence des pays à bas coût de main-d'œuvre.

Les petites et moyennes entreprises qui investissent, innover ou engagent des programmes de développement, peuvent s'attendre à être soutenues, notamment dans le cadre des mesures inscrites dans les contrats de Plan Etat-région.

Mme le président. La parole est à M. Daniel Arata.

M. Daniel Arata. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

J'avais interrogé le ministre de la défense, en novembre dernier, au sujet des fournisseurs de l'armée. Celui-ci m'avait alors répondu qu'un texte proposant le principe d'une préférence nationale ou communautaire serait sans doute nécessaire. Il faudrait engager la réflexion dans ce sens.

CRÉATION D'UN DÉPARTEMENT
« GESTION, LOGISTIQUE ET TRANSPORT »
AU SEIN DU PÔLE LENSOIS
DE L'UNIVERSITÉ D'ARTOIS

Mme le président. M. Jean Urbaniak a présenté une question, n° 494, ainsi rédigée :

« M. Jean Urbaniak attire l'attention de M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche sur la nécessité de prévoir, dans le cadre du schéma de développement des IUT de l'académie de Lille, la création d'un département gestion logistique et transport au sein du pôle lensois de l'université d'Artois. Ce projet, qui avait été proposé pour figurer dans le schéma national de développement des IUT pour la période 1991-1995, n'avait pas, en son temps, été retenu au motif de l'existence d'une même structure au sein de l'IUT de l'université Lille-III, dont les capacités d'accueil semblaient insuffisamment exploitées. Depuis lors, l'arrondissement de Lens a connu tout à la fois l'implantation d'un nombre important d'entreprises de transport et de logistique ainsi qu'une fréquentation optimale de ses structures d'enseignement supérieur qui corroborent la nécessité de créer, à partir de son pôle universitaire, un nouveau département. La création d'un DUT de gestion des transports et logistique, qui est d'ailleurs soutenue par les professionnels concernés et la chambre de commerce et d'industrie, trouve également sa légitimité dans le développement de la plate-forme multimodale d'intérêt européen de Dourges-Oignies, qui ne manquera pas de dynamiser encore davantage le potentiel d'activités de logistique à partir de la situation géographique privilégiée de l'arrondissement de Lens. En conséquence, il lui demande s'il est dans ses intentions de favoriser l'ouverture d'un département gestion logistique et transport au sein de l'institut universitaire de technologie de Lens lors de la rentrée universitaire de 1996. »

La parole est à M. Jean Urbaniak, pour exposer sa question.

M. Jean Urbaniak. Monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, hier après-midi, à l'occasion de la partie de la séance réservée aux questions d'actualité, M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche a souligné la nécessité pour l'Université de s'adapter à ses nouvelles missions.

A cette occasion, il a évoqué, comme modèle de cette nécessaire adaptation, le développement des filières professionnalisées.

Ma question s'inscrit tout à fait dans cette démarche, puisqu'elle porte sur l'ouverture d'un département « gestion, logistique et transport » au sein de l'IUT de Lens.

Le développement multipolaire de l'université du Pas-de-Calais connaît un franc succès, tant en termes de fréquentation des établissements - nous l'avons constaté à l'occasion de la dernière rentrée universitaire - qu'en termes d'impact, il faut le souligner, sur l'ensemble des partenaires du monde économique local.

L'impératif d'adéquation des enseignements supérieurs aux réalités de l'environnement professionnel n'est bien entendu, pas étranger à ces manifestations d'intérêt à l'égard des opportunités de formation de plus en plus souvent exprimées par les entreprises et leurs représentants consulaires.

La demande de création au sein de l'IUT de Lens d'un quatrième département axé sur le domaine des transports et de la logistique s'inscrit dans cette volonté d'adapter au mieux l'offre de formation aux débouchés économiques.

L'arrondissement de Lens, qui présente à la fois une forte densité de population et d'infrastructures, a accueilli un nombre non négligeable d'entreprises de transport, de logistique et de négoce. Ces entreprises apparaissent comme des vecteurs de développement des activités de distribution et de co-traitance industrielle liées à la flexibilité des approvisionnements.

Les atouts logistiques du secteur géographique concerné sont, aujourd'hui, très clairement identifiées : ils ont d'ailleurs conduit au choix du site voisin de Dourges-Oignies pour la création d'une plate-forme multimodale de transports combinés route-rail-voie d'eau, qui devrait créer à moyen terme entre 4 000 et 6 000 emplois.

Les travaux de cette plate-forme d'intérêt européen devraient débuter en 1996, et la croissance des activités liées aux échanges intermodaux va, bien sûr, constituer un environnement idéal pour l'insertion professionnelle des étudiants en DUT « gestion, logistique et transports ».

Par ailleurs, monsieur le ministre, la création d'un tel département à l'IUT de Lens permettrait de développer cette filière, qui, il faut bien le souligner, demeure encore peu connue aujourd'hui, en synergie avec l'IUT de l'université de Lille-III, et offrirait également l'opportunité d'étudier, en collaboration avec l'IUT de Béthune, une structure de recherche relative à la logistique et à la gestion de la production, structure qui actuellement n'existe pas dans notre région.

L'ensemble des paramètres géographiques, économiques, sociaux plaident en faveur de la création d'un département gestion des transports et logistique à l'IUT de Lens. Cette demande a reçu le soutien de la chambre de commerce et d'industrie, des entreprises et, bien sûr, de l'IUT, toutes structures qui parient sur le développement des activités liées aux transports de la logistique.

Monsieur le ministre, le Gouvernement entend-il répondre au plus vite à cette demande de création ? De façon plus générale, comment souhaite-t-il accompagner le redressement économique de l'ancien bassin minier du Pas-de-Calais, qui a beaucoup à espérer du développement de l'université d'Artois ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément. *ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.* Monsieur Jean Urbaniak, vous admettez que votre question déborde quelque peu les compétences mêmes du ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche, dont je vous prie d'excuser l'absence ce matin. Pour autant, voici les éléments de réponse qu'il m'a chargé de vous transmettre.

L'IUT de Lens comprend trois départements, dont le premier a ouvert en 1986 et le troisième il y a un an seulement. L'ouverture d'un quatrième département est envisageable, mais ce projet n'a pas été inscrit dans le contrat de plan Etat-région, qui sert de support à la programmation des IUT au cours de la période 1994-1998. C'est là, je crois, le fond du débat.

Quant au choix de la spécialité, le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche se doit d'être de plus en plus attentif, compte tenu de la densité de plus en plus grande des formations universitaires courtes. Il paraît impossible de considérer que le bassin de recrutement d'un IUT doit se limiter au cadre d'un département. Une levée des réserves formulées il y a quelques mois à propos du choix de la spécialité « transport logistique » ne paraît pas possible avant qu'ait pu être réalisée une analyse des résultats de la rentrée 1994 dans les IUT. Les premiers éléments font malheureusement apparaître

que cette spécialité, qui fait partie des plus petites quant à ses effectifs, connaît un fléchissement des candidatures au niveau national.

Le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche restera néanmoins attentif à ce dossier.

RECHERCHE SUR LES SUPRACONDUCTEURS ET PERSPECTIVES DU LABORATOIRE DU LETI À GRENOBLE

Mme le président. M. Didier Migaud a présenté une question, n° 504, ainsi rédigée :

« M. Didier Migaud appelle l'attention de M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche sur le devenir de la recherche sur les supraconducteurs, et notamment du laboratoire du LETI à Grenoble. Ce laboratoire travaille sur les applications électroniques des matériaux supraconducteurs. Il comprend une équipe d'une dizaine de personnes et son activité a été reconnue dans de nombreuses conférences. Lors d'un congrès en juillet dernier à Grenoble, réunissant 2 500 personnes sur le thème « Les matériaux supraconducteurs et leurs applications », il a été confirmé que le marché de ces applications pouvait être estimé à 200 milliards de dollars dans les années 2010. Mais l'équipe du CNET-Bayeux arrête cette activité à la fin de l'année 1994, et les personnels du LETI de Grenoble ont été informés par la Direction des technologies avancées (DTA), service auquel appartient le LETI au sein du CEA, que la recherche sur les supraconducteurs devait être arrêtée car les industriels français ne s'intéressaient plus à ces matériaux et à leurs applications électroniques. Le LETI a actuellement quatre contrats d'étude CE avec des partenaires français et européens, qui se poursuivent en 1995. Aux États-Unis, la recherche sur cette discipline continue et voit même son budget augmenter ; plus de trente compagnies et sociétés nouvelles, sans compter une dizaine de laboratoires publics, travaillent sur ce sujet. Pourquoi en France les responsables de France Télécom et du CEA ont-ils décidé d'arrêter la recherche sur les applications à l'électronique des matériaux supraconducteurs ? »

La parole est à M. Didier Migaud, pour exposer sa question.

