

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI

1. Questions orales sans débat (p. 3).

MAINTIEN DE LA CULTURE
DE LA CANNE À SUCRE EN GUADELOUPE

Question de M. Moutoussamy (p.)

MM. Ernest Moutoussamy, Jean-Jacques de Peretti, ministre
délégué à l'outre-mer.

M. le président.

TAUX DE LA TVA APPLIQUÉ AU SECTEUR DE L'HÔTELLERIE
ET DE LA RESTAURATION

Question de M. Filleul (p.)

M. Jean-Jacques Filleul, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire
d'Etat aux transports.

DÉVELOPPEMENT DES AXES DE CIRCULATION
DANS LA RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Question de M. Auchédé (p.)

M. Rémy Auchédé, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire
d'Etat aux transports.

AUTORISATION DES TRAVAUX
POUR L'ACHÈVEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA SAÔNE

Question de M. René Beaumont (p.)

M. René Beaumont, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire
d'Etat aux transports.

RECRUTEMENT DES GARDES CHAMPÊTRES

Question de M. Fuchs (p.)

MM. Jean-Paul Fuchs, Dominique Perben, ministre de la
fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décent-
ralisation.

SUPPRESSION D'UNE UNITÉ DE GENDARMERIE
DANS LA COMMUNE DU PRÉ-SAINT-GERVAIS

Question de M. Bartolone (p.)

MM. Claude Bartolone, Dominique Perben, ministre de la
fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décent-
ralisation.

FINANCEMENT DES CONTRATS DE QUALIFICATION
DES SALARIÉS AGRICOLES

Question de M. de Saint-Sernin (p.)

MM. Frédéric de Saint-Sernin, Philippe Vasseur, ministre
de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

SITUATION DIFFICILE DES PRODUCTEURS FRANÇAIS
DE LÉGUMES

Question de M. Cazin d'Honinchtun (p.)

MM. Arnaud Cazin d'Honinchtun, Philippe Vasseur,
ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

RATTACHEMENT AU RÉGIME DES RETRAITES AGRICOLES
DES CONDITIONNEURS DE LÉGUMES

Question de M. Cazin d'Honinchtun (p.)

MM. Arnaud Cazin d'Honinchtun, Philippe Vasseur,
ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

MOYENS MIS À LA DISPOSITION DE LA SOCIÉTÉ
D'AMÉNAGEMENT DES COMMUNES MINIÈRES POUR
ENTREtenir ET RÉNOVER LES HOUILLÈRES DU
NORD-PAS-DE-CALAIS

Question de M. Kucheida (p.)

MM. Claude Bartolone, Franck Borotra, ministre de
l'industrie, de la poste et des télécommunications.

ASSUJETTISSEMENT DES COLLECTIVITÉS LOCALES
À LA TVA POUR LES SUBVENTIONS ATTRIBUÉES
DANS LE DOMAINE ÉCONOMIQUE

Question de M. Bois (p.)

MM. Jean-Claude Bois, Franck Borotra, ministre de
l'industrie, de la poste et des télécommunications.

EXPÉRIMENTATIONS EN MATIÈRE DE FORMATION
DES MASSEURS-KINÉSITHÉRAPEUTES

Question de M. Teissier (p.)

MM. Guy Teissier, Mme Anne-Marie Couderc, ministre
délégué pour l'emploi.

DÉROGATIONS ACCORDÉES EN MATIÈRE DE DURÉE
ET D'AMÉNAGEMENT DU TRAVAIL

Question de M. Urbaniak (p.)

M. Jean Urbaniak, Mme Anne-Marie Couderc, ministre
délégué pour l'emploi.

PRISE EN CHARGE DES OBJECTEURS DE CONSCIENCE
TRAVAILLANT DANS DES ASSOCIATIONS

Question de M. Duboc (p.)

M. Eric Duboc, Mme Anne-Marie Couderc, ministre
délégué pour l'emploi.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION
DU DIPLÔME D'ÉTAT D'INFIRMIER

Question de M. Roussel (p.)

M. François Roussel, Mme Anne-Marie Couderc, ministre
délégué pour l'emploi.

DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DES ENTREPRISES DUES
AUX RETARDS DE PAIEMENT DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Question de M. Pierre Bernard (p.)

M. Pierre Bernard, Mme Anne-Marie Couderc, ministre
délégué pour l'emploi.

Suspension et reprise de la séance (p.)

2. Transports. – Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi (p. 23).

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.
M. Charles Fèvre, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p.)

MM. René Beaumont,
Jean-Louis Idiart,
Michel Bouvard,
Daniel Colliard.

Clôture de la discussion générale.

Mme le secrétaire d'Etat.

DISCUSSION DES ARTICLES (p.)

Article 5. – Adoption (p.)

Article 22 *bis* (p.)

Amendements de suppression n^{os} 2 de M. Idiart et 7 de M. Colliard : MM. Jean-Louis Idiart, Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n^o 8 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n^o 9 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n^o 3 de M. Idiart : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Adoption de l'article 22 *bis* modifié.

Article 23 (p.)

Amendement n^o 4 de M. Idiart : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n^o 5 de M. Idiart : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Adoption de l'article 23.

Après l'article 23 (p.)

Amendement n^o 1 du Gouvernement : Mme le secrétaire d'Etat, M. le rapporteur. – Adoption.

Article 28 (p.)

Amendements identiques n^{os} 6 de M. Idiart et 10 de M. Colliard : MM. Jean-Louis Idiart, Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, M. René Beaumont. – Adoption.

Adoption de l'article 28 modifié.

M. le rapporteur.

Suspension et reprise de la séance (p.)

SECONDE DÉLIBÉRATION (p.)

Article 22 *bis* (p.)

Amendement n^o 1 de M. Fèvre : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, M. Michel Bouvard. – Adoption.

Adoption de l'article 22 *bis* modifié.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p.)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. Ordre du jour (p. 33).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. DIDIER BARIANI, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à neuf heures.*)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

MAINTIEN DE LA CULTURE DE LA CANNE À SUCRE EN GUADELOUPE

M. le président. M. Ernest Moutoussamy a présenté une question, n° 796, ainsi rédigée :

« M. Ernest Moutoussamy rappelle à M. le ministre délégué à l'outre-mer que le département de la Guadeloupe souffre d'une situation économique et sociale alarmante, caractérisée notamment par 45 000 demandeurs d'emploi (soit un taux de chômage avoisinant les 30 p. 100), 27 000 RMIstes, 8 000 licenciements en 1994 et 11 000 contrats emploi solidarité. Plus qu'une fracture sociale, cette douloureuse réalité constitue une vive blessure. C'est pourquoi il ne faut pas laisser mourir la canne à sucre. L'absence d'une réelle volonté politique en faveur du maintien de cette culture est illustrée par le fait qu'après trente ans de prétendue restructuration l'on a abouti plutôt à sa liquidation avec l'échec de la réforme foncière, la fermeture de toutes les usines sucrières sans la construction même d'une seule unité industrielle compétitive, la dilapidation des terres agricoles, la non-réalisation de l'hydraulique agricole... Pour éviter un recul encore plus désastreux de cette production, dont le sucre bénéficie d'un marché garanti, une initiative de reconquête et de relance doit être prise en urgence, car si l'option retenue actuellement sauvegarde l'usine de Gardel – ce qui n'est pas négligeable – elle ne donne pas à la canne à sucre la place et le poids qu'elle peut légitimement et économiquement occuper dans tout le pays. Dans ce contexte, la décision de maintenir en activité l'usine de Grosse-Montagne, qui résultait des rencontres et négociations entre l'Etat, les élus et les planteurs doit être appliquée, en donnant une suite politique à la décision du tribunal mixte de commerce de Pointe-à-Pitre. Les prévisions objectives de tonnage l'imposent si l'on veut créer les conditions pour une récolte sereine et efficace. Il lui demande donc, d'une part, si l'Etat entend

prendre des initiatives pour définir une stratégie de développement intégré de la filière canne fondée sur un plan de relance et, d'autre part, ce qu'il compte faire pour maintenir en activité l'usine de Grosse-Montagne afin d'assurer le broyage de tout le tas de canne. »

La parole est à M. Ernest Moutoussamy, pour exposer sa question.

M. Ernest Moutoussamy. Monsieur le ministre délégué à l'outre-mer, c'est sans esprit polémique et avec gravité que j'aborde une fois de plus, et sur le fond, la problématique de la culture de la canne à sucre dans le département de la Guadeloupe.

Depuis 1981, je ne cesse de plaider auprès des différents gouvernements la cause du maintien de cette production et de faire des propositions afin d'inciter le pouvoir politique à mieux prendre en compte tous les paramètres de ce dossier.

Compte tenu des caractéristiques de la Guadeloupe, du point de vue tant géographique et climatique que social, culturel et historique, la canne est la seule spéculation agricole qui s'identifie au pays et qui assume au mieux ses originalités, ses difficultés et ses spécificités. Toutes les initiatives de diversification ont démontré leurs limites et prouvé que la filière canne est indispensable à l'économie agricole, ne fût-ce que pour la rotation des cultures.

Au-delà, chaque champ de canne est une pièce maîtresse de l'aménagement du territoire, de fixation des populations dans les zones rurales et de stabilisation de plusieurs milliers de familles.

Aussi, dans ce département qui souffre d'une situation économique et sociale alarmante, caractérisée notamment par 45 000 demandeurs d'emploi, soit un taux de chômage proche de 30 p. 100, 27 000 RMIstes, 8 000 licenciements en 1994 et 11 000 CES, on doit savoir faire des choix qui n'obéissent pas exclusivement à des critères de compétitivité. Puisque, après trente ans de prétendue restructuration, l'on a abouti plutôt au recul de la canne, à l'échec de la réforme foncière, à la fermeture de toutes les usines sucrières sans qu'une seule ait été modernisée pour être compétitive, à la dilapidation des terres agricoles, au dégoût de la profession par les jeunes, il faut un sursaut national pour éviter la catastrophe.

Une initiative de reconquête et de relance doit être prise en urgence, car si l'option retenue actuellement sauvegarde l'usine de Gardel, ce qui n'est pas négligeable, elle ne donne pas à la canne à sucre la place et le poids qu'elle doit légitimement et économiquement avoir dans tout le pays. Dans ce contexte, la décision de maintenir en activité l'usine de Grosse-Montagne, qui résultait des rencontres et négociations entre l'Etat, les élus et les planteurs, doit être appliquée. Il convient donc de réserver une suite politique au jugement du tribunal mixte de commerce de Pointe-à-Pitre et de surseoir à son application. Les prévisions objectives de tonnage imposent cette mesure de sagesse si l'on veut créer les conditions d'une récolte sereine et efficace.

Monsieur le ministre, vous le savez, plus qu'une fracture sociale, le chômage constitue une véritable blessure dans les départements d'outre-mer.

Quand, face à ce drame, on n'a pas une alternative crédible en termes d'activité et d'emplois, on doit garder encore même ses « canards boiteux », car soutenir un déficit résultant du travail est plus sain que financer le non-travail en entretenant généreusement l'assistanat. Ne pas se donner les moyens de garantir la pérennité de la canne tout en faisant des promesses de reclassement, de diversification dans un contexte qui ne s'y prête pas, c'est de la dérobade.

Monsieur le ministre, chaque champ de canne qui disparaît est un RMIste en plus. Chaque tonne de canne perdue est un assisté en plus. Fermer l'usine de Grosse-Montagne, c'est jeter au chômage 280 travailleurs, c'est plonger dans l'incertitude 1 300 planteurs, c'est œuvrer pour l'oisiveté et la délinquance, c'est blesser et désespérer la jeunesse.

Monsieur le ministre, que vaut la cruelle décision gouvernementale de 1985 de ne plus participer au déficit des usines sucrières, en face des 500 millions de francs attribués au RMIstes de la Guadeloupe en 1995 ? Comment admettre cette politique qui refuse quelques millions de francs au travail productif, mais qui assiste et encourage le non-travail ?