M. Didier Migaud. Je souhaitais, monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, appeler l'attention du ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche sur l'avenir de la recherche sur les supraconducteurs, notamment sur le devenir du laboratoire du LETI à Grenoble, et me faire l'écho des inquiétudes qui peuvent exister en la matière. Ce laboratoire, qui travaille sur les applications électroniques des matériaux supraconducteurs, comprend une équipe d'une dizaine de personnes et son activité a été reconnue dans de nombreuses conférences.

Lors d'un congrès, en juillet dernier à Grenoble, réunissant 2 500 personnes sur le thème « les matériaux supraconducteurs et leurs applications », il a été confirmé que le marché de ces applications pouvait être estimé à 200 milliards de dollars dans les années 2005-2010. Néanmoins l'équipe du CNET-Bayeux arrêtera cette activité à la fin de l'année 1994 et les personnels du LETI de Grenoble ont été informés par la direction des technologies avancées, la DTA, service auquel appartient le LETI au sein du CEA, que la recherche sur les supraconducteurs devait être arrêtée car les industriels français ne s'intéressent plus à ces matériaux et à leurs applica-

tions électroniques. Pourtant, le LETI a actuellement quatre contrats d'étude en cours avec des partenaires français et européens, contrats qui doivent se poursuivre en 1995.

Pourtant, aux États-Unis, la recherche sur cette discipline continue et voit même son budget augmenter. Plus de trente compagnies et sociétés nouvelles, sans compter une dizaine de laboratoires publics, travaillent sur ce sujet.

Aussi, les chercheurs français se demandent pourquoi les responsables de France Télécom et du CEA ont décidé d'arrêter la recherche sur les applications à l'électronique des matériaux supraconducteurs.

Quelles explications peut apporter le ministre de la recherche à ce sujet et de quels moyens d'intervention dispose-t-il pour faire en sorte que la recherche sur de telles applications puisse se poursuivre dans notre pays ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur Didier Migaud, vous interrogez le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche sur l'avenir des recherches sur la supraconductivité, en particulier dans la région grenobloise.

Les supraconducteurs sont des matériaux qui n'offrent pratiquement pas de résistance au courant électrique. Jusqu'à il y a sept ou huit ans, leur mise en œuvre aux très basses températures proches du zéro absolu les rendait difficiles à utiliser et les cantonnait à des applications très spécialisées.

Depuis, les chercheurs se sont aperçus qu'il était possible d'obtenir cette supraconductivité à haute température. Il ne s'agissait même pas du zéro degré ordinaire mais le progrès était tel qu'un enthousiasme immense a traversé la communauté scientifique qui y a vu des possibilités d'application dans les domaines les plus variés.

Une intense compétition internationale s'est alors engagée et de nombreux laboratoires français se sont lancés dans la course. Parmi eux, le LETI à Grenoble, Thomson à Orsay, CGE à Marcoussis, ainsi que plusieurs laboratoires universitaires implantés aux quatre coins de la France qui se sont lancés dans cette compétition avec succès. Ces différents laboratoires ont été fortement aidés par des crédits publics du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, de celui de l'industrie et de celui de la défense. L'Europe a ensuite emboîté le pas.

Malgré tous les efforts, les spécialistes estiment pour l'instant que le coût très élevé de l'élaboration des matériaux rend celui des applications trop prohibitif pour qu'elles se généralisent.

S'agissant plus précisément du LETI, il faut savoir que ce dernier a une vocation générale dans l'électronique. Certains de ses membres travaillent donc sur l'emploi de la supraconductivité en électronique, mais ce n'est qu'une des voies de recherche sur la supraconductivité parmi de nombreuses autres. Est-ce la plus prometteuse ? Peut-être ! N'existe-t-il pas des formules plus classiques ? Cela est loin d'être exclu.

La politique du CEA en la matière est déterminée non par des critères financiers mais par des exigences scientifiques, fixées par les scientifiques eux-mêmes, en qui nous avons confiance. C'est, d'une certaine manière, la règle du progrès scientifique, faite à la fois de prudence et d'anticipation forte.

C'est, fidèle à cette règle, que Grenoble, conformément à votre ambition, est devenue et demeure l'un des pôles de recherche français les plus novateurs.

PREMIER BILAN DE L'ÉLABORATION DES PLANS
POUR L'HÉBERGEMENT D'URGENCE
DES PERSONNES SANS ABRIS

Mme le président. M. François-Michel Gonnot a présenté une question, n° 497, ainsi rédigée :

« M. François-Michel Gonnot attire l'attention de M. le ministre du logement sur l'application de la loi n° 94-624 du 21 juillet 1994 relative à l'habitat. L'article 21 de ladite loi a précisé les conditions d'établissement dans chaque département, au plus tard le 31 décembre 1994, d'un plan pour l'hébergement d'urgence des personnes sans abri. Il souhaiterait avoir connaissance d'un premier bilan de l'élaboration de ces plans dans l'ensemble des départements français, alors qu'il reste trois mois pour leur adoption et que la saison hivernale approche. »

La parole est à M. François-Michel Gonnot, pour exposer sa question.

M. François-Michel Gonnot. Monsieur le ministre du logement, je souhaite faire le point ce matin avec vous sur un sujet qui a mobilisé nombre de nos collègues voilà seulement quelques mois lors de la discussion de la loi relative à l'habitat, devenue la loi du 21 juillet 1994. Nous avons alors longuement évoqué, à l'occasion d'un article introduit par voie d'amendement, le difficile dossier de l'hébergement d'urgence des personnes sans abri.

A cette occasion, nous avons adopté un dispositif, confirmé par la suite par le Sénat et désormais inscrit dans le texte de la loi. Ce dispositif apportait une première réponse à un problème, que, malheureusement, nous allons sans doute voir resurgir dans quelques semaines dans la plupart des grandes villes de France, en prévoyant notamment qu'un plan pour l'hébergement d'urgence des personnes sans abri devait être élaboré dans chaque département au plus tard au 31 décembre 1994.

La loi est parue il y a deux mois et demi ; le 31 décembre, c'est dans deux mois et demi : nous voici donc à peu près à mi-chemin. Par conséquent, la concertation doit avoir déjà débuté dans la plupart des départements français entre les services de l'État, les associations humanitaires et caritatives, les collectivités locales et les organismes de logement social.

Monsieur le ministre, je sais bien que, au lendemain d'un été à peine achevé, il est sans doute difficile de faire un premier point mais comme le temps est court jusqu'au 31 décembre, pouvez-vous nous dresser le bilan pour l'ensemble des départements français de l'élaboration de ces plans départementaux ?

J'ajoute que notre collègue, Mme Françoise Hostalier, qui s'est beaucoup battue pour que ces plans soient mis en œuvre, a pris l'initiative d'écrire à tous les préfets — auxquels vous aviez d'ailleurs vous-même adressé une circulaire au lendemain de la parution de la loi — pour savoir où en était l'élaboration de ces plans. Or, aujourd'hui, elle est très déçue des réponses qu'elle a obtenues et elle est également très inquiète : elle pense que les solutions que ces plans doivent permettre de mettre en place ne seront peut-être pas suffisantes pour régler ici ou là l'ensemble des situations.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous rassurer en nous présentant un premier bilan ?

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

M. Hervé de Charette, ministre du logement. Monsieur le député, je ne vois pas pourquoi Françoise Hostalier serait déçue. Il est vrai qu'elle a complété par une lettre la

circulaire du 5 août, que j'ai adressée aux préfets avec le ministre d'État, Mme Veil, lettre dont je considère qu'il s'agit d'une bonne initiative.