Monsieur le ministre, vous et moi n'avons pas le droit de sacrifier ce département sur l'autel de l'assistanat. C'est la signification de la motion qui vous a été adressée par des forces politiques qui représentent la majorité de la population guadeloupéenne.

Ne serait-il pas plus sage, plus humain, plus juste pour l'Etat de prélever 20 millions de francs sur les 500 millions de francs du RMI et de les allouer à Grosse-Montagne pour la maintenir en activité ?

Entendez-vous prendre une initiative pour redéfinir une stratégie de développement intégrée de la filière canne fondée sur un plan de relance et pour maintenir en activité l'usine de Grosse-Montagne afin d'assurer le broyage de tout le tas de canne en 1996 ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'outre-mer.

M. Jean-Jacques de Peretti, ministre délégué à l'outre-mer. Monsieur le député, je vous remercie de votre question qui est posée dans des termes tout à fait concrets.

Je suis pleinement conscient, comme le Gouvernement, de l'importance essentielle que revêt la culture de la canne en Guadeloupe et de la situation délicate à laquelle cette activité est actuellement confrontée en raison – vous l'avez dit – de défaillances de certaines entreprises sucrières. Le premier problème qui m'a été posé, puisque la Guadeloupe est la première terre que j'ai foulée dès que j'ai été nommé, fut celui de la restructuration de la filière, et notamment le cas de Grosse-Montagne.

J'ai déjà eu l'occasion, le 13 décembre dernier, de préciser ici-même ma position et les intentions du Gouvernement à ce sujet en réponse à une question de votre collègue, M. Léo Andy. Depuis lors, les choses ont avancé et des dispositions ont été prises ou sont en voie de l'être, pour assurer dans les meilleures conditions, la préparation de la prochaine campagne cannière, préserver les intérêts des planteurs et offrir une solution de reclassement aux salariés de Grosse-Montagne. J'y reviendrai.

Tout d'abord, monsieur le député, je ne vois pas comment il serait possible de maintenir en activité l'usine de Grosse-Montagne compte tenu de la décision de liquida-

tion qui a été prise par le tribunal de commerce. Vous parlez de décision politique. Mais l'Etat n'a pas le pouvoir de remettre en cause une décision de liquidation. Si une solution a pu être dégagée, comme vous l'avez souligné, pour assurer la continuité de l'activité sucrière à Marie-Galante, c'est à la fois parce qu'il y avait un repreneur sérieux – que j'ai rencontré et que vous connaissez – de l'ex-SOSUMAG et parce qu'il était indispensable que les cannes de cette dépendance de la Guadeloupe soient traitées sur place.

S'agissant de la Guadeloupe « continentale », il s'avère que l'usine de Gardel, compte tenu des investissements qui y sont réalisés, sera capable de traiter la totalité de la récolte prévisionnelle, estimée actuellement à 470 000 tonnes de cannes. Encore faut-il que soient assurées les conditions d'une bonne organisation de la campagne et du rétablissement d'un climat de confiance entre les industriels et les planteurs. C'est ce que je m'efforce de faire aujourd'hui et je me propose, lors d'un prochain déplacement en Guadeloupe, de rencontrer les planteurs, dont j'avais reçu certains représentants à Paris.

L'Etat – je puis vous l'assurer – fera tout ce qui est de sa compétence pour atteindre ces objectifs, dont la réalisation dépend de ce dialogue direct entre les responsables de l'usine unique et les représentants des planteurs. Le rétablissement de la confiance entre les principaux acteurs me paraît être la priorité des priorités.

S'agissant de la campagne sucrière, je me suis engagé à ce qu'elle se déroule cette année dans un délai de cent jours et à faire en sorte que les petits planteurs soient payés les premiers, ce qui était l'une de leurs principales revendications.

Sur le plan social, l'Etat non seulement met en place un dispositif de reclassement des salariés de Grosse-Montagne, mais fera un effort exceptionnel pour que puissent être proposées à l'ensemble des intéressés des solutions satisfaisantes et qui ne débouchent pas sur l'inactivité.

Je sais bien que ma réponse ne vous satisfera pas parce que la situation n'est pas idéale. Il faut tout de même bien voir que, derrière l'usine de Gardel – les décisions ont d'ailleurs été prises tout récemment –, sera installée l'usine à bagasse-charbon qui représente un investissement de plusieurs centaines de millions de francs et, pendant trois ans, 100, 150 voire 200 emplois, puis 50 à 60 emplois sûrs. Nous essayons de mettre en place un système qui permette de maintenir en activité certains des salariés de Grosse-Montagne pendant les deux ans où l'usine à bagasse-charbon sera en fonctionnement, de manière qu'ils puissent s'y reconverter et qu'ils n'éprouvent aucune interruption d'activité. Ces problèmes se traitent au cas par cas, pour que soient apportées des réponses appropriées.

Monsieur le député, l'Etat et le ministre délégué à l'outre-mer n'ont aucunement l'intention de sacrifier la filière canne à sucre – je suis tout à fait conscient de son importance – et l'ampleur des aides que nous mobilisons en faveur de celle-ci suffit à le démontrer. Cependant, je n'ai pas les moyens de me substituer aux autres partenaires, les collectivités territoriales, les planteurs ou les industriels, pour des décisions qui les concernent directement.

Je puis vous assurer que je suis cette affaire pratiquement vingt-quatre heures sur vingt-quatre avec l'installation de la cellule de reconversion et l'analyse de toutes les suggestions en liaison avec la région, les départements et la chambre de commerce et d'industrie de manière à

mettre en place, sous forme associative, une structure qui permette d'assurer à la fois travail et rémunération aux employés et aux salariés, qui sont aujourd'hui inquiets compte tenu de l'arrêt de l'usine de Grosse-Montagne.

M. le président. La parole est à M. Ernest Moutoussamy.

M. Ernest Moutoussamy. Monsieur le ministre, en effet, votre réponse me laisse sur ma faim et je le regrette.

Si on avait pu trouver quelques perspectives, les manifestations qui vont se dérouler aujourd'hui même en Guadeloupe resteraient sans suite. Si on avait pu apaiser les inquiétudes, on aborderait dans un climat serein la prochaine récolte sucrière ; hélas ! tel n'est pas le cas.

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

M. le ministre délégué à l'outre-mer. Monsieur le député, j'ai donné des instructions très précises au préfet de la Guadeloupe pour rester en contact avec les anciens salariés de Grosse-Montagne, mais je ne vois pas aujourd'hui comment nous pourrions faire pour remettre en route l'usine.

Vous proposez de prendre 20 millions de francs sur les 500 millions qui sont versés aux RMIstes, mais ces 20 millions ne suffiraient pas à remettre en marche l'usine de Grosse-Montagne et à payer les salariés.

Je surveille cette affaire, comme d'autres en outre-mer, comme le lait sur le feu, et si l'usine de Gardel, malgré ces investissements, se révélait incapable de traiter les 500 000 tonnes de la récolte 1996, nous envisagerions alors, pour des raisons techniques, et s'il le fallait vraiment, de réamorcer l'usine de Grosse-Montagne. Cela dit, tous les techniciens affirment que l'usine de Gardel doit pouvoir traiter toute la récolte.

Comme je vous l'ai dit, l'objectif est que la campagne se déroule sur cent jours et que le règlement des petits planteurs soit effectué en priorité. Si un engagement ferme est pris à leur égard et s'ils sont réglés, non pas comme ils l'ont été à une certaine époque, mais en temps voulu, les choses devront bien se passer.

J'ajoute que Marie-Galante continuera de fonctionner.

M. le président. Mes chers collègues, permettez-moi de faire une remarque.

Je rappelle que le temps imparti à une question et à sa réponse est d'environ sept minutes. J'ai pleinement conscience de l'importance des questions posées et des réponses ministérielles, mais, à raison de plus d'un quart d'heure par question orale, nous ne pourrions pas prendre toutes les questions au cours de cette séance.

Je demande donc aux uns et aux autres – sinon, je serais obligé de les y contraindre – de réduire le temps question-réponse à moins d'une dizaine de minutes.

TAUX DE LA TVA APPLIQUÉ AU SECTEUR DE L'HÔTELLERIE ET DE LA RESTAURATION

M. le président. M. Jean-Jacques Filleul a présenté une question, n° 799, ainsi rédigée :

« M. Jean-Jacques Filleul attire l'attention de M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat sur l'inquiétude des professionnels hôteliers, restaurateurs, cafetiers et gérants de discothèques indépendants. Ce secteur professionnel est constitué, pour l'essentiel, d'entreprises de main-d'œuvre ; sur 800 000 emplois, 570 000 sont

des emplois salariés. Or, ces professionnels s'estiment victimes de concurrence déloyale, due notamment à une fiscalité pénalisante. La restauration est assujettie au taux de TVA de 20,6 p. 100. Un tel taux place la restauration française parmi les pays les plus taxés d'Europe, limitant ses possibilités commerciales, vis-à-vis de ses principaux concurrents, à savoir l'Italie et l'Espagne. En comparaison du taux appliqué au secteur des préparations à emporter, taxé uniformément à 5,5 p. 100, les professionnels ressentent là encore une mesure injuste et pénalisante. Aussi, il lui demande de bien vouloir l'informer des mesures qu'il compte prendre afin de mettre fin à cette concurrence déloyale. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour exposer sa question.

M. Jean-Jacques Filleul. Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat sur un problème qui mobilise à juste titre, me semble-t-il, les professionnels hôteliers, restaurateurs et cafetiers.

Ce secteur professionnel est constitué, pour l'essentiel, de petites entreprises de main-d'œuvre qui emploient environ 570 000 salariés. Or, aujourd'hui, ces professionnels s'estiment victimes d'une concurrence déloyale, due notamment à une fiscalité extrêmement pénalisante pour eux. En effet, la restauration est assujettie au taux de TVA de 20,6 p. 100. Un tel taux place la restauration française parmi l'une des plus taxées en Europe et limite ses possibilités commerciales vis-à-vis de ses principaux concurrents touristiques, à savoir l'Italie et l'Espagne, en période estivale.

En comparaison du taux appliqué au secteur des préparations à emporter, taxé uniformément à 5,5 p. 100, les professionnels de la restauration et de l'hôtellerie ressentent cette mesure comme injuste et pénalisante.

Je demande au Gouvernement de bien vouloir nous informer des mesures qu'il compte prendre pour mettre fin à cette concurrence déloyale – il faut bien le dire – en revenant, pour la restauration et l'hôtellerie indépendantes, à un taux de 5,5 p. 100.

En conclusion, ce serait une chance supplémentaire pour l'économie en général, et notamment pour ces entreprises touristiques.

Elu du Val de Loire, de la Touraine, je vous assure que la saison touristique n'a pas été bonne. Il faut se donner tous les moyens possibles pour faire en sorte que le coût de la restauration et de l'hôtellerie soit à un niveau raisonnable permettant aux touristes de prolonger leur séjour et ainsi, que la saison touristique soit de bonne qualité.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, vous avez posé cette question à mon collègue Jean-Pierre-Raffarin. Vous auriez pu l'adresser également à Bernard Pons, ministre en charge du tourisme, et c'est pourquoi je vous apporterai de leur part les éléments de réponse suivants.

Tout d'abord, le Gouvernement est évidemment très conscient de la contribution qu'apportent ces professions au développement du tourisme, à l'emploi comme à l'aménagement du territoire, particulièrement dans votre région.

Ensuite, en matière de restauration, il convient de distinguer, vous le savez, ce qui relève de la fourniture de denrées alimentaires – y compris les boissons, à l'exclusion des boissons alcooliques – de ce qui relève de la fourniture d'une prestation de restauration – aliments compris.

La fourniture de denrées alimentaires, c'est-à-dire en clair la vente de repas à emporter, fait l'objet d'un taux réduit de TVA, comme le permettent les accords européens sur l'harmonisation des taux de TVA, notamment, pour être précis, l'annexe H de la directive de 1992.