Vous me demandez de faire le point. Voilà donc où nous en sommes. J'ai cosigné avec Mme Veil, ainsi que je viend de le dire, une circulaire qui a été adressée à l'ensemble des préfets. La loi date du 21 juillet, la circulaire du 5 août. Cette dernière rappelait aux préfets les dispositions de l'article 21 de la loi, article qui d'une part, prévoit l'élaboration d'un plan départemental pour l'hébergement d'urgence des personnes sans abri, et qui, d'autre part, fixe la date butoir pour cette élaboration au 31 décembre.

En outre, cette circulaire rappelait que l'article 21 de la loi sur l'habitat dispose expressément que l'objectif à atteindre est une capacité d'hébergement d'urgence par bassin d'habitat qui doit être, au minimum, d'une place par tranche de 2 000 habitants pour les communes ou groupements de communes compris entre 10 000 et 100 000 habitants et d'une place par tranche de 1 000 habitants pour les communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants.

Nous avons donc demandé aux préfets, d'une part, d'élaborer rapidement ce plan dans le délai prévu — soit avant le 31 décembre — avec l'ensemble des partenaires concernés, c'est-à-dire les collectivités, le conseil général, les associations, la caisse d'allocations familiales, les organismes d'HLM, et, d'autre part, de veiller à ce que les premières initiatives concrètes soient prises pour l'application de ce plan là où des besoins apparaîtraient et ce conformément à l'article 21 de la loi sur l'habitat.

Aujourd'hui, je ne suis pas vraiment en mesure de vous présenter un bilan détaillé. Cela dit, Mme Veil et moi-même avons demandé aux préfets de nous rendre compte pour le 15 octobre de l'état des discussions et de la préparation de ces plans départementaux. Cette date limite leur a été rappelée il y a quelques jours afin que le délai soit respecté. Donc, normalement, je devrais pouvoir vous indiquer au cours de la deuxième quinzaine du mois d'octobre quel est l'état des discussions sur le terrain.

Je le répète, il n'y a pas de raisons particulières d'être inquiet, même si Mme Hostalier n'a peut-être pas reçu des préfets les réponses qu'elle espérait. D'ailleurs, ils ont dû être quelque peu surpris par la procédure utilisée. Cela dit, je trouve cela très bien ; toutes les initiatives sont opportunes.

D'ici à la fin du mois, nous devrions y voir plus clair sur la préparation de ces plans. Ils seront achevés au plus tard le 31 décembre, mais, bien entendu, on essaiera d'aller plus vite partout où c'est possible.

Je souhaite également que, dans chaque département, les préfets saisissent cette occasion pour lancer les premières initiatives susceptibles de faire face aux besoins. Je rappelle que, dans le budget de 1994, je dispose d'un crédit de 100 millions de francs destiné à financer des initiatives susceptibles de répondre au problème du logement des sans-abri, crédit qui s'ajoute au dispositif de financement de PLA très sociaux qui a été adopté dans ce même budget et qui constitue une des voies permettant de répondre à la demande.

Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui. Toutefois, je suis tout à fait prêt à vous communiquer dans deux ou trois semaines les indications pratiques que les préfets auront adressées à Mme Veil et à moi-même.

Mme le président. La parole est à M. François-Michel Gonnot, qui ne dispose plus que de très peu de temps...

M. François-Michel Gonnot. Je remercie M. le ministre et le Gouvernement d'avoir permis d'élaborer cette procédure des plans départementaux. Je me réjouis de voir que la volonté du Gouvernement est assez forte pour permettre leur mise en place et de constater, que le délai du 31 décembre sera respecté.

J'espère que l'ensemble des partenaires - parce que l'Etat n'est pas seul en cause - trouvera des solutions adaptées à chaque département, à chaque ville, à chaque bassin d'habitat afin de régler un problème que nous risquons malheureusement de voir réapparaître prochainement.

SÉCURITÉ DES IMMEUBLES D'HABITATION FACE AUX RISQUES D'INCENDIE

Mme le président. M. Jean-Pierre Chevènement a présenté une question, n° 493, ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Chevènement rappelle à M. le ministre du logement les dispositions de sa proposition de loi tendant à assurer la sécurité des occupants d'immeubles face aux risques d'incendie. De nombreux drames liés à l'insécurité des immeubles anciens, dont celui qui toucha Belfort en 1989, jalonnent régulièrement l'actualité, ce qui justifie un renforcement de la législation en ce domaine. Il propose : d'une part, d'étendre aux immeubles présentant des risques graves en matière d'incendie les pouvoirs dont disposent les maires en matière de bâtiments menaçant ruine, à savoir expertise, prescription de réparation ou de démolition ; d'autre part, de préciser les règles générales de sécurité applicables lorsque des travaux sont entrepris dans des bâtiments d'habitation, les mesures d'entretien destinées à assurer le respect desdites règles, ainsi que les modalités de justification de l'exécution de cette obligation ; enfin, d'imposer, comme cela existe pour les ventes de voitures, un diagnostic de tout ou partie d'immeuble préalable à la vente, afin que soit réalisée une information satisfaisante des repreneurs. Il lui demande si le Gouvernement entend prendre en compte ces propositions. »

La parole est à M. Jean-Pierre Chevènement, pour exposer sa question.

M. Jean-Pierre Chevènement. Monsieur le ministre du logement, je tiens d'abord à vous remercier d'être présent en séance.

La question que je vous pose a trait à une affaire qui me préoccupe depuis plusieurs années. En effet, en mars 1989, un dramatique incendie a causé la mort d'une quinzaine de jeunes gens à Belfort. De plus, il ne se passe guère d'année sans que nombre de logements anciens soient touchés par des incendies qui provoquent la mort de plusieurs personnes, voire de plusieurs dizaines de personnes.

En 1989, Mme Gilberte Marin-Moskovitz, qui était alors député de la deuxième circonscription du territoire de Belfort, avait déposé une proposition de loi, que j'ai reprise, tendant à assurer la sécurité des occupants d'immeubles face aux risques d'incendie.

Trois dispositions étaient proposées. La première consistait à étendre les pouvoirs de police des maires s'appliquant aux immeubles menaçant ruine aux immeubles présentant des risques graves en matière d'incendie.

La deuxième disposition tendait à préciser les règles générales de sécurité applicables en cas de travaux et à inscrire des mesures d'entretien destinées à assurer le respect de ces règles.

Enfin, il est clair que les acquéreurs de logements anciens ne bénéficient pas de garanties sérieuses, contrairement par exemple à ce qui se passe dans le domaine des véhicules où un contrôle technique est obligatoire lors de l'acquisition d'un véhicule vieux de plus de cinq ans. Dans le domaine de la vente d'immeubles, les contrats incluent une disposition aux termes de laquelle l'acquéreur est parfaitement au courant de l'état de l'immeuble, elle est parfaitement fictive car l'acquéreur n'a pas les moyens de s'informer sérieusement. La proposition de loi visait donc à imposer, comme pour les ventes de voiture, un diagnostic de tout ou partie de l'immeuble préalable à la vente afin que soit réalisée une information satisfaisante des repreneurs ; le diagnostic devant être également remis aux locataires.

Dans une lettre du 26 octobre 1993, vous m'avez indiqué, monsieur le ministre, que vous étudiez l'idée d'un diagnostic sécurité incendie pour les bâtiments datant d'avant 1961, qui sont précisément ceux qui présentent le plus de risques. Vous estimiez vous-même le nombre de logements concernés à 350 000 et vous vous fondiez pour cela sur les statistiques de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris. Vous proposiez que, pour ces immeubles, lorsque le plancher bas du dernier niveau est à plus de huit mètres du sol, un diagnostic intervienne pour mettre en évidence les déficits du bâtiment vis-à-vis de la sécurité incendie et pour établir l'urgence et la priorité des travaux selon un classement des actions correctrices à mener. Et vous ajoutiez qu'il était possible d'envisager d'imposer ce diagnostic lors de la mise en copropriété d'un bâtiment avec obligation de le présenter aux futurs propriétaires.

Enfin, dans un courrier du 24 janvier dernier, vous m'avez écrit que vous aviez saisi le conseil des ponts et chaussées parce que vous partagiez ma préoccupation et que vous attendiez qu'on vous fasse des propositions concrètes sur les problèmes de sécurité d'immeubles menacés par des risques d'incendie.

Je crois devoir insister à la fois sur l'émotion qui existe dans une partie de l'opinion publique et en particulier chez les parents des victimes et sur le fait qu'une telle mesure permettrait de contribuer à l'activité du bâtiment car il s'agit là de travaux utiles et tout à fait nécessaires.

Le plus important, c'est, bien entendu, la vie des personnes en cause, mais ce serait une bonne manière que de donner au bâtiment des perspectives d'activité en faisant en sorte qu'un certain nombre d'immeubles à l'évidence vétustes et présentant un risque pour ceux qui les habitent soient remis à niveau.

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

M. Hervé de Charette, ministre du logement. Monsieur le député, je partage à beaucoup d'égards vos préoccupations. Vous avez évoqué l'incendie de Belfort, en 1989. J'ai moi-même été le témoin, en 1993, de l'incendie d'un immeuble locatif social à Créteil, qui a fait six morts et trente-cinq blessés, dont douze militaires de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris. Je suis donc, comme vous, sensible au problème de la sécurité contre l'incendie dans les immeubles anciens. La question est de savoir comment il faut s'y prendre.

J'observe en effet que, jusqu'à présent, on n'a rien fait. Plusieurs lois ont été adoptées à partir de 1961, et c'est pour cette raison que j'ai fait référence, dans mon courrier, à cette date, car ces textes imposent des mesures de sécurité aux constructeurs. Mais aucune disposition ne s'applique au patrimoine ancien, construit avant 1961.

Se pose donc le problème de la nature et de la portée des mesures nécessaires. Il faut également tenir compte du fait qu'on ne peut imposer à la totalité des propriétaires d'immeubles antérieurs à 1961 des règles si drastiques qu'elles rendraient l'exercice du droit de propriété quasi impossible, car on exigerait d'eux des dépenses au-dessus de leurs moyens.

A la suite de l'incendie de Créteil, comme à la suite de vos démarches, j'ai saisi le 8 décembre 1993, le conseil des Ponts et chaussées, afin de connaître le point de vue des techniciens sur les dispositions nécessaires. Nous ne disposons pas encore du rapport définitif de cette instance et je ne suis donc pas encore en mesure de vous indiquer ce que nous ferons.

Je peux cependant préciser que nous allons prendre deux mesures.

D'ici à la fin de l'année sera créé un observatoire dont l'objet sera d'évaluer le problème de diffuser auprès des gestionnaires d'immeubles les évaluations faites en ce domaine et de mieux les informer sur les risques, les difficultés et les éléments techniques d'appréciation.

En second lieu, nous travaillons actuellement à l'établissement d'un diagnostic sécurité-incendie. Ce diagnostic, que nos services ont pratiquement mis au point, et qui sera validé auprès des professionnels dès le début de 1995 sera expérimenté sur des immeubles, avec le concours de gestionnaires volontaires.

Au vu des propositions du conseil des Ponts et chaussées, que je ne tarderai pas à recevoir, nous devrions être en mesure d'apprécier la portée exacte des contraintes que nous pouvons imposer aux propriétaires d'immeubles anciens et la nature des pouvoirs nouveaux qu'il convient d'accorder aux maires. Ce dernier point n'est pas simple car il pose le problème de la responsabilité des maires, de leurs techniques d'appréciation et des conditions dans lesquelles leurs prescriptions sont susceptibles d'être mises en œuvre.

Je me résume. Pouvons-nous, d'abord, imposer des règles de sécurité nouvelles aux propriétaires d'immeubles construits avant 1961, et jusqu'où pouvons-nous aller? C'est le point sur lequel nous sommes le plus avancés puisque nous sommes entés dans une phase d'expérimentation.

En second lieu, quels pouvoirs devons-nous accorder aux maires, dans des conditions telles qu'ils soient réellement exercés? C'est un point juridique délicat et j'attends les résultats de la consultation du conseil des Ponts et chaussées.

Mais comme il s'agit d'un sujet important, je prendrai dans les prochains mois des initiatives en ce domaine.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Chevènement.

M. Jean-Pierre Chevènement. Monsieur le ministre, il s'agit essentiellement d'un problème de volonté politique. J'avais déjà interrogé vos prédécesseurs, M. Delebarre et Mme Lienemann, sur ce point. Je crois que ni l'information ni l'expérimentation ne suffisent; il faut aussi une obligation. On peut, comme nous le proposons, fixer un délai de dix ans, qui pourrait d'ailleurs être raccourci, mais il faut que cette étude-diagnostic soit une obligation: c'est absolument capital. Si nous ne sommes pas capables de manifester cette volonté politique, nous porterons la responsabilité de ces drames affreux, qui se renouvellent périodiquement.

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

M. le ministre du logement. Je veux vous rassurer, monsieur Chevènement, mais vous avez bien fait de rappeler que vous aviez sollicité auparavant de nombreux gouvernements qui, semble-t-il, vous ont répondu avec un très grand sang-froid.

M. Jean-Pierre Chevènement Comme vous!

M. le ministre du logement. Pas du tout! Depuis un an, j'ai répondu avec une grande précision à vos démarches, et nous avons progressé. Vous dites qu'une expérimentation, c'est bien, mais que ça n'est pas suffisant et qu'il faut prévoir une obligation. C'est le point sur lequel il y a débat et sur lequel les experts ont des discussions techniques, mais vous ne devez avoir aucun doute sur la volonté politique très ferme qui est la mienne et celle de tout le Gouvernement afin que nous avançons sur ce sujet dans les prochains mois. Il faut se dépêcher, me direz-vous, mais c'est bien ce que j'ai l'intention de faire.

GESTION DES QUOTAS « BLÉ DUR » DANS LE DÉPARTEMENT DU GARD

Mme le président. M. Alain Danilet a présenté une question, n° 502, ainsi rédigée:

« M. Alain Danilet attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la gestion des quotas « blé dur » dans le département du Gard. Le Gard possède en effet un quota de 25 420 hectares alors que seulement 18 200 hectares ont été utilisés en 1993-1994. Il demande qu'il soit permis aux agriculteurs de gérer la part non utilisée de ces droits, à l'échelon départemental et non à l'échelon régional, en particulier pour mettre en œuvre une affectation progressive de ce quota en faveur des jeunes agriculteurs qui ont été jusque-là exclus. »

La parole est à M. Alain Danilet, pour exposer sa question.

M. Alain Danilet. La PAC a eu, entre autres conséquences, celle d'instaurer des quotas à la production en ce qui concerne le blé dur. Ces quotas, établis à partir des années de référence 1988-1992, sont souvent supérieurs dans de nombreux départements à ceux utilisés par les agriculteurs.

Ainsi, dans le Gard, nos producteurs disposent de 25 420 hectares de quotas « blé dur », et ils n'en ont utilisé en 1993-1994 que 18 200. Il faut gérer avec bon sens cet écart. Une des solutions consisterait à conserver la gestion des ces 7 000 hectares dans le département du Gard, afin de pouvoir en attribuer une partie aux jeunes agriculteurs qui s'installent. Ceux-ci n'ont en effet pas accès à ces quotas, dont les reliquats font l'objet d'un négoce peu honorable.

Quelle action compte engager le Gouvernement auprès de la Commission de Bruxelles pour que la gestion des quotas se fasse à l'échelon départemental, et non à l'échelon régional, voire national?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, M. Jean Puech vous prie de l'excuser; il est à Rome en ce moment et m'a prié de vous transmettre sa réponse.

La réforme de la politique agricole commune a conduit à la mise en place de quotas individuels pour l'obtention de la prime spéciale à la culture du blé dur dans les régions de production dites traditionnelles.

Le règlement actuel n'autorise pas les États-membres à gérer la part non utilisée de ces droits, que ce soit à l'échelon départemental ou régional. En effet, ces quotas sont la propriété exclusive d'individus qui peuvent, s'ils le souhaitent et sous certaines conditions réglementaires, les céder pour tout ou partie à d'autres agriculteurs.

Cette réglementation communautaire introduit de toute évidence une rigidité excessive.

Aussi, lors du Conseil des ministres de l'agriculture de juillet dernier, le compromis politique qui a été adopté comporte un paragraphe sur la nécessité d'introduire une plus grande souplesse dans la gestion des droits à prime, notamment pour les quotas blé dur, en citant explicitement le cas des jeunes agriculteurs.

A ce jour, la Commission n'a pas proposé de règlement visant à apporter une réponse à ce compromis politique. Cependant, dans les tout prochains jours, la France transmettra à la Commission de l'Union européenne une proposition d'aménagement des règles de gestion actuelle des quotas blé dur allant dans le sens que vous souhaitez.