La prestation de services fournie par les restaurants, qui est donc tout à fait autre chose, est assujettie au taux normal de T.V.A., soit 20,6 p. 100. Et c'est la question qui vous préoccupe.

Les Etats membres de l'Union européenne se sont accordés pour assujettir au taux normal de TVA les activités de restauration commerciale. Un taux homogène dans l'ensemble des pays européens doit ainsi prévaloir.

Toutefois, les Etats membres qui appliquaient un taux réduit à la restauration commerciale au moment de l'entrée en vigueur de ces dispositions ont obtenu de continuer d'appliquer ce taux jusqu'en 1996. Au-delà, des mesures transitoires d'harmonisation sont prévues.

Si, en l'état actuel de la réglementation, le secteur de la restauration commerciale de certains pays européens bénéficie d'un taux réduit de TVA, cette situation est donc provisoire.

En France, comme vous avez pu le constater, les commerces de vente d'aliments et de repas à emporter – livraison de repas, restauration rapide, etc. – se sont développés depuis quelques années.

Jean-Pierre Raffarin et Bernard Pons me chargent de vous dire, monsieur le député, qu'ils se sont inquiétés des risques de distorsion de concurrence que vous avez soulevés. Il a donc été demandé à la direction du tourisme et au service de la législation fiscale de se pencher sur cette question pour déterminer, d'une part, la réalité de la distorsion et, d'autre part, les solutions pouvant être appliquées pendant la période transitoire d'harmonisation.

DÉVELOPPEMENT DES AXES DE CIRCULATION DANS LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

M. le président. M. Rémy Auchedé a présenté une question, n° 797, ainsi rédigée :

« M. Rémy Auchedé attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les graves problèmes de circulation qui existent dans la région Nord - Pas-de-Calais, et notamment sur les axes Béthune-Lille et Lens-Lille. Depuis plusieurs années est programmée par exemple la mise à quatre voies de la RN 47 sur le tronçon Lens-La Bassée, vers Lille. Cette route est actuellement à trois voies. Les ouvrages d'art ont été initialement prévus pour quatre voies. Il lui demande quand les travaux de chaussée seront effectués. De même, cette RN 47 débouche sur la RN 41 vers Lille, qui doit, elle aussi, passer à quatre voies. Il lui demande également quand les travaux seront réalisés. »

La parole est à M. Rémy Auchedé, pour exposer sa question.

M. Rémy Auchedé. Madame le secrétaire d'Etat aux transports, ma question porte sur l'aménagement des routes RN 47 et RN 41, qui constituent, avec la RN 17, un axe parallèle à l'autoroute A1 et qui supportent une partie des liaisons Arras - Lens - Lille et Béthune - Lille.

Actuellement, les travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 17 - qui relie Arras et Lens - sont en cours. Le problème de ce tronçon va donc être réglé. Restent les problèmes d'élargissement de la RN 47 et de la RN 41, ainsi qu'un point noir, la déviation de la RN 41 par le sud à La Bassée.

Avant de reprendre très brièvement ces problèmes, il convient de situer l'importance de ces routes.

On estime que 15 000 véhicules par jour circulent sur la partie la moins fréquentée et 34 500 sur la partie la plus fréquentée de la RN 47.

Je l'ai déjà souligné : l'itinéraire RN 17 - RN 47 - RN 41 est un itinéraire de déviation possible de l'autoroute A1 Paris-Lille, à hauteur d'Arras. Il a donc son importance dans le schéma routier régional.

Enfin, ainsi aménagé, cet axe serait décisif pour la circulation entre l'ancien bassin minier et la métropole lilloise. Actuellement la RN 41 non aménagée est plus que saturée, tandis que la traversée de La Bassée par cette même RN 41 relève de la gageure.

Il s'agit donc d'une amélioration très attendue pour les liaisons entre la métropole lilloise, évidemment très attractive, et l'ancien bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais.

Mais venons-en à mes questions.

Le dossier de la RN 47 semble être le plus facile à appréhender. En effet, les études d'aménagement sont actuellement en cours pour le passage à deux fois deux voies, les ouvrages d'art ayant été réalisés depuis l'origine pour ce passage à quatre voies.

Ma question est simple : le financement va-t-il permettre, comme cela a été promis, un début des travaux pour 1997, c'est-à-dire dans un an ?

Je précise aussi que sur cet itinéraire de la RN 47 se trouve un collège à Douvrin. La mise en place de dispositifs anti-bruits s'avère donc nécessaire.

Concernant la RN 41, qui prolonge la RN 47 et permet de rejoindre Lille, ma question sera identique. A quand le financement et le début des travaux pour le passage à deux fois deux voies ? Cette route est largement saturée, notamment le matin et le soir, pour accéder à la métropole lilloise.

La RN 41, enfin, traverse, dans son prolongement vers Béthune, la commune de La Bassée. Une déviation par le sud de La Bassée, passant en principe sur la commune de Douvrin, est à l'étude. Mais elle l'est depuis longtemps ! Même question : à quand le financement et les travaux ?

Ces aménagements routiers, je l'ai souligné, sont très attendus dans cette région. Ils faciliteront son développement et ses liaisons avec la métropole lilloise. Ils amélioreront une circulation aujourd'hui difficile et dangereuse sur ces routes à trois voies.

Je le répète, notre attente est grande et nous souhaitons avoir des réponses sur ces dossiers.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, comme vous l'avez rappelé, la liaison routière entre Lens et Lille est constituée par la RN 47 et la RN 41.

Compte tenu de la densité de la circulation, l'Etat a bien prévu son aménagement global aux caractéristiques de route express à deux fois deux voies, ce qui améliorera également les conditions de sécurité.

L'ensemble des travaux nécessaires est actuellement estimé à 380 millions de francs. Le XI^e Plan prévoit une première tranche de travaux très importante. Un montant total de 320 millions de francs est en effet inscrit : d'une part, 150 millions de francs pour la RN 47 finançant la totalité de l'aménagement de la section Lens - La Bassée ; d'autre part, par la RN 41 et 170 millions de francs sur la section La Bassée - Lille par la RN 41.

Ces crédits permettront la réalisation à deux fois deux voies de la déviation d'Illies, l'élargissement à deux fois deux voies de la RN 41 entre la route départementale 145 et l'autoroute A 25, ainsi que l'aménagement des carrefours et des échangeurs.

En ce qui concerne le planning de réalisation, sur lequel vous vous interrogez, je peux vous préciser les éléments suivants, de la part de Bernard Pons.

Pour la RN 47, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera lancée très prochainement. La déclaration d'utilité publique devrait intervenir dans le courant du troisième trimestre 1996, de façon que les premiers travaux préparatoires soient lancés avant la fin de cette année 1996.

Les travaux de terrassement et de réalisation des chaussées devraient intervenir à partir du printemps 1997 pour la section Lens - Douvrin.

Pour la section Douvrin - La Bassée, les travaux débiteront également en 1997 mais déborderont sur le prochain Plan, en raison de la nécessité de réaliser un ouvrage d'art pour franchir le canal à grand gabarit de La Déule.

Pour la RN 41, entre la RN 47 et l'A 25 enfin, l'enquête préalable de déclaration d'utilité publique est prévue au deuxième trimestre de cette année. Le début des travaux est aussi prévu pour la fin de l'année 1996, l'objectif étant d'assurer sa mise en service en 1998.

L'ensemble des opérations est donc activement mis en œuvre, comme vous pouvez le constater, monsieur le député.

AUTORISATION DES TRAVAUX POUR L'ACHÈVEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA SAÔNE

M. le président. M. René Beaumont a présenté une question, n° 806, ainsi rédigée :

« M. René Beaumont souhaiterait interroger Mme le secrétaire d'Etat aux transports afin de connaître l'état d'avancement de la procédure d'autorisation des travaux pour l'achèvement de l'aménagement de la Saône, ces derniers ayant dû être interrompus à la suite d'une délibération du Conseil d'Etat à la mi-1993. Il rappelle que l'aménagement de la Saône constitue une opération distincte de la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit décidée dans le cadre de la loi de l'aménagement du territoire votée en 1995, et qu'en outre l'actuel Gouvernement, tout comme le précédent d'ailleurs, a indiqué que des mesures de concertation et d'information devaient être diligentées pour cette liaison fluviale à grand gabarit, sans pour autant retarder les travaux qu'il est possible d'engager rapidement. Il désirerait donc, sur ce point particulier, obtenir de

Mme le secrétaire d'Etat l'assurance que la reprise des travaux va pouvoir prochainement intervenir, après la publication du décret correspondant, puisque les enquêtes publiques prévues par la loi ont déjà eu lieu en 1995. »

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

M. René Beaumont. Madame le secrétaire d'Etat aux transports, je souhaiterais vous interroger sur la date d'achèvement des travaux d'aménagement de la Saône de Chalon-sur-Saône à Saint-Symphorien. J'évoque cette question en présence du ministre maire de Chalon-sur-Saône, qui est lui aussi très intéressé par le projet.

M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. En effet !

M. René Beaumont. Il faut, en ce qui concerne l'aménagement de la liaison Saône-Rhône, distinguer deux types de travaux.

Certains, entre Laperrière et Mulhouse, sont organisés et financés par l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire.

Mais d'autres avaient été initiés avant la promulgation de cette loi. C'est le cas qui nous intéresse aujourd'hui.

Un aménagement de la Saône avait été décidé et financé. Mais, en 1993, le Conseil d'Etat a estimé que l'enquête avait été insuffisante et que, en particulier, n'avait pas été organisée l'« enquête Bouchardeau ».

Les enquêtes nécessaires ont été faites dans le courant de l'année 1995. Tous les éléments ont été déposés depuis déjà plusieurs mois. Pourtant, le décret permettant la reprise des travaux n'est toujours pas pris.

Les entreprises sont sur place et perdent beaucoup d'argent. Nous aussi car, en matière de travaux également, le temps c'est de l'argent. En outre, nous perdons des emplois.

Pourriez-vous, madame le secrétaire d'Etat, nous indiquer de manière précise quand reprendront les travaux ? Je souhaite que ce soit le plus rapidement possible.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, le plus rapidement possible, je l'espère moi aussi. En tout cas, la réponse que je peux vous apporter va dans ce sens.

Vous avez rappelé les événements qui ont conduit à la situation actuelle. Sur le plan juridique, les travaux peuvent être envisagés, sous réserve de la publication du décret dont vous avez parlé. Ce décret est rédigé. Il est actuellement soumis à la concertation interministérielle, de manière que l'on puisse saisir le Conseil d'Etat. Raisonnablement, on peut estimer que les travaux reprendront dans le courant du deuxième trimestre de cette année.

Mais il n'y a pas que la question juridique, il y a également la question financière. J'ai obtenu du conseil de direction du FDES que les moyens nécessaires à la réalisation de cette opération soient mobilisés en 1996. Je la présenterai au prochain comité de gestion du Fonds d'investissement des transports terrestres. Et je sais, monsieur Beaumont, que je peux compter sur vous pour que cette opération soit effectivement retenue.

RECRUTEMENT DES GARDES CHAMPÊTRES

M. le président. M. Jean-Paul Fuchs a présenté une question, n° 804, ainsi rédigée :

« M. Jean-Paul Fuchs rappelle à M. le ministre de l'intérieur que, lors de la discussion de la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages, le Parlement a adopté à son initiative un amendement qui complète l'article L. 132-1 du code des communes et prévoit que toute commune peut avoir un ou plusieurs gardes champêtres et que plusieurs communes peuvent avoir en commun un ou plusieurs gardes champêtres. Le dispositif a été étendu lors de la loi du 2 février 1995 et prévoit la possibilité pour les groupements de collectivités de recruter des gardes champêtres. L'expérience alsacienne a donné d'excellents résultats. Il lui rappelle que la mission est de prévenir les atteintes à l'environnement et de mettre en œuvre les moyens adéquats à l'information, l'éducation et si nécessaire à la poursuite des infractions prévues par les dispositions légales et réglementaires en matière de protection de la faune, de la flore, des richesses minérales et du sol, et en matière de lutte contre les déchets et contre le bruit. C'est pourquoi il lui demande si les décrets d'application paraîtront rapidement. »

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour exposer sa question.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, par la loi du 8 janvier 1993 et celle du 2 février 1995 – qui remontent déjà respectivement à trois ans et un an – le Parlement a prévu la possibilité, pour les groupements de collectivités, de recruter des gardes champêtres, comme le fait le département du Haut-Rhin depuis plus de cinq ans.

L'expérience haut-rhinoise a donné d'excellents résultats. Je rappelle simplement la mission dévolue aux gardes champêtres : prévenir les atteintes à l'environnement, mettre en œuvre les moyens adéquats à l'information, l'éducation et, si nécessaire, poursuivre les infractions prévues par les dispositions légales et réglementaires en matière de protection de faune, de flore, de richesses minérales, de sols, et lutter contre les déchets et contre le bruit.

Ma question est la suivante : pourquoi le décret d'application n'a-t-il pas encore paru ? Nous nous en inquiétons.

Mais je voudrais également présenter quatre remarques.

Premièrement, je souligne que dans le département du Haut-Rhin, tout le monde peut en témoigner, les gardes champêtres intercommunaux, qu'on appelle « les brigades vertes », travaille en complémentarité avec les autres corps de police et de l'environnement : gendarmerie, ONF, etc.

Deuxièmement, les conseils généraux du Nord, de la Savoie, du Bas-Rhin, de la Loire-Atlantique, de l'Hérault, du Gard, les conseils régionaux d'Alsace et du Nord-Pas-de-Calais et de nombreuses structures intercommunales attendent également le décret pour créer des équipes de gardes champêtres intercommunaux.

Troisièmement, l'expérience haut-rhinoise, qui a donc plus de cinq ans, concerne un effectif de quarante-huit gardes, dont huit appelés du contingent, et intéresse 220 communes. Elle devrait permettre de vaincre, les réticences – et je vous invite, monsieur le ministre à venir sur le terrain – mais aussi de garantir une cohérence à toutes les initiatives, pour éviter une dispersion du type de celle qu'on peut déplorer en matière de police municipale.

Enfin, quatrième, j'ai entendu dire – mais sans doute allez-vous me détromper, monsieur le ministre – que certains fonctionnaires du ministère de l'intérieur, en particulier à la direction des libertés publiques, bloqueraient la publication de ce décret qui porte sur un texte pourtant voté par les deux assemblées et attendu par de nombreux élus et de nombreuses associations ! Comment croire qu'un fonctionnaire puisse ne pas accepter et bloquer un vote du Parlement ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation. Bien sûr, monsieur le député, il ne faut pas croire une chose pareille, qui ne serait pas du tout acceptable.

Je présenterai simplement deux remarques.

Premièrement, je vais faire en sorte que ce dossier avance un peu plus vite qu'il ne l'a fait jusqu'à présent.

Le décret est actuellement en cours de préparation entre d'une part le ministère de l'intérieur, en particulier la direction des libertés publiques, et d'autre part le ministère dont j'ai la responsabilité, en l'occurrence la direction générale des collectivités locales.

Si le décret n'est pas sorti, c'est que se posent effectivement des difficultés juridiques et puis, peut-être, une difficulté politique, dont je m'expliquerai dans un instant.

Le problème juridique est complexe. Vous le savez bien, en droit français, le pouvoir de police, en dehors de l'Etat, appartient aux maires. Ceux-ci sont les seuls responsables de collectivités locales ayant des pouvoirs de police. Il n'y en a pas de même nature au niveau départemental, pas plus qu'au niveau régional.

Donc, il faut bien comprendre que si on souhaite un garde champêtre compétent sur un espace territorial multicommunal, il faut trouver des accommodements, en termes de procédures de nomination, qui soient satisfaisants.

Deuxièmement – c'est un aspect plus politique que ce texte ne soulève pas véritablement mais dont nous devons être bien conscients car les choses n'ont peut-être pas été assez clarifiées à l'occasion des débats de la loi de 1995 – la question est tout de même de savoir si nous souhaitons qu'il y ait un pouvoir de police et un pouvoir de type réglementaire en dehors des communes.

Pour ma part, je pense qu'il serait plutôt préoccupant de juxtaposer et de superposer des pouvoirs de ce type et qu'il faut en rester à une responsabilité des maires dans ce domaine, en dehors de l'Etat.

C'est un principe qu'il nous faut respecter dans les modalités de mise en place de telle ou telle structure, fût-ce des brigades vertes, avec des objectifs extrêmement positifs, sur lesquels tout le monde est d'accord. Faisons attention de ne pas bousculer une architecture juridique à laquelle, je crois, les Français sont très attachés.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Dans le Haut-Rhin, il y a un syndicat formé par les maires de 220 communes, et les maires délèguent leurs pouvoirs à ce syndicat. Par conséquent, il n'y a pas le problème juridique que vous évoquez.

J'ajoute que le ministère de l'environnement est extrêmement favorable à cette proposition. Les adhésions ont été libres et, en cinq ans, aucun maire n'est sorti de ce

syndicat, parce qu'il donne satisfaction à l'ensemble des maires. Par conséquent, je ne pense pas qu'on contourne la loi et je crois qu'on peut trouver une solution valable et acceptée par tous pour répondre à votre objection.

SUPPRESSION D'UNE UNITÉ DE GENDARMERIE
DANS LA COMMUNE DU PRÉ-SAINT-GERVAIS

M. le président. M. Claude Bartolone a présenté une question, n° 800, ainsi rédigée :

« Le Gouvernement ne cesse de le dire : la sécurité est un droit essentiel des citoyens. Sur ce point, il faut le reconnaître : il a raison. Assurer la sécurité ne consiste pas seulement à réprimer, à enfermer. Cela ne consiste pas simplement à punir les délinquants, dissuader leurs émules éventuels et rassurer les victimes. Assurer la sécurité ne consiste pas seulement à agiter le spectre de la peur pour exclure davantage certaines catégories. La sécurité, c'est d'abord la sécurité en libertés. C'est mieux vivre ensemble, augmenter la marge de tolérance d'une société autonome, productrice de ses règles de vie. C'est respecter et faire respecter ces règles de vie ainsi élaborées. Cela est, bien sûr, l'affaire de tous ; au premier chef celle des forces de l'ordre, mais également celle des citoyens, des collectivités locales. Aussi M. Claude Bartolone attire-t-il l'attention de M. le ministre de la défense sur la ville du Pré-Saint-Gervais qui s'est, de tout temps, particulièrement attachée à faire vivre ce droit à la sécurité. Elle a, depuis des années, déchargé le commissariat de police dont elle dépend, celui des Lilas, des tâches administratives relatives à l'élaboration des titres d'identité, de séjour ou de voyage. Elle a équipé ses ilotiers en talkies-walkies. Elle a enfin signé un plan local de sécurité. Résultat : aujourd'hui elle possède le taux de délinquance le plus faible de toutes les communes de Seine-Saint-Denis qui jouxtent Paris. Mais il faut être juste, ce bon résultat n'est obtenu que grâce aux efforts conjugués de la commune, de la police nationale et de la gendarmerie. Or, M. le préfet de la Seine-Saint-Denis lui a dernièrement fait part de la prochaine suppression de cette dernière unité au motif d'améliorer la productivité destinée à maintenir la qualité des services rendus par l'Armée. Ainsi, en 1996, vingt brigades situées en zone de police d'Etat seront dissoutes. Les habitants du Pré-Saint-Gervais se sont, en nombre, vigoureusement élevés contre la fermeture de leur gendarmerie, suivant en cela leur conseil municipal qui, à l'unanimité, a voté une motion rejetant votre projet. Or, les banlieues sont confrontées à une mal-vie générant un fort sentiment d'insécurité. La présence des forces de police et de gendarmerie rassure, elle prévient contre de nombreux actes délictueux. Son rôle est essentiel. Dans cette lutte pour la sécurité des personnes et des biens, la commune du Pré-Saint-Gervais s'est engagée et a tenu ses engagements. Lors de la signature du plan local de sécurité, l'Etat a également pris des engagements au vu de l'état des lieux de la situation ; état des lieux, cela va sans dire, qui tenait compte de la présence de la gendarmerie. En fermant cette structure, non seulement il reprend sa parole – ce qui n'est pas louable de la part d'un Etat républicain –, qui plus est, il hypothèque le droit à la sécurité, droit inscrit dans la Constitution car aucune contrepartie n'est prévue pour compenser en termes de policiers supplémentaires cette diminution

des effectifs des forces de l'ordre sur la ville. Cela n'est pas acceptable. C'est pourquoi il lui demande avec force de revenir sur sa décision et de maintenir en exercice la brigade de gendarmerie du Pré-Saint-Gervais. Mais encore il aimerait savoir, dans une hypothèse malheureusement négative, s'il a pris l'attache de son collègue ministre de l'intérieur, aux fins de ne pas fragiliser la situation de la commune et aux fins d'honorer la signature de l'Etat qui s'est engagé dans un plan local de sécurité. »

La parole est à M. Claude Bartolone, pour exposer sa question.

M. Claude Bartolone. Monsieur le ministre de la fonction publique, votre gouvernement ne cesse de le dire, la sécurité est un droit essentiel des citoyens. Sur ce point, il faut le reconnaître, il a raison.

Assurer la sécurité ne consiste pas simplement à réprimer, à enfermer. Cela ne consiste pas simplement à punir les délinquants, dissuader leurs émules éventuels et rassurer les victimes. Cela ne consiste pas seulement à agiter le spectre de la peur pour exclure davantage certaines catégories.

La sécurité, c'est d'abord la sécurité en libertés. C'est mieux vivre ensemble, augmenter la marge de tolérance d'une société autonome productrice de ses règles de vie. C'est respecter et faire respecter ces règles de vie ainsi élaborées.

Cela est bien sûr l'affaire de tous, au premier chef celle des forces de l'ordre, mais également celle des citoyens et des collectivités locales.

Ma ville, Le Pré-Saint-Gervais, s'est de tout temps particulièrement attachée à faire vivre ce droit à la sécurité. Elle a, depuis des années, déchargé le commissariat de police dont elle dépend, celui des Lilas, des tâches administratives relatives à l'élaboration des titres d'identité, de séjour ou de voyage. Elle a équipé ses ilotiers en talkies-walkies. Elle a enfin signé un plan local de sécurité.

Résultat : aujourd'hui, elle possède le taux de délinquance le plus faible de toutes les communes de Seine-Saint-Denis qui jouxtent Paris. Mais il faut être juste : ce bon résultat n'est obtenu que grâce aux efforts conjugués de la commune, de la police nationale et de la gendarmerie.

Or M. le préfet de la Seine-Saint-Denis m'a dernièrement fait part de la prochaine suppression de cette dernière unité au motif d'améliorer la productivité destinée à maintenir la qualité des services rendus par l'armée. Ainsi, en 1996, vingt brigades situées en zone de police d'Etat seront dissoutes.

Les habitants du Pré-Saint-Gervais se sont, en nombre, vigoureusement élevés contre la fermeture de leur gendarmerie, suivant en cela leur conseil municipal, qui, à l'unanimité, a voté une motion rejetant ce projet.

Vous le savez, et à entendre les déclarations de M. Gaudin et de M. Raoult, cette préoccupation devrait être partagée par l'ensemble du Gouvernement : les banlieues sont confrontées à un mal-vivre générant un fort sentiment d'insécurité. La présence des forces de police et de gendarmerie rassure. Elle prévient contre de nombreux actes délictueux. Son rôle est essentiel.

Dans cette lutte pour la sécurité des personnes et des biens, ma commune s'est engagée et a tenu ses engagements. Lors de la signature du plan local de sécurité, l'Etat a également pris des engagements au vu de l'état des lieux de la situation, état des lieux qui, cela va sans dire, tenait compte de la présence de la gendarmerie.