En fonction de la réponse qu'apportera la Commission à la proposition de la France, nous mettrons en œuvre dans les meilleurs délais les dispositions appropriées pour une gestion plus équitable des quotas blé dur.

DÉCLARATION DE REVENUS DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS

Mme le président. M. René Carpentier a présenté une question, n° 496, ainsi rédigée :

« M. René Carpentier exprime à M. le ministre du budget toute l'émotion de la population après cet acte cruel qu'a été la mort à Valenciennes d'un militant de la CGT qui manifestait pacifiquement alors qu'il défendait les légitimes revendications des travailleurs frontaliers. Dans le différend avec la Belgique, les salariés veulent le libre choix de déclarer leurs revenus dans le pays où ils résident, sans être imposés deux fois. Il lui demande les mesures que le Gouvernement français entend prendre pour que ce juste droit soit reconnu. »

La parole est à M. René Carpentier, pour exposer sa question.

M. René Carpentier. Avec mon ami et collègue Alain Bocquet, c'est dans des conditions tout à fait exceptionnelles que je pose ma question. Je veux saluer, au nom de mon groupe, le combat courageux qu'a mené, avec ses camarades de travail, Jean-Claude Brassard, tué dans des conditions dramatiques alors qu'ensemble ils réclamaient justice contre la double imposition qui les frappe.

Les habitants du Valenciennois, et même bien au-delà, ont manifesté ce lundi leur solidarité à sa famille, à ses collègues, à son organisation syndicale, car ce qui s'est passé à Valenciennes vendredi dernier est un drame affreux, un acte cruel qui est d'autant plus durement ressenti qu'il intervient dans un contexte et un environnement qui n'ont rien de serein.

Comment ne pas y voir la responsabilité du patronat, mais aussi celle de votre Gouvernement, qui s'est toujours refusé au dialogue avec les salariés de l'entreprise Timmer, implantée à Quarouble ?

Voilà en effet près de deux ans que l'attention du Gouvernement français est attirée sur la double imposition qui frappe des salariés français travaillant en Belgique. Voilà des mois que l'intervention du ministre du

budget est sollicitée pour qu'il obtienne de l'administration belge qu'elle cesse ses pressions et menaces envers nos ressortissants.

Deux années au cours desquelles se sont multipliées les démarches, les délégations, les réunions, tout cela sans résultat probant.

Dès lors, on comprend l'exaspération légitime de ces salariés face au dédain et au racket dont ils sont l'objet.

Quelle honte que ce mépris, que cette situation intolérable dont sont victimes ces hommes et ces femmes œuvrant dans un pays de la Communauté, qui se voient pénalisés par des gouvernements plus enclins à alimenter le patronat en argent public qu'à régler cette injustice flagrante qu'est la double imposition !

C'est contre cela que se battait Jean-Claude Brassard, et il a été victime de l'intolérance et de la violence gratuite. Nous réclamons avec force que justice lui soit rendue.

Mais cette discrimination existerait-elle sans le marché unique, sans les délocalisations industrielles généralisées en Europe ? Quelles pressions le Gouvernement français va-t-il effectuer auprès des autorités belges, d'autant qu'il s'agit d'un dossier juridiquement solide au niveau européen et à celui de la Cour de justice ? La double imposition que veut imposer le gouvernement belge est très contestée - même la commission d'arbitrage du gouvernement belge nous donne raison.

Le Gouvernement va-t-il continuer à s'obstiner, ou va-t-il enfin agir pour régler cette situation intolérable ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, M. Sarkozy, retenu en ce moment même par la préparation du budget, m'a demandé de vous transmettre sa réponse.

M. Sarkozy ne peut tout d'abord que déplorer le décès du militant syndical survenu lors d'un incident avec un automobiliste au cours d'une manifestation organisée à Valenciennes, vendredi dernier, par des salariés travaillant en Belgique.

Ces salariés font l'objet de procédures de rappel d'impôt sur le revenu par les autorités belges alors qu'ils ont déjà déclaré leurs revenus en France, pays de leur résidence.

Le problème de savoir à quel Etat revient le droit d'imposer les salaires d'une personne qui réside dans un Etat et exerce son activité dans un autre est résolu par les conventions fiscales. Les conventions fixent la règle retenue d'un commun accord par les deux Etats et visent par là-même à éviter toute double imposition en réglant le partage des impositions entre les Etats.

La convention fiscale entre la France et la Belgique prévoit, conformément aux recommandations du modèle de convention de l'OCDE, et à l'instar de la majorité des autres conventions conclues par la France, que le droit d'imposer les salaires appartient à l'Etat dans lequel est exercée l'activité.

Dans deux cas, toutefois, l'imposition est établie dans l'Etat de résidence du salarié.

Premièrement, si le salarié est domicilié et exerce son activité dans une zone dite « frontalière » délimitée par accord entre la France et la Belgique.

Deuxièmement, s'il a exercé son activité dans l'autre Etat pendant moins de 183 jours et à condition que ses salaires ne soient pas pris en charge par un établissement stable dont l'employeur dispose dans l'Etat d'exercice de l'activité.

Lorsque l'application de ces dispositions soulève des difficultés, la convention prévoit que les autorités compétentes de France et de Belgique peuvent se mettre d'accord, dans le cadre d'une procédure amiable, pour supprimer les doubles impositions éventuelles.

Dans les cas que vous avez évoqués, les services fiscaux belges ont considéré que les salariés, résidents en France, entraient dans les cas d'imposition en Belgique.

M. Sarkozy a demandé à M. Maystadt, ministre des finances de Belgique, d'ouvrir pour les salariés concernés la procédure amiable prévue par la convention et de prendre des mesures pour surseoir au recouvrement des impositions. M. Maystadt a fait savoir qu'il acceptait la demande française.

En outre, M. Sarkozy va proposer à M. Maystadt de négocier entre la France et la Belgique de nouvelles dispositions conventionnelles en vue de rechercher des solutions acceptables pour les deux Etats, qui sont l'un et l'autre comptables de la défense des intérêts de leurs ressortissants.

Mme le président. La parole est à M. René Carpentier.

M. René Carpentier. Si j'ai bien compris votre réponse, monsieur le ministre, la double imposition cesse. Vous avez dit que l'imposition était partagée entre les deux pays et qu'un accord était intervenu.

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

M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Je n'ai pas dit que l'imposition était « partagée ». J'ai rappelé la règle de droit commune qui veut que le droit d'imposer appartienne à l'Etat dans lequel est exercée l'activité. J'ai ensuite indiqué les deux exceptions à cette règle. Le ministre des finances belge nous a répondu en prétendant qu'il était compétent en matière d'imposition et M. Sarkozy vous a indiqué qu'il menait une négociation avec son collègue belge pour régler ce problème.

Mme le président. La parole est à M. René Carpentier.

M. René Carpentier. Va-t-il être enfin réglé, après deux années de démarches ? Là est la question !

M. Sarkozy rappelle que c'est l'Etat de résidence qui impose si le salarié a exercé son activité dans l'autre Etat pendant moins de 183 jours. Mais quand les travailleurs français ont travaillé 183 jours en Belgique, savez-vous ce qu'on leur dit ? « Soit vous continuez à travailler chez nous, soit il y a rupture du contrat de travail ». Dans ce cas, ils sont licenciés et se retrouvent chômeurs.

Chacun sait que les industries, en particulier la sidérurgie, ont abandonné le Valenciennois. Mais, avant que nos ressortissants n'aillent travailler en Belgique c'étaient des travailleurs frontaliers belges qui venaient en France. Et, malgré l'existence de la Communauté européenne, on n'arrive pas à régler ce problème !

Si la situation actuelle perdure, j'indique d'ores et déjà que les travailleurs continueront à manifester afin d'obtenir satisfaction, car on ne peut pas imposer deux fois un contribuable.

La Belgique réclame à ces travailleurs chargés de famille des sommes énormes, avec effet rétroactif depuis 1990. Cela fait, sur quatre ans, de l'ordre de 100 000 à 120 000 francs. Comment voulez-vous qu'ils payent alors qu'ils ont déjà acquitté en France leurs impôts la contribution sociale généralisée ?