En fermant cette structure, non seulement il reprend sa parole, ce qui n'est pas louable de la part d'un Etat républicain, mais, qui plus est, il hypothèque le droit à la sécurité, droit inscrit dans la Constitution, car aucune contrepartie n'est prévue pour compenser, en termes de policiers supplémentaires, cette diminution des effectifs des forces de l'ordre sur la ville. Cela n'est pas acceptable.

C'est pourquoi je demande avec force au ministre de la défense de revenir sur cette décision et de maintenir en exercice la brigade de gendarmerie du Pré-Saint-Gervais. J'aimerais savoir, dans une hypothèse malheureusement négative, s'il a pris l'attache de son collègue, le ministre de l'intérieur, aux fins de ne pas fragiliser la situation de la commune et aux fins d'honorer la signature de l'Etat, qui s'est engagé dans un plan local de sécurité.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

M. Dominique Perben, *ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.* Monsieur le député, je vous prie d'accepter les excuses de mon collègue ministre de la défense, qui est en déplacement avec le Premier ministre auprès de la marine nationale ce matin et qui m'a chargé de vous répondre à sa place.

Afin de mieux assurer l'ordre public, la gendarmerie poursuit, bien entendu, son effort d'adaptation. Son implantation territoriale doit ainsi se rapprocher des zones d'action prioritaire, c'est-à-dire des zones où elle est seule responsable de la sécurité publique.

Comme vous le savez d'ailleurs, la loi d'orientation de janvier 1995 relative à la sécurité a prévu une clarification dans la répartition des zones entre gendarmerie et police nationale, et, en application du décret organisant cette répartition des zones de compétence, à partir d'un certain nombre de critères liés à la continuité géographique, à la densité de la population ou à la nature de la délinquance, un certain nombre de communes tenues par la gendarmerie devront être prises en compte par la police nationale, et inversement. Les effectifs dégagés de part et d'autre devront permettre de créer ou de renforcer des unités de ces deux services, dans un souci de cohérence, d'efficacité et donc d'accroissement de la sécurité.

Dans cet esprit, trente-deux mesures de réorganisation ont été annoncées au mois de septembre 1995 et seront engagées en 1996. Ce processus ne porte évidemment pas atteinte au maillage territorial assuré dans la gendarmerie, notamment dans les zones de pleine responsabilité, et en particulier dans le monde rural.

S'agissant du Pré-Saint-Gervais, la suppression de la brigade territoriale, à l'effectif de six militaires, intégrée au tissu urbain parisien s'inscrit dans cette démarche que j'ai rappelé pour que l'on comprenne bien le sens de cette décision particulière. Elle répond à un souci de rationalisation et de recherche d'une meilleure efficacité dans la mise en œuvre des moyens des deux grands services, et il est évident que cette mesure est prise en concertation avec le ministère de l'intérieur.

J'ajoute que les six postes de sous-officiers dégagés seront prioritairement redéployés au profit des unités d'Ile-de-France.

Par ailleurs, les missions militaires et les missions de soutien judiciaire que remplissait la brigade territoriale du Pré-Saint-Gervais seront prises en compte par la brigade de Pantin, qui sera renforcée en conséquence.

M. le président. La parole est à M. Claude Bartolone.

M. Claude Bartolone. Monsieur le ministre, je comprends l'argument administratif de réorganisation et la volonté de permettre à la gendarmerie d'être plus présente sur les zones qui relèvent prioritairement de sa mission, mais la réponse que vous m'apportez ne peut me satisfaire dans la mesure où, vous l'avez souligné vous-même, ce sont six gendarmes qui sont enlevés sur cette circonscription.

Vous m'avez indiqué que cette décision avait été prise en coordination avec le ministre de l'intérieur, mais, dans les faits, ce sont six fonctionnaires chargés de la sécurité à un titre ou à un autre qui vont manquer sur ce secteur.

Lorsque l'on sait le rôle particulier des gendarmes, un rôle de prévention qu'ils ont eu l'occasion de jouer au fil du temps, le passage quotidien dans les différentes rues d'une cité, s'ils ne devaient pas, à terme, être remplacés par six policiers supplémentaires, nous assisterions d'une certaine manière à une seule chose en région Ile-de-France, la gestion de la pénurie, dans la mesure où, qu'on le veuille ou non, qu'ils soient gendarmes ou policiers, d'une manière globale, ces effectifs participent au maintien de la sécurité et au développement du sentiment de sécurité.

Je vous demande donc de faire part de ma déception au ministre de la défense. J'aurai certainement l'occasion de revenir à la charge auprès du ministre de l'intérieur pour que l'on puisse réellement tenir compte du lien qu'il doit y avoir entre gendarmes et policiers. Si jamais les gendarmes doivent se retrouver en zone rurale, il faut absolument que le Gouvernement prenne des décisions pour renforcer le nombre de policiers en zone urbaine.

FINANCEMENT DES CONTRATS DE QUALIFICATION DES SALARIÉS AGRICOLES

M. le président. M. Frédéric de Saint-Sernin a présenté une question, n° 809, ainsi rédigée :

« M. Frédéric de Saint-Sernin appelle l'attention du ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation sur les difficultés que connaissent les employeurs agricoles et les jeunes salariés de ce secteur pour obtenir le financement des formations liées aux contrats de qualification par le biais des organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA). A l'heure actuelle, les OPCA perçoivent entre 0,2 p. 100 et 0,4 p. 100 de la taxe sur la formation professionnelle continue pour financer les formations alternées. Ainsi, un employeur agricole, en accord avec un salarié et la direction départementale du travail et de la formation professionnelle (DDTEFP), peut solliciter le financement d'une formation liée à un contrat de qualification, en faveur du salarié, par le fonds d'assurance formations des salariés d'exploitations agricoles (FAFSEA). Ce dernier est chargé de gérer les fonds qui concernent la formation des salariés agricoles. Par ailleurs, il semble important de préciser que, en cas d'insuffisance de fonds pour répondre à la demande de financement, un OPCA peut se retourner vers l'Association de gestion des fonds des formations en alternance (AGEFAL). En effet, l'AGEFAL peut procéder à un transfert des fonds issus de branches professionnelles non créatrices d'emplois vers des branches qui permettent de créer de nombreux emplois mais qui ne disposent pas de moyens financiers suffisants pour financer les formations demandées. Or, malgré cette possibilité d'arrangement, les

OPCA font souvent obstacle à la conclusion de contrats de qualification. En effet, le FAFSEA refuse le financement au motif qu'il ne dispose pas de fonds suffisants. De plus, il exige le respect d'un délai de six mois entre la sortie du jeune de sa formation initiale et son éligibilité à un contrat de qualification. Cette situation semble donc aberrante dans la mesure où elle freine l'embauche des salariés agricoles en empêchant de nombreux exploitants de recourir aux contrats de qualification. De plus, elle va à l'encontre de la politique menée par le Gouvernement pour lutter contre le chômage, développer un salariat agricole qualifié et faciliter, pour l'avenir, l'installation de jeunes agriculteurs. Il lui demande donc de bien vouloir lui apporter des précisions rassurantes sur le financement des contrats de qualification des salariés agricoles par le biais des OPCA et de lui indiquer s'il peut intervenir afin de réaffirmer les objectifs prioritaires de ces organismes paritaires. »

La parole est à M. Frédéric de Saint-Sernin, pour exposer sa question.

M. Frédéric de Saint-Sernin. Monsieur le ministre de l'agriculture, je me permets d'appeler votre attention sur les difficultés que connaissent les employeurs agricoles et les jeunes salariés de ce secteur pour obtenir le financement des formations liées aux contrats de qualification par le biais des organismes paritaires collecteurs agréés, les OPCA.

Actuellement, les OPCA perçoivent entre 0,2 et 0,4 p. 100 de la taxe sur la formation professionnelle continue pour financer les formations alternées. Ainsi, un employeur agricole, en accord avec un salarié et la direction départementale du travail et de la formation professionnelle, la DDTEFP, peut solliciter le financement d'une formation liée à un contrat de qualification, en faveur du salarié, par le fonds d'assurance formations des salariés d'exploitations agricoles, le FAFSEA. Ce dernier est chargé de gérer les fonds qui concernent la formation des salariés agricoles.

Par ailleurs, il semble important de préciser que, en cas d'insuffisance de fonds pour répondre à la demande de financement, un OPCA peut se retourner vers l'association de gestion des fonds des formations en alternance, l'AGEFAL, qui a pour mission de procéder à un transfert des fonds entre les différentes branches professionnelles.

Or, en dépit de cette possibilité d'arrangement, les OPCA font souvent obstacle à la conclusion de contrats de qualification. En effet, le FAFSEA refuse le financement au motif qu'il ne dispose pas de fonds suffisants. De plus, il exige le respect d'un délai de six mois entre la sortie du jeune de sa formation initiale et son éligibilité à un contrat de qualification.

Cette situation semble donc aberrante dans la mesure où elle freine l'embauche des salariés agricoles en empêchant de nombreux exploitants de recourir aux contrats de qualification. Par ailleurs, elle va à l'encontre de la politique menée par le Gouvernement pour lutter contre le chômage, développer un salariat agricole qualifié et faciliter, pour l'avenir, l'installation de jeunes agriculteurs.

En conséquence, afin de faciliter le financement des contrats de qualification des salariés agricoles par le biais des OPCA, pourriez-vous réaffirmer les objectifs prioritaires de ces organismes paritaires ?

Enfin, nous comptons sur vous pour que de nombreux contrats de qualification puissent être signés dans le secteur agricole, conformément à la politique que vous menez activement pour l'agriculture et pour les jeunes.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Monsieur le député, le contrat de qualification a été conçu pour élever le niveau de qualification des jeunes de seize à vingt-cinq ans les moins qualifiés ou dépourvus de toute qualification professionnelle et pour pourvoir aux besoins définis par les entreprises en termes d'emplois. Aussi ce contrat a-t-il été largement mis en œuvre dans l'agriculture.

Lorsqu'un organisme paritaire collecteur agréé est saisi de demandes de financements pour des formations dispensées dans le cadre de contrats de qualification, les partenaires sociaux peuvent édicter des règles d'éligibilité dans le cadre de la réglementation en vigueur. Ces règles peuvent notamment s'appliquer lorsque le volume des demandes dépasse les possibilités de financement, ce qui est le cas pour le fonds d'assurance formations des salariés d'exploitations agricoles, le FAFSEA.

Il est donc normal que les partenaires sociaux gérant ce fonds appliquent des règles leur permettant de s'assurer du respect des objectifs des contrats de qualification et de ne pas engager plus de crédits qu'ils n'en ont.

Toutefois, je mesure bien votre intérêt pour cette question, et, afin de lever toute possibilité de critique sur ce point, en ce qui concerne le financement, bien que peu d'employeurs du secteur agricole soient assujettis à la contribution alternance versée par les entreprises aux OPCA, il convient de souligner que l'effort réalisé dans notre secteur est considérable – environ 1 500 contrats signés en 1995.

Cet effort, peut-être encore insuffisant, a été réalisé grâce à la participation importante de l'association de gestion des fonds en alternance, l'AGEFAL, que vous avez mentionnée, et qui organise une solidarité entre branches professionnelles. Ainsi, en 1995, 40 millions de francs ont été collectés par le FAFSEA, l'AGEFAL apportant pour sa part une contribution à peu près équivalente.

Le problème du financement du FAFSEA, et, plus largement, des OPCA, est un problème de fond qui ne peut-être réglé qu'après concertation entre le Gouvernement et les partenaires sociaux.

J'indique d'ailleurs que l'obligation de reversement partiel aux organismes collecteurs régionaux qui vient d'être introduite pour les organismes collecteurs nationaux risque de renforcer encore la difficulté de financement de ces actions dans le secteur agricole.

Je m'emploierai à faire valoir dans ce cadre les besoins de notre secteur et son dynamisme en matière de création d'emplois et de formation.

M. le président. La parole est à M. Frédéric de Saint-Sernin.

M. Frédéric de Saint-Sernin. Monsieur le ministre, c'est vrai qu'il y a des problèmes de fond. Il y avait aussi des problèmes de principe et je vous remercie de les avoir rappelés. C'est extrêmement important pour faire progresser le salariat dans le milieu agricole.

SITUATION DIFFICILE
DES PRODUCTEURS FRANÇAIS DE LÉGUMES

M. le président. M. Arnaud Cazin d'Honincthun a présenté une question, n° 810, ainsi rédigée :

« Si le revenu des agriculteurs a globalement augmenté au cours de l'année 1995, il n'en va pas de même des producteurs de légumes dont le revenu a diminué au cours de cette même année. La raison en est double : l'incidence des dévaluations monétaires au sein de l'Union européenne, qui affectent tant les coûts de revient que les prix de vente ; l'ouverture des contingents à des pays tiers, pour la tomate notamment, en début de campagne, qui déstabilise les marchés. Il apparaît de plus en plus que les producteurs, au sein même de l'Union européenne, ne sont pas à armes égales. Dans ces conditions, M. Arnaud Cazin d'Honincthun demande à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation quelles mesures de soutien, en plus de celles déjà prises, le Gouvernement entend adopter afin de rétablir l'égalité de concurrence au bénéfice des producteurs français. »

La parole est à M. Arnaud Cazin d'Honincthun, pour exposer sa question.

M. Arnaud Cazin d'Honincthun. En posant cette question, monsieur le ministre de l'agriculture, je souhaite me faire un peu l'interprète des préoccupations de toute une région, comme c'est notre rôle à tous dans cette assemblée. Cette région, c'est le littoral Nord Bretagne, de Saint-Malo à la pointe du Finistère.

Dans cette région qu'on surnommait auparavant la ceinture dorée – c'est devenu un peu caduc, hélas ! – se trouvent à peu près 10 000 exploitants producteurs de légumes, essentiellement de choux-fleurs et d'artichauts. Nous avons constaté les excellents résultats en matière de revenu agricole de l'ensemble des productions françaises. Or, dans ce contexte général de prospérité, une catégorie a vu son revenu baisser de plus de 4 p. 100 : les producteurs de légumes.

Quelles en sont les causes ?

La première cause qui pourrait venir immédiatement à l'esprit, c'est que ce serait une crise de surproduction. Il n'en est rien. Quand on regarde les chiffres, on s'aperçoit que la production est passée, pour le Nord Bretagne, de 114 millions de têtes en 1993 à 100 millions seulement en 1995, soit une diminution de 15 p. 100.

Il s'agit en fait, hélas ! dans ce secteur aussi, des incidences des dévaluations et des désordres monétaires en Europe.

Cette production est exportée à 60 p. 100. Notre premier partenaire commercial, qui représente 30 p. 100 de l'ensemble de la production, est l'Allemagne. Avec les dévaluations de la lire italienne et de la peseta espagnole, nous nous trouvons désavantagés, de 1,30 franc par tête de chou-fleur, là où le prix généralement payé est aujourd'hui de 1,70 franc à 2 francs. Ce n'est pas jouable ! C'est une production qui éprouve les plus graves difficultés et qui est en train de mourir.

Ma question, monsieur le ministre, et je vous remercie d'être présent, comporte trois points.

L'Europe est en train de réformer l'Organisation commune des marchés, qui datait de 1972. Où en sommes-nous et quelles sont les perspectives d'aboutissement ?

Pouvez-vous nous confirmer que la conférence annuelle agricole qui doit se tenir au début de février abordera le problème de la production légumière et de sa crise en toute priorité ?

Enfin, si vous aviez d'autres idées en tête ou dans les cartons de votre ministère sur une aide particulière à la production légumière, je souhaiterais en être informé.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Monsieur le député, je partage votre analyse sur les difficultés du secteur des producteurs de légumes. C'est effectivement le seul qui ait connu une baisse de revenus en 1995, et je n'ai jamais mésestimé, dans les analyses que j'ai pu effectuer, la situation particulière de ces producteurs. Vous me demandez si j'envisage des mesures spécifiques dans ce secteur. Nous sommes en train d'y travailler, car ce secteur mérite d'être redressé.

Nous agissons dans un double cadre : celui de la nouvelle OCM des fruits et légumes, que j'espère voir aboutir sous la présidence italienne, et celui des mesures nationales.

En concertation avec les producteurs organisés, nous avons pris des mesures pour atténuer les effets de la crise conjoncturelle dont certaines productions ont particulièrement souffert au cours des derniers mois. On a cité des chiffres moyens de baisse du revenu, mais des écarts considérables ont été constatés selon les types de production.

Nous avons décidé, je vous le rappelle, d'accompagner le redressement financier des producteurs en difficulté par le biais de plans individuels d'allègement des charges. Ce dispositif a plutôt bien fonctionné : nous examinons d'ailleurs avec eux dans quelle mesure nous pourrions pérenniser un dispositif de ce genre. Des instructions ont été données pour que ces aides soient accordées en priorité aux producteurs de fruits et légumes, notamment aux producteurs de légumes les plus en difficulté, en particulier dans la région que vous défendez.

A la date du 15 janvier 1996, plus de 5 000 dossiers ont fait l'objet d'un paiement. Cette mesure exceptionnelle fait partie d'un dispositif général de soutien au secteur, comprenant la mise en œuvre du fonds d'allègement des charges financières des agriculteurs ainsi que la mise en place de mesures structurelles destinées à renforcer la compétitivité des entreprises.

S'agissant des charges sociales, un effort a déjà été accompli pour alléger le coût du travail salarié dans le cadre général de la loi du 4 août 1995 relative aux mesures d'urgence pour l'emploi et la sécurité sociale, qui prévoit une réduction dégressive des charges patronales de sécurité sociale – qui s'applique à ce secteur, comme à d'autres, bien entendu.

Les exploitations agricoles bénéficient par ailleurs d'un taux avantageux de cotisation des prestations familiales, qui résulte d'une anticipation sur l'échéancier de la loi quinquennale pour l'emploi.

Ce soutien exceptionnel, par le biais de l'allègement des charges tant financières que sociales, démontre l'attention que nous portons au secteur des fruits et légumes. Je suis d'ailleurs parfaitement conscient que ce secteur représente un potentiel important d'emplois.

Vous avez évoqué le problème de la réforme de l'OCM « fruits et légumes ». On voit bien que cette réforme nous offre la possibilité – c'est en tout cas un défi qu'il nous

faut relever – non de nous protéger, le terme serait inexact, mais de bien gérer le flux des importations en provenance de pays tiers. Je partage totalement votre préoccupation : la préférence communautaire doit être garantie. C'est pour la France un préalable, une condition de la réforme de l'OCM : on ne peut parler de la réforme de l'OCM « fruits et légumes » si nous n'y affirmons pas très clairement le respect du principe de la préférence communautaire. Il me paraît indispensable que nous nous dotions au plus vite, au niveau européen, d'un mécanisme qui préserve notre marché des importations à bas prix ou de flux brutaux trop élevés.

Dans cet esprit, j'ai demandé avec insistance tant à la Commission qu'à mon collègue italien, que j'ai rencontré la semaine dernière et qui assure la présidence du Conseil des ministres européens de l'agriculture, que soient mis en place les dispositifs de clause de sauvegarde spéciale prévus dans le cadre du GATT, assortis du renforcement des contrôles indispensables.

Enfin, monsieur le député, vous avez parlé de la conférence annuelle agricole. Son ordre du jour est bien évidemment fixé en partenariat entre le Gouvernement et les organisations professionnelles. Je peux vous assurer que, du côté des organisations professionnelles, on demande instamment que le secteur des fruits et légumes fasse l'objet d'un examen particulier. Cette conférence annuelle agricole sera d'un nouveau type : en effet, nous souhaitons y traiter des questions structurelles, et non des problèmes conjoncturels. Mais toute règle a ses exceptions, et s'il est un secteur dont la situation mérite une attention toute particulière et l'examen de dispositions spéciales, c'est bien celui des fruits et légumes.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Cazin d'Honinchtun.

M. Arnaud Cazin d'Honinchtun. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse très complète et très argumentée. Permettez-moi cependant une réaction : les problèmes que nous connaissons ne sont pas liés à la compétitivité intrinsèque des exploitations. Il s'agit vraiment de difficultés tout à fait artificielles, dues à un facteur contraire à l'esprit du Marché unique : les distorsions monétaires abusives. Parce qu'elle s'y était opposée auparavant, la France a renoncé à demander l'institution de montants compensatoires, et je crois qu'elle a eu raison. Mais, à défaut de montants compensatoires, il me semblerait logique que la Commission et les instances européennes apportent une contribution particulière à la survie de ce secteur.

RATTACHEMENT AU RÉGIME DES RETRAITES AGRICOLES DES CONDITIONNEURS DE LÉGUMES

M. le président. M. Arnaud Cazin d'Honinchtun a présenté une question, n° 811, ainsi rédigée :

« Les conditionneurs de légumes, au nombre d'une soixantaine dans le Nord-Finistère, jouent un rôle clé dans le cycle de production. Ils sélectionnent les produits (choux-fleurs, artichauts) qui leur sont présentés, procèdent à leur effeuillage et les conditionnent en cageots. Rémunérés à la commission par la société d'intérêt collectif agricole (SICA) de Saint-Pol-de-Léon, ils ne sont propriétaires ni des produits qu'ils traitent ni de la plupart des matériels qu'ils mettent en œuvre, et ne concourent en aucune manière à la commercialisation. Considérés comme entrepreneurs de travaux agricoles au sens du 5^e de

l'article 1144 du code rural et affiliés à ce titre à la Mutualité sociale agricole pour le risque vieillesse jusqu'au 31 décembre 1990, ils en ont été radiés à la suite d'un arrêt de la Cour de cassation du 17 mai 1982 et d'une décision de la cour d'appel de Rennes, DRASS de Bretagne c/ Henry et autres, en date du 23 mai 1990. Ces deux décisions ont d'ailleurs, de manière contradictoire, jugé que les conditionneurs de légumes devaient être affiliés, pour l'une, au régime artisanal, pour l'autre, au régime des professions libérales. Les caisses de retraite des artisans rejettent toute affiliation, les intéressés ne pouvant être inscrits au registre des métiers. La Caisse nationale de l'assurance vieillesse des professions libérales estime pour sa part que les conditionneurs de légumes ne peuvent relever de son régime, faute de fournir des prestations intellectuelles. La Mutualité sociale agricole serait disposée à affilier à nouveau les intéressés qui se trouvent, depuis cinq ans, dépourvus de tout régime vieillesse. M. Arnaud Cazin d'Honinchtun demande donc à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de bien vouloir déposer au Parlement un projet de disposition législative assimilant les conditionneurs de légumes à des entreprises de travaux agricoles pour permettre aux dirigeants de ces entreprises d'être affiliés à nouveau au régime agricole dont ils dépendaient avant l'intervention des décisions de justice précitées. »

La parole est à M. Arnaud Cazin d'Honinchtun, pour exposer sa question.

M. Arnaud Cazin d'Honinchtun. Cette question beaucoup plus particulière s'adresse également à M. le ministre de l'agriculture. Il s'agit d'un cas quelque peu ubuesque.

Cela concerne toujours la filière légumière – on m'en excusera, mais c'est la force de ma région –, et plus particulièrement des conditionneurs de légumes.

Ces conditionneurs de légumes, professionnels indépendants jouent un rôle important dans la filière. En effet, ils sont chargés de classer les produits, particulièrement les choux-fleurs et les artichauts, selon des normes de qualité et de les mettre en cageots. C'est donc préalable à la commercialisation. Au demeurant, ces professionnels ne concourent pas à proprement parler à la production et à la commercialisation, et travaillent avec des matériels qui, pour la plupart, ne leur appartiennent pas, et sur des productions qui ne sont pas leur propriété.