Si cette affaire n'est pas rapidement réglée, le Gouvernement doit s'attendre à des manifestations très sérieuses !

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

M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, il est clair que, dans l'esprit du ministre du budget français, cette affaire doit être réglée au plus vite. Je viens de vous indiquer qu'une procédure amiable avait été engagée, qui devrait déboucher rapidement sur une nouvelle convention. J'insisterai sur l'urgence de cette décision auprès de M. Sarkozy.

M. René Carpentier. Je vous remercie, monsieur le ministre.

DÉSENCLAVEMENT DU SUD DE LA MANCHE

Mme le président. M. René André a présenté une question, n° 503, ainsi rédigée :

« M. René André prie M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme de bien vouloir l'informer sur l'état d'avancement de la construction de l'axe de la route des estuaires entre Caen et Rennes. En effet, les informations les plus diverses et contradictoires circulent à ce sujet. Alors que le ministre avait fait savoir que la portion entre Caen et Avranches serait terminée en 1998, il apparaîtrait que, malgré une dotation de 667 millions de francs de la région Basse-Normandie et de 400 millions de francs du département de la Manche pour hâter la construction de cet axe, celui-ci ne serait terminé qu'en l'an 2000, l'axe entre Avranches et Rennes devant, lui, être terminé en 1998. Il serait désireux de savoir si ces informations sont exactes et les raisons qui feraient que la portion Bretagne serait achevée avant la portion Basse-Normandie alors que, de plus, la DUP a été obtenue pour la partie bas-normande avant la Bretagne. Le désenclavement du Sud-Manche passe aussi par la voie de chemin de fer. Des parlementaires d'Ille-et-Vilaine, Mayenne et Manche viennent de créer une association pour obtenir la construction de la gare TGV de Laval au nord de cette ville. Ils défendent en cela ce qui est prévu au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Il lui demande s'il peut lui donner des assurances quant à la localisation de la gare TGV de Laval au nord de cette ville et lui faire connaître ainsi la position de son ministère sur cette implantation. »

La parole est à M. René André, pour exposer sa question.

M. René André. Je souhaite interroger le Gouvernement sur le désenclavement du département de la Manche, et en particulier de sa partie Sud. Ce désenclavement est lié à deux éléments essentiels : la construction rapide de la route des estuaires et de sa portion entre Caen et Rennes, et l'emplacement de la future gare TGV.

M. le ministre de l'équipement peut-il m'apporter toutes les précisions en sa possession sur l'état d'avancement de la route des estuaires et de sa portion entre Caen et Rennes ? Quand les travaux seront-ils terminés ? J'aimerais en particulier connaître la date à laquelle l'axe Caen-Avranches sera achevé. Nous pensions tous qu'il sera terminé pour 1998. En effet, lorsque le ministre était venu dans la région, il nous avait indiqué que les deux axes Caen-Avranches et Avranches-Rennes seraient menés de pair et terminés pour cette date. Ce sera sans doute le cas pour la branche Avranches-Rennes, bien que la déclaration d'utilité publique soit intervenue après celle de la branche Avranches-Caen, mais il semble que les travaux entre Avranches et Caen aient pris du retard. Est-ce exact, et si oui, pourquoi ? Je tiens à souligner l'étonnement de la région et du département. La région a parti-

cipé pour des sommes considérables au financement de la construction de cette partie de la route des estuaires et le département de la Manche a accordé pour sa part une dotation de 400 millions de francs, ce qui est considérable pour un département qui n'est pas le plus riche de France. Pourrions-nous obtenir des précisions sur tous ces points ?

Second élément, tout aussi important : le Sud-Manche, particulièrement enclavé, fonde beaucoup d'espoir sur l'aménagement d'une ligne de TGV entre Le Mans et Rennes. Or ce TGV doit avoir une gare, qui doit se situer aux alentours de Laval. D'après le schéma directeur national, il est prévu qu'elle sera implantée au nord de cette ville et c'est d'ailleurs ce que les élus de la région souhaitent.

Nous venons de créer une association ouverte à tous les habitants de la région et regroupant des parlementaires de Bretagne, de la Mayenne et de la Manche, dans le but d'obtenir que la gare soit bien implantée au nord de Laval.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter des précisions sur l'implantation de la future gare TGV ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Je vais tenter de répondre aux questions précises du député, maire d'Avranches, qui défend, comme toujours, sa région.

Monsieur André, la Route des estuaires constitue bien une priorité de l'Etat. Elle bénéficie à ce titre, d'une part, d'un financement exceptionnel au cours du XI^e Plan, couvrant la période 1994-1998 et, d'autre part, d'une attention toute particulière dans le suivi des études et des travaux afin d'optimiser son délai global de réalisation.

Grâce aux programmes d'accélération qui ont été décidés par M. le Premier ministre, venant en complément des enveloppes inscrites aux contrats entre l'Etat et la région, c'est un montant total de plus de 3,4 milliards de francs qui sera consacré à la réalisation de la Route des estuaires, entre Caen et Rennes, pour la période 1994-1998.

Il convient de préciser que ces crédits se répartissent à hauteur de 1,2 milliard de francs pour la Bretagne et de 2,15 milliards de francs pour la Basse-Normandie, ce qui est de nature à vous faire plaisir.

Par ailleurs, une analyse très fine de l'ordonnement des études et des travaux à réaliser a permis, d'un côté, de planifier au plus court en termes de délai les opérations inscrites au XI^e Plan suivant les différents stades de procédure et les phases de travaux et, de l'autre, d'affecter les moyens nécessaires, tant en hommes qu'en matériel et en financement, dans les services constructeurs.

Ainsi à ce jour, les déclarations d'utilité publique des sections entre Caen et Avranches, et entre Avranches et Rennes ont été prononcées respectivement les 22 avril et 4 août 1994.

La Route des estuaires entre Caen et Rennes doit être mise en service à l'horizon 2000.

Les études engagées par les services du ministère de l'équipement doivent déterminer les prévisions de mise en service par sections sur l'ensemble de l'itinéraire en tenant compte, d'une part, de l'importance des aménagements à réaliser concernant les caractéristiques techniques et les financements nécessaires et, d'autre part, de la nécessité de procéder à des mises en service par sections fonctionnelles garantissant la sécurité des usagers pendant ces différentes phases transitoires.

Les premiers résultats de ces études conduisent à prévoir l'achèvement de la section comprise entre Rennes et Avranches dès 1998. S'agissant de la section entre Caen et Avranches, des précisions de calendrier seront encore nécessaires pour affiner les perspectives de mises en service qui, en toute hypothèse, s'étaleront entre 1998 et l'an 2000.

En ce qui concerne la localisation de la gare TGV de Laval, il s'agit aujourd'hui d'une question tout à fait prématurée, j'ai le regret de vous le dire.

M. le Premier ministre a en effet décidé à Rennes, au début de cette année, de lancer les études préliminaires du TGV Bretagne et du TGV Pays-de-la-Loire. Ces études doivent être précédées d'un grand débat dont la conduite a été confiée au préfet de la région Bretagne. Une convention vient d'ailleurs d'être signée entre l'Etat, la SNCF et les deux régions concernées.

Le lancement officiel de ce débat aura lieu le 24 octobre et celui-ci devrait se dérouler jusqu'au début de l'année 1995. C'est à cette occasion que pourront être expérimentées toutes les interrogations sur la fonctionnalité du projet et, notamment, sur le point de savoir si la création d'une gare est effectivement justifiée et sur son implantation la plus appropriée.

Mme le président. La parole est à M. René André.

M. René André. Monsieur le ministre, votre réponse nous satisfait globalement, mais je vous rappellerai un proverbe normand : « Une grande confiance n'exclut pas une petite méfiance ». *(Sourires.)*

J'ai pour ma part une grande confiance, mais j'ai aussi une petite méfiance quant aux dates. Nous comptons tous sur 1998, année que vous avez citée. Je souhaite que nous n'allions pas au-delà. Or vous avez évoqué l'an 2000.

Le Gouvernement est très attentif à la construction de la Route des estuaires, et vous devez donc savoir qu'il est urgent que notre région, qui souffre, soit rapidement désenclavée. La liaison entre Caen et Rennes doit être construite dans les plus brefs délais. La perte de deux années peut donc être très grave pour notre région.

S'agissant de l'implantation de la gare TGV, il n'est pas prématuré d'en parler par rapport au calendrier puisqu'une réunion est prévue pour la mi-octobre. Sachez que la volonté des élus des différents départements concernés par le passage au nord de Laval est unanime : tous désirent une gare permettant la desserte du Nord - Mayenne - mon collègue Roger Lestas ici présent pourrait vous le confirmer -, du Sud-Manche et de l'Ille-et-Vilaine. Je ne citerai pas toutes les illustres personnes concernées par la desserte de l'Ille-et-Vilaine, mais je pense notamment à votre collègue Pierre Méhaignerie. *(Sourires.)*

CLASSEMENT ET AMÉNAGEMENT DE LA RN 39

Mme le président. M. Philippe Vasseur a présenté une question, n° 499, ainsi rédigée :

« M. Philippe Vasseur attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'état de la RN 39. Cet axe structurant assure la liaison entre le littoral et l'arrière-pays, non seulement entre le littoral et Arras, mais encore entre le littoral et le bassin minier ainsi que la métropole lilloise. Le trafic sur cette route s'élève en moyenne à 10 500 véhicules par jour avec des pointes à 18 600 véhicules en été. Or, en dépit de divers aménagements depuis vingt-cinq ans, la RN 39 est de

plus en plus mal adaptée à un tel trafic et le nombre d'accidents graves a fortement augmenté au cours des dernières années. Sur le seul tronçon Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise, qui comprend 29 kilomètres, il y a eu 14 tués en 1993 et la RN 39 représente à elle seule plus de 10 p. 100 des accidents mortels sur l'ensemble du réseau routier du département du Pas-de-Calais. Dans ces conditions, il est aberrant que la RN 39 ne soit classée, dans le schéma directeur routier national approuvé le 1^{er} avril 1992, que parmi ce qu'il est convenu d'appeler les "autres routes" ne bénéficiant d'aucune priorité d'investissement. Il lui demande donc, d'une part, de revoir la position de l'Etat à l'égard de la RN 39, qui doit devenir un grand axe moderne et, d'autre part, d'envisager la réalisation de toute urgence de travaux d'aménagement apportant sans attendre une réelle amélioration de la sécurité. Il souhaite donc connaître les intentions de l'Etat à l'égard de la RN 39. »

La parole est à M. Philippe Vasseur pour exposer sa question.

M. Philippe Vasseur. Monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, M. André a eu tout à fait raison de rappeler que les engagements du Gouvernement doivent être tenus et qu'en matière d'équipements routiers tout retard est fortement préjudiciable non seulement aux usagers, mais également, d'une manière générale, à toute notre économie. Nous n'avons pas achevé l'effort d'équipement de la France, et beaucoup s'en faut. Je m'inquiète donc de la diminution de 5,5 p. 100 des crédits affectés aux routes dans le budget. Mais nous aurons l'occasion d'en reparler.

Je voudrais, tout en assurant M. René André de mon soutien en ce qui concerne la Route des estuaires, dont je connais l'importance stratégique, attirer votre attention, monsieur le ministre, sur un autre axe routier, structurant pour toute la région Nord-Pas-de-Calais, laquelle compte tout de même quatre millions d'habitants. Au nombre de questions posées aujourd'hui et émanant de parlementaires de cette région, on mesure l'importance des problèmes qui s'y posent.

L'axe en question est la route nationale 39, qui assure la liaison entre Arras, chef-lieu du Pas-de-Calais, comme vous ne pouvez pas l'ignorer, et le littoral. Mais cette route ne dessert pas simplement le sud du département : elle est aussi un axe de liaison entre le bassin minier, dont on a parlé tout à l'heure à l'occasion des questions de M. Kucheida et de M. Urbaniak, et la métropole lilloise. Elle contribue donc à l'irrigation de toute la région Nord - Pas-de-Calais.

Actuellement, le trafic sur cette route atteint la moyenne de 10 500 véhicules par jour, ce qui n'est pas rien. Mais, avec les pointes que l'on connaît en été - notre région est pauvre et tous ses habitants ne peuvent pas partir en vacances pour des destinations éloignées - les flots de voitures qui vont de l'arrière-pays à la côte atteignent au mois d'août 18 600 véhicules par jour en moyenne ; et le trafic est encore beaucoup plus important les samedis et dimanches.

Or, depuis vingt-cinq ans, seuls quelques aménagements ont été pratiqués sur cette route de moins en moins adaptée au trafic et le nombre des accidents graves ne cesse d'augmenter, notamment depuis les dernières années.

Pour le seul tronçon Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise, qui ne fait que 29 kilomètres, on a dénombré 14 tués en 1993. La RN 39 concentre plus de 10 p. 100 des ac-

cidents mortels qui surviennent sur l'ensemble du réseau routier du département, qui compte, rappelons-le, 1 400 000 habitants, ce qui n'est pas rien.

Les premiers éléments dont nous disposons pour 1994 nous font pressentir que, malheureusement, nous aurons encore une très mauvaise année sur le plan de la sécurité routière.

Dans ces conditions, je trouve aberrant que la RN 39 n'ait été classée, dans le schéma directeur routier national, approuvé, il convient de le rappeler, le 1^{er} avril 1992, que parmi ce qu'il est convenu d'appeler les « autres routes », c'est-à-dire celles qui ne bénéficient d'aucune priorité d'investissement.

Je souhaiterais, en premier lieu, que l'Etat revoie sa position à l'égard de la RN 39 qui doit faire l'objet de l'attention qu'elle mérite en tant que grand axe.

Je voudrais, en second lieu, savoir quels travaux d'aménagement susceptibles d'apporter immédiatement une réelle amélioration de la sécurité il est envisagé de réaliser de toute urgence. Il est inconvenant que, comme on l'a fait ces derniers temps, on ne se préoccupe de travaux de sécurité qu'après un accident mortel. Il ne faudrait pas attendre qu'il y ait des morts pour réaliser les travaux de sécurité qui s'imposent. Je pourrais citer deux exemples d'aménagements récents qui ont eu lieu après des accidents.

Quelles sont les intentions de l'Etat en ce qui concerne la RN 39 ?

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, je voudrais d'abord vous rappeler que le Gouvernement, et en particulier moi-même, est très attaché à ce beau département du Pas-de-Calais. Je connais les difficultés qui sont les vôtres et je sais combien vous vous battez pour l'avenir économique de ce département qui est - dois-je le rappeler ? - l'un des plus grands départements français.

Je voudrais également excuser M. Bosson, qui accompagne actuellement le Président de la République à l'occasion de l'ouverture du Salon mondial de l'automobile. J'ai omis de le faire auprès de M. André - qu'il me pardonne.

Monsieur Vasseur, je tiens à vous confirmer que la nécessité d'aménager la route nationale 39 entre Arras et Le Touquet - ville que vous connaissez depuis toujours - ...

M. Philippe Vasseur. J'y suis né, monsieur le ministre !

M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. ... dont l'intérêt régional est fortement marqué, figure également parmi les préoccupations de l'Etat en matière d'aménagement du réseau routier national dans le Nord - Pas-de-Calais.

A cet égard, je vous précise que la RN 39 fait l'objet d'une étude portant sur l'ensemble de la section comprise entre la rocade d'Arras et la RN 1 dans le département du Pas-de-Calais.

Cette étude permettra, après plusieurs phases de concertation avec les élus et les administrations, d'arrêter le parti d'aménagement de l'itinéraire adapté aux fonctions assurées par cette liaison et de sélectionner les opérations prioritaires.

Par ailleurs, les services locaux de l'équipement ont engagé une étude portant spécifiquement sur la réalisation d'une liaison entre le littoral et l'autoroute A 16, et dont l'objectif doit être la desserte de l'agglomération Le Touquet - Etaples.

En ce qui concerne la programmation des travaux, l'Etat et ses partenaires ont consenti un effort important à l'aménagement de cet itinéraire, compte tenu des autres priorités régionales. Il est en effet prévu, au titre du XI^e Plan, de consacrer, dans le cadre du contrat entre l'Etat et la région, 210 millions de francs à l'aménagement de la section comprise entre Lambus, situé sur la commune de Mouriez, et Bloville, situé sur celle de Bois-jean.

S'agissant des problèmes de sécurité, M. Bosson a souhaité qu'une part significative des contrats de plan Etat-région puisse être consacrée au financement des opérations de sécurité prioritaires.