Ces conditionneurs de légumes, au nombre d'une soixantaine dans ma région, ont été jusque dans les années quatre-vingt-dix affiliés à la Mutualité sociale agricole. Ils étaient considérés, très logiquement d'ailleurs au regard de la définition actuelle du code rural, comme concourant au cycle de production agricole. Là-dessus est arrivé en 1982 un arrêt de la Cour de cassation qui estimait qu'ils ne concouraient en aucune manière au cycle de production agricole puisqu'ils se situaient au-delà et qu'ils devaient, par conséquent, être rattachés au régime artisanal. Cette décision a été logiquement confirmée par un arrêt de la cour d'appel de Rennes en date de mai 1990 qui a, quant à lui, décidé que, pour les mêmes motifs, les conditionneurs de légumes devaient être rattachés au régime des professions libérales.

Le problème, c'est que, quand nos sympathiques professionnels s'adressent à la caisse des artisans, celle-ci leur répond qu'elle ne veut pas d'eux, et que, lorsqu'ils se tournent vers le régime des professions libérales, il leur est

répondu d'une manière quelque peu désobligeante, qu'ils n'apportent pas de prestation intellectuelle, et ne peuvent donc pas être inscrits au régime des professions libérales. Bref, les voilà sans régime vieillesse !

Voilà où nous en sommes depuis cinq ans ! Un certain nombre de conditionneurs vont être amenés à prendre leur retraite, et la seule solution que je crois possible c'est, comme nous l'avons fait à plusieurs reprises, un rattachement par voie législative au régime agricole, renouant ainsi avec la tradition. Entendez-vous, monsieur le ministre, proposer cette disposition législative au Parlement ? A défaut, envisagez-vous une autre solution qui permettrait à ces professionnels qui n'ont pas démerité d'être enfin couverts par un régime vieillesse ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. Monsieur le député, ne vous excusez pas de poser deux questions sur le secteur des fruits et légumes ! Cela est parfaitement légitime, car ce secteur est très important pour notre agriculture. Et vous en êtes un ardent défenseur.

Vous souhaitez qu'une disposition législative assimile les conditionneurs de légumes des entrepreneurs travaux agricoles, afin de leur permettre d'être à nouveau affiliés au régime agricole.

Dans un arrêt du 17 mai 1982, la Cour de Cassation a jugé que les conditionneurs de légumes qui travaillaient pour le compte d'une coopérative afin d'assurer le conditionnement des produits sans avoir aucun lien avec cet organisme ne relevaient pas du régime des non-salariés agricoles.

En 1990, la cour d'appel de Rennes s'est prononcée sur l'affiliation de ces conditionneurs au régime des professions libérales, en application du 3° de l'article L. 622-5 du code de la sécurité sociale.

Si cette décision de justice a été exécutée pour la branche maladie, la caisse nationale d'assurance vieillesse des professions libérales s'est refusée à appliquer, estimant que les intéressés ne remplissaient pas les conditions d'assujettissement à cette caisse. De ce fait, les conditionneurs travaillant pour le compte de la SICA de Saint-Pol-de-Léon se trouvent dépourvus de toute couverture d'assurance vieillesse.

Cette situation présente un caractère anormal. C'est pourquoi j'accepte, à titre dérogatoire et provisoire, que ces conditionneurs soient affiliés au régime de l'assurance vieillesse des personnes non salariées des professions agricoles.

Néanmoins, les intéressés relevant, pour l'assurance maladie, de la caisse des professions libérales, il conviendrait qu'une solution cohérente soit trouvée avec la caisse nationale d'assurance vieillesse des professions libérales, en conformité avec l'arrêt rendu par la Cour de Cassation en date du 17 mai 1982. En effet, l'affiliation partielle et dérogatoire au régime agricole ne saurait être que transitoire, et une solution stable doit être trouvée.

Vous me demandez, monsieur le député, si j'envisage d'agir par voie législative. Vous savez que la réforme constitutionnelle oblige à gérer le temps de passage devant le Parlement, celui-ci n'étant pas extensible à l'infini ; si donc je pouvais me passer d'alourdir par trop vos travaux, je le ferais.

Ce qui me paraît, dans un premier temps, utile, voire décisif, c'est l'intervention du médiateur. Si jamais cette intervention n'était pas décisive, nous reconsidérerions alors la possibilité de légiférer.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Cazin d'Honincthun.

M. Arnaud Cazin d'Honincthun. Si j'ai bien compris, le ministre accepte que ces professionnels soient affiliés à titre dérogatoire au régime vieillesse de la Mutualité sociale agricole. Pour la suite des événements, compte tenu de notre ordre du jour, il n'envisage pas de s'engager sur un projet législatif. Cela dit, des séances sont désormais réservées chaque mois à la discussion de propositions de loi d'origine parlementaire. Je me tiens donc à la disposition de M. le ministre pour contribuer avec lui à l'élaboration d'une disposition législative.

MOYENS MIS À LA DISPOSITION DE LA SOCIÉTÉ
D'AMÉNAGEMENT DES COMMUNES MINIÈRES
POUR ENTRETENIR ET RÉNOVER LES HOUILLÈRES
DU NORD - PAS-DE-CALAIS

M. le président. M. Jean-Pierre Kucheida a présenté une question, n° 798, ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Kucheida attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications sur la situation de la Société d'aménagement des communes minières (SACOMI). La SACOMI gère le parc immobilier de 75 000 logements détenus, dans le Nord - Pas-de-Calais, par la Société de gestion immobilière du patrimoine des houillères du Nord - Pas-de-Calais (SOGINORPA), filiale de Charbonnages de France, à 99 p. 100 depuis la reprise des biens, droits et obligations des houillères des bassins du Nord - Pas-de-Calais. A la demande des élus du bassin minier, cette gestion a été acceptée par les pouvoirs publics en 1991, pour tenir compte des caractéristiques locales particulières du tissu urbain et des problèmes d'aménagement du territoire spécifiques à cette région. La raison de cette gestion est une volonté forte, partagée entre les élus et les pouvoirs publics, pour réorganiser ce territoire selon les termes du protocole du 4 mars 1992 et du contrat de gestion du 30 octobre de la même année. La garantie essentielle demandée par le ministère des finances à la signature de ces accords était de préserver la valeur des actifs de Charbonnages de France. La SACOMI a largement respecté, voire dépassé, cet objectif. En effet, la demande des pouvoirs publics était de rénover 30 000 logements durant la période de gérance, soit sur dix ans. Les différents audits du patrimoine SOGINORPA, initiés par la SACOMI, font apparaître un retard d'entretien colossal et un besoin impérieux de travaux d'amélioration de l'habitat pour correspondre aux attentes des habitants. Or, à ce jour, l'interdiction d'emprunter ne permet pas de continuer l'accélération des rénovations. De plus, l'attitude actuelle de Charbonnages de France de limiter la trésorerie de SOGINORPA conduit à réduire à néant tous les efforts menés depuis trois ans et condamne à mort les programmes d'amélioration de l'habitat générant des milliers d'emplois dans les entreprises de bâtiment de la région Nord - Pas-de-Calais. Compte tenu des besoins et de la capacité du compte d'exploitation de la SOGINORPA de supporter des frais financiers correspondants, il doit être mobilisé

trois à quatre tranches d'emprunt d'un montant de 200 à 250 millions de francs. Cette disposition permettrait de renforcer les capitaux permanents, donc le fonds de roulement et la trésorerie ; d'accélérer l'amélioration des logements en finançant de l'ordre de 2 500 à 3 000 logements supplémentaires ; de participer à l'effort en faveur de logements d'insertion ; de favoriser l'activité du bâtiment en réduisant les délais de paiement et en injectant un chiffre d'affaires supplémentaire correspondant à 750 emplois pendant trois à quatre ans. Ne plus réaliser de travaux, laisser le patrimoine se dégrader, consentir cependant aux démolitions inéluctables, contraindre à l'immobilisme, voire à la régression, deviendrait contradictoire avec les engagements pris en 1992. »

La parole est à M. Claude Bartolone, suppléant M. Kucheida, pour exposer cette question.

M. Claude Bartolone. M. Kucheida étant retenu par des obligations importantes dans sa bonne ville de Liévin, je vais m'efforcer de le suppléer.

La SACOMI gère le parc immobilier de 75 000 logements détenus dans le Nord-Pas-de-Calais par la société SOGINORPA, filière de Charbonnages de France à 99 p. 100 depuis la reprise des biens, droits et obligations des Houillères des bassins du Nord et du Pas-de-Calais.

A la demande des élus du bassin minier, cette gestion a été acceptée par les pouvoirs publics en 1991, pour tenir compte des caractéristiques locales particulières du tissu urbain et des problèmes d'aménagement du territoire spécifiques à cette région. La raison de cette gestion est une volonté forte, partagée entre les élus et les pouvoirs publics, pour réorganiser ce territoire selon les termes du protocole du 4 mars 1992 et du contrat de gestion du 30 octobre de la même année.

La garantie essentielle demandée par le ministère des finances à la signature de ces accords était de préserver la valeur des actifs de Charbonnages de France. La SACOMI a largement respecté, voire dépassé cet objectif.

En effet, la demande des pouvoirs publics était de rénover 30 000 logements durant la période de gérance, soit sur dix ans.

Au regard des différents audits du patrimoine de la SOGINORPA, initiés par la SACOMI, les conclusions font apparaître un retard d'entretien colossal et un besoin impérieux de travaux d'amélioration de l'habitat pour correspondre aux attentes des habitants. Or, à ce jour, l'interdiction d'emprunter ne permet pas de continuer l'accélération des rénovations.

De plus, l'attitude actuelle de Charbonnages de France de limiter la trésorerie de SOGINORPA conduit à réduire à néant tous les efforts menés depuis trois ans et condamne à mort les programmes d'amélioration de l'habitat générant des milliers d'emplois dans les entreprises de bâtiment de la région Nord-Pas-de-Calais.

Compte tenu des besoins et de la capacité du compte d'exploitation de la SOGINORPA de supporter des frais financiers correspondants, il doit être mobilisé trois à quatre tranches d'emprunt d'un montant de 200 à 250 millions de francs.

Cette disposition permettrait de renforcer les capitaux permanents, donc le fonds de roulement et la trésorerie, d'accélérer l'amélioration des logements en finançant de l'ordre de 2 500 à 3 000 logements supplémentaires, de participer à l'effort en faveur de logements d'insertion et de favoriser l'activité du bâtiment en réduisant les délais

de paiement et en injectant un chiffre d'affaires supplémentaire correspondant à 750 emplois pendant trois à quatre ans.

Ne plus réaliser de travaux, laisser le patrimoine se dégrader, consentir cependant aux démolitions inéluctables nous contraindrait à l'immobilisme, voire à la régression, et deviendrait contradictoire avec les engagements pris en 1992.

Sur tous ces points, monsieur le ministre, Jean-Pierre Kucheida souhaiterait connaître votre position.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Je connais, monsieur Bartolone, la persévérance de M. Kucheida, mais il peut également être assuré de la mienne. En effet, ayant posé exactement la même question le 23 novembre dernier, il ne peut pas, me semble-t-il, attendre une réponse différente de celle que je lui ai faite à ce moment-là.

Sa question présente en réalité trois aspects : un aspect juridique, un aspect de gestion et un problème d'échéancier.

Je rappelle l'aspect juridique : la SOGINORPA, vous l'avez dit, a confié à la SACOMI le soin de gérer ce parc immobilier, avec comme objectif la rénovation de 3 000 logements par an pendant dix ans, et l'accord précise le cadre financier du fonctionnement de la SOGINORPA.

L'article 7 de cette convention exclut expressément le recours à l'emprunt pour le financement de toutes ces activités, afin de ne pas peser sur les comptes consolidés de Charbonnages de France.

M. Kucheida considère – il l'a déjà fait savoir en novembre – qu'il faut accroître les efforts financiers en faveur de l'amélioration de l'habitat. Il propose à cet effet de mobiliser trois à quatre tranches d'emprunt d'environ 250 millions de francs.

Premièrement, cela est incompatible avec la convention : son article 7 est très clair sur ce point. Je suis donc obligé de m'en tenir aux dispositions de cette convention.

Deuxièmement, un récent rapport de la Cour des comptes sur la gestion de la SOGINORPA propose en particulier que les coûts unitaires de réhabilitation du logement soient significativement diminués – en d'autres termes, de l'avis de la Cour des comptes, ces coûts sont trop élevés. Comme le constate d'ailleurs la Cour, cette évolution permettrait, à dépense constante, d'augmenter le nombre de logements susceptibles d'être réhabilités. Il nous faut donc regarder de près les enseignements de ce rapport. Il va y avoir, en plus, un rapport de l'inspection générale des finances et du conseil général des Mines sur le bilan de la gestion de la SOGINORPA. Les conclusions doivent m'être communiquées dans les prochains jours. Il est donc nécessaire de disposer de tous ces éléments avant d'envisager la suite.

Troisièmement, le contrat de gestion prévoit qu'un bilan soit établi à l'issue d'une période de quatre ans, soit en mars 1996. Ce bilan permettra de mettre à plat l'ensemble des problèmes posés par la gestion de ce parc immobilier, afin de chercher des solutions permettant de concilier la préservation des intérêts patrimoniaux de Charbonnages de France avec la poursuite des objectifs convenus avec les pouvoirs publics, et ce – c'est la moindre des choses – au meilleur coût pour la collectivité.

M. le président. La parole est à M. Claude Bartolone.

M. Claude Bartolone. Monsieur le ministre, vous avez vous-même souligné la persévérance de Jean-Pierre Kucheida sur ce dossier. Votre réponse, qu'il examinera de très près, j'en suis sûr, ne pourra, en l'état actuel des choses, le satisfaire. Vous ouvrez cependant un certain nombre de pistes qui devraient permettre d'étudier à nouveau ce dossier et de trouver les moyens d'accélérer la réhabilitation de ce patrimoine immobilier. Je suis sûr que, dans les deux mois qui viennent, mon collègue vous posera une nouvelle question sur ce sujet. *(Sourires.)*

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Je n'en doute pas ! *(Sourires.)*

ASSUJETTISSEMENT DES COLLECTIVITÉS LOCALES
À LA TVA POUR LES SUBVENTIONS ATTRIBUÉES
DANS LE DOMAINE ÉCONOMIQUE

M. le président. M. Jean-Claude Bois a présenté une question, n° 801, ainsi rédigée :

« M. Jean-Claude Bois attire l'attention de M. le ministre délégué au budget sur le problème de l'assujettissement partiel à la TVA des collectivités publiques au titre des subventions qui leur sont accordées dans le cadre des actions qu'elles conduisent dans le domaine économique. Nombre de collectivités territoriales et établissements publics locaux participent activement à l'effort national de lutte contre le chômage par la création, l'aménagement de parcs d'activités et la réalisation de bâtiments à usage commercial et industriel en vue de leur cession à des entreprises créatrices d'emplois. Pour ce faire, les collectivités bénéficient de subventions diverses qui leur permettent de faire face au coût particulièrement élevé de ces investissements indispensables au développement économique du pays. Or les orientations récentes des services fiscaux laissent supposer que ces aides pécuniaires entrent dans le champ d'application de la TVA et doivent être prises en compte pour la détermination du pourcentage de déduction de la collectivité bénéficiaire. Cette disposition, qui s'ajouterait au plafonnement à hauteur de 25 p. 100 du rabais que peut consentir une collectivité territoriale lors de la vente ou location d'un bâtiment industriel, ne manquerait pas d'induire des effets immédiats et catastrophiques et porterait un coup d'arrêt aux actions économiques menées par les élus locaux. Le Gouvernement ayant toujours proclamé sa volonté farouche de lutter contre le chômage, il ne saurait être admis qu'il affaiblisse ceux qui contribuent efficacement et concrètement à cette lutte et qu'il puisse récupérer par le biais de nouveaux prélèvements fiscaux une partie des subventions accordées en vue de créer, maintenir et développer l'emploi. »

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

M. Jean-Claude Bois. Monsieur le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications, ma question concerne l'assujettissement partiel à la TVA des collectivités publiques au titre des subventions qui leur sont accordées dans le cadre des actions qu'elles conduisent dans le domaine économique.

Nombre de collectivités territoriales et établissements publics locaux participent activement à l'effort national de lutte contre le chômage par la création ou l'aménagement de parcs d'activités et la réalisation de bâtiments à

usage commercial et industriel en vue de leur cession à des entreprises créatrices d'emplois. Pour ce faire, les collectivités bénéficient de subventions diverses qui leur permettent de faire face au coût particulièrement élevé de ces investissements indispensables au développement de l'activité économique du pays.

Or les positions récentes prises par les services fiscaux laissent supposer que ces aides pécuniaires entrent dans le champ d'application de la TVA et doivent être prises en compte pour la détermination du pourcentage de déduction de la collectivité bénéficiaire. Cette disposition, qui s'ajouterait au plafonnement à hauteur de 25 p. 100 du rabais que peut consentir une collectivité territoriale lors de la vente ou location d'un bâtiment industriel, ne manquerait pas d'induire des effets immédiats et catastrophiques et porterait un coup d'arrêt aux actions économiques menées par les élus locaux.

Le Gouvernement ayant toujours proclamé sa volonté de lutter contre le chômage, il ne saurait être admis qu'il affaiblisse ceux qui contribuent efficacement et concrètement à cette lutte et qu'il puisse récupérer par le biais de nouveaux prélèvements fiscaux une partie des subventions accordées en vue de créer, maintenir et développer l'emploi.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Monsieur le député, je vous prie d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. Lamasoure. Je vais me faire un plaisir de vous communiquer les éléments de réponse suivants.

En tout cas, je tiens à vous rassurer tout de suite sur la volonté du Gouvernement de lutter contre le chômage : c'est une de ses priorités. Et la présence de Mme Couderc à mes côtés au banc du Gouvernement ne permet pas de dire le contraire. *(Sourires.)*

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Certes !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Pour répondre à votre question, monsieur le député, je crois qu'il n'est pas inutile de rappeler un des grands principes de la TVA posé par notre législation : celui de proportionnalité.

En vertu de ce principe, qui, du reste, a été repris par la première directive européenne qui harmonise les législations des Etats membres, la TVA supportée au titre de dépenses ne peut être récupérée que si le financement de ces dépenses est assuré par le prix des opérations soumises à la TVA.

En d'autres termes, la TVA n'est déductible que si les recettes imposables couvrent au moins l'ensemble des dépenses. Si tel n'est pas le cas, les subventions destinées à combler un déficit de recettes doivent être soumises à la TVA.

Cette règle est évidemment fondamentale pour les finances publiques et elle s'applique à tous les redevables sans distinction. A défaut, la TVA fonctionnerait à l'envers : la TVA déductible serait systématiquement supérieure à la TVA collectée et la TVA, qui est un impôt, deviendrait alors un mode de subventionnement.

C'est ce principe de proportionnalité qui pose problème dans la situation que vous évoquez, monsieur le député. Il s'agit d'une collectivité locale ou d'un établissement public local qui réalise des équipements financés en partie par des subventions et qui sont ensuite vendus ou

donnés en location à des entreprises chargées de les exploiter. Il importe dans cette situation que, vertu du principe de proportionnalité, les sommes réclamées en contrepartie du prix de vente ou du montant des loyers permettent de couvrir le coût total des équipements, quel que soit leur mode de financement. Plusieurs circulaires administratives ont précisé la mise en œuvre de ces règles, qui ne sont pas nouvelles.

Si, comme moi, vous n'avez pas compris cette réponse (*Sourires*), je vous indique que les services du ministère de l'économie et des finances se tiennent à votre entière disposition pour vous apporter toutes les précisions sur la mise en œuvre de ces dispositions pour les opérations sur lesquelles votre attention a été appelée.

Je vous prie de m'excuser d'avoir utilisé un tel langage technocratique, alors que j'aurais dû vous répondre en français !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Bois.

M. Jean-Claude Bois. Effectivement, c'est une réponse technocratique, et elle ne me donne pas satisfaction. J'espère que l'on pourra ouvrir d'autres pistes.

EXPÉRIMENTATIONS EN MATIÈRE DE FORMATION DES MASSEURS-KINÉSITHÉRAPEUTES

M. le président. M. Guy Teissier a présenté une question, n° 807, ainsi rédigée :

« M. Guy Teissier attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale sur la formation initiale des masseurs-kinésithérapeutes. Le 28 octobre dernier, s'exprimant devant le XXXII^e congrès administratif de la Fédération française des masseurs-kinésithérapeutes-rééducateurs, son prédécesseur déclarait : "J'ai eu l'occasion de m'investir pour la mise en place d'une voie expérimentale d'accès aux études de kinésithérapie par le premier cycle des études médicales. Comme vous, je pense que sept ans après la mise en place de ces expérimentations, le moment est venu de clarifier la situation. Il n'est effectivement pas souhaitable de pérenniser ce qui, depuis 1992, malgré un rapport d'évaluation et par manque de volonté publique, a conduit à une formation initiale à deux vitesses." A cette occasion, son prédécesseur annonçait qu'elle avait mis en place, en accord avec le ministère de l'enseignement supérieur, un groupe de travail chargé de proposer pour le printemps 1996 au plus tard les modalités de faisabilité d'une généralisation de cette formation expérimentale. Il lui demande donc s'il est toujours dans les intentions du Gouvernement de généraliser les expérimentations effectuées à propos de la formation initiale des masseurs-kinésithérapeutes et, si oui, si le calendrier proposé par son prédécesseur sera respecté. »

La parole est à M. Guy Teissier, pour exposer sa question.

M. Guy Teissier. Madame le ministre délégué pour l'emploi, ma question a trait à la formation initiale des masseurs-kinésithérapeutes.

Le 28 octobre dernier, s'exprimant devant le XXXII^e congrès administratif de la Fédération française des masseurs-kinésithérapeutes-rééducateurs, Mme Elisabeth Hubert, alors ministre de la santé publique et de l'assurance maladie, déclarait : « J'ai eu l'occasion de m'investir pour la mise en place d'une voie expérimentale

d'accès aux études de kinésithérapie par le premier cycle des études médicales. Comme vous, je pense que sept ans après la mise en place de ces expérimentations, le moment est venu de clarifier la situation. » Il est vrai qu'en France, souvent le provisoire dure. Et elle ajoutait : « Il n'est effectivement pas souhaitable de pérenniser ce qui, depuis 1992, malgré un rapport d'évaluation et par manque de volonté publique, a conduit à une formation initiale à deux vitesses. »

Autrement dit, madame le ministre, la proposition de Mme Hubert – qui répond, je le précise, à l'attente de la profession – consistait à obliger les étudiants à faire une première année de médecine avant de pouvoir intégrer le cycle classique des trois années de formation de kinésithérapie.

Cette année d'études, faite en tronc commun avec les études de médecine, permettrait aux futurs masseurs-kinésithérapeutes de posséder une base plus solide, notamment en matière d'anatomie. De ce fait, la qualité des soins prodigués serait meilleure, ce qui ne pourrait que satisfaire les malades.

Par ailleurs, à l'occasion de ce congrès, Mme Hubert annonçait qu'elle avait mis en place, en accord avec le ministère de l'enseignement supérieur, un groupe de travail chargé de proposer, pour le printemps 1996 au plus tard – nous y sommes presque –, les modalités de faisabilité d'une généralisation de cette formation, jusqu'alors expérimentale.

Aussi, madame le ministre, ma question sera double. Etes-vous favorable à la généralisation des expérimentations menées maintenant depuis près de sept ans dans six écoles seulement ? Si oui, pouvez-vous me confirmer que les engagements pris par Mme Hubert sur le calendrier du groupe de travail