Il en est ainsi en ce qui concerne le contrat entre l'Etat et la région Nord - Pas-de-Calais pour la période couvrant le XI^e plan où un montant de 40 millions de francs a été réservé. A ce titre, des opérations ponctuelles sur la RN 39, telles que des aménagements de carrefours dangereux, pourront être retenues en fonction des besoins à satisfaire et selon des priorités à déterminer au niveau régional.

Telles sont, monsieur le député, les éléments de réponse que je suis en mesure de vous fournir. (*M. Philippe Vasseur applaudit.*)

EFFETS DE LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRAFIC AÉRIEN

Mme le président. M. Jean-Claude Lefort a présenté une question, n° 495, ainsi rédigée :

« M. Jean-Claude Lefort souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les effets catastrophiques engendrés par la déréglementation du trafic aérien, politique voulue par le principe de la libre concurrence. Déjà, une situation grave est constatée aux alentours des aéroports français, Orly notamment. Demain, l'application des décisions de Bruxelles accentuera les nuisances et posera des problèmes de sécurité extrêmement inquiétants. Il lui demande donc les mesures qu'il compte prendre contre cela, pour le respect des populations et du service public. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, les populations riveraines de l'aéroport d'Orly viennent d'échapper de justesse - cela se passait le 24 septembre dernier - à une catastrophe aérienne sans précédent.

Quelques jours auparavant, le 6 septembre, le maire de Villeneuve-le-Roi, mon ami Michel Herry, rendait public le fait que de nouvelles compagnies aériennes voulaient envahir le ciel d'Orly, provoquant près de 100 000 vols supplémentaires par an d'avions à moitié vides, s'ajoutant aux 200 000 vols actuels.

Cet enfer programmé pour les populations riveraines d'accumulation de nuisances et de risques devait provoquer un vaste mouvement de protestation qui est loin d'être clos.

Pourquoi donc cette mobilisation inédite ? Tout simplement parce que les déclarations ministérielles prétendant vouloir limiter à 200 000 le nombre de vols à Orly sont des déclarations douteuses qui, de surcroît, laissent entier le problème de fond qui est posé.

Il s'agit de déclarations douteuses car au lieu de s'opposer à l'ouverture totale du ciel français, le ministre des transports ne propose qu'un simple transfert sur Roissy

de ces 100 000 vols supplémentaires révélés par le maire de Villeneuve-le-Roi. Or les populations et les élus de quarante communes des alentours de Roissy s'opposent, pour les mêmes raisons, à cette augmentation du trafic sur cet aéroport. Alors, qui va supporter cet accroissement du nombre des vols ? L'impasse est totale et Orly et Roissy risquent de s'en partager les frais. Sinon qui d'autre, monsieur le ministre ?

De plus, et c'est le fond du problème, les actes du ministre ne mettent pas en cause ce qui est au centre de cette question, à savoir la déréglementation totale du transport aérien. Il a récemment déclaré avoir « peur » face à cette déréglementation. Certes, et il n'est pas le seul. Mais, comme on dit, la peur n'évite pas le danger.

De fait, quelles mesures prend-t-il contre cette déréglementation qui découle totalement du traité de Maastricht, en particulier de l'article 129 B - traité dont il est un fervent défenseur ?

Devant le mécontentement, il a déposé un recours devant la Cour européenne de justice pour demander un « sursis à exécution » à l'ouverture de lignes Orly-Toulouse et Orly-Marseille. Mais un sursis n'est qu'un report d'une décision. Or ce n'est pas un « sursis à exécution » que la France doit demander, en usant pour cela de tous ses droits s'il le faut, mais c'est l'imposition d'un moratoire sur les mesures de déréglementation du transport aérien, lesquelles sont la cause des agressions contre les populations, mais aussi contre nos compagnies aériennes nationales et leurs salariés.

C'est ce que je demandais au ministre par lettre, le 14 septembre dernier, et c'est ce que demandent vingt-cinq maires de toutes tendances politiques qui viennent de se rassembler à l'invitation de Michel Herry pour adopter une déclaration commune appelant à une manifestation baptisée « Montée sur l'aéroport d'Orly » et prévue pour le 14 octobre prochain.

De plus, outre un contrôle permanent des populations sur le respect des plafonds indiqués, il convient que le couvre-feu soit respecté et étendu et que l'engagement pris soit honoré : il faut que la France soit, en matière de couvre-feu, la meilleure de la classe Europe.

Il serait temps, grand temps, que le ministre écoute enfin les élus et les populations concernés au lieu de manœuvrer simplement dans le cadre de la déréglementation, ce qui revient à laisser sa main dans un noeud de vipères.

Il faut une autre politique en matière de transport aérien car la loi du marché ne peut remplacer une politique.

Il faut une volonté politique pour que l'intérêt général prime sur les intérêts égoïstes particuliers. Cette volonté, la France l'avait en 1945. En se soumettant à l'argent roi, le ministre l'a fait reculer d'un demi-siècle.

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Je vais tenter de répondre aux interrogations que vient de formuler M. Lefort et que j'estime, comme tout le Gouvernement, tout à fait légitimes. Je vais également tenter d'apaiser les inquiétudes des populations des communes voisines de l'aéroport d'Orly.

Monsieur le député, la mise en place d'une concurrence maîtrisée est plus que jamais nécessaire sur les aéroports connaissant des problèmes de congestion et d'environnement. Cela s'applique tout particulièrement à

l'aéroport d'Orly, où toute ouverture au trafic intracommunautaire non contrôlée pourrait provoquer une augmentation importante du nombre des mouvements.

Le Gouvernement a pris l'engagement, dans le schéma directeur de la région Ile-de-France, de ne pas dépasser significativement le nombre de 200 000 mouvements à Orly. Il respectera son engagement.

Ainsi, à l'occasion de l'ouverture de liaisons entre Orly et Londres le 13 juin dernier, il avait déjà été décidé de limiter le nombre de vols que chaque transporteur peut exploiter, et d'imposer une certaine taille d'avions aux heures de pointe.

Dans le cadre de l'ouverture de l'aéroport d'Orly au trafic intracommunautaire, le Gouvernement a l'intention de limiter le nombre des créneaux attribuables sur cet aéroport. De plus, l'exploitation des liaisons à Orly sera soumise à certaines restrictions comparables à celles imposées à l'exploitation des liaisons Orly-Londres.

L'ensemble de ce dispositif devrait permettre une ouverture aux liaisons intracommunautaires tout en maintenant le trafic au niveau prévu par le schéma directeur de la région Ile-de-France.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Madame le président, je ne prolongerai pas trop la discussion, surtout en l'absence de M. le ministre des transports.

Je rappellerai cependant que la question majeure qui est posée et sur laquelle se rassemblent les maires, toutes tendances politiques confondues, à savoir l'obtention d'un moratoire sur la déréglementation du transport aérien en Europe, n'a reçu aucune réponse du ministre. Voilà qui illustre le fait que, lorsque le ministre concerné n'est pas présent, il est difficile d'obtenir des réponses adaptées à nos questions.

Dans ces conditions, et sans du tout vous mettre en cause, monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, je vous demande instamment de vous faire l'interprète des populations et des maires concernés, auprès du ministre des transports pour qu'il reçoive, dans les meilleurs délais, la délégation représentative de vingt-cinq maires conduite par mon ami Michel Herry, ou bien, ce qui serait encore mieux, pour qu'il vienne sur place, à Villeneuve-le-Roi, rencontrer les habitants et leurs élus afin de prendre concrètement la mesure de l'enfer que vivent quotidiennement les populations riveraines.

Mme le président. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

2

REMISE DES RÉPONSES AUX QUESTIONS ÉCRITES SIGNALÉES PAR LES PRÉSIDENTS DES GROUPES

Mme le président. J'informe l'Assemblée que M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale m'a fait parvenir les réponses aux questions écrites signalées par MM. les présidents des groupes qui devaient être remises au plus tard à la fin de la présente séance.

La liste de ces questions sera publiée en annexe au compte rendu intégral.

3

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation et de programmation, adopté par le Sénat, n° 1490, relatif à la sécurité :

M. Gérard Léonard, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 1531) ;

M. Robert Poujade, rapporteur pour avis au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées (avis n° 1533) ;

M. José Rossi, rapporteur pour avis au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (avis n° 1542).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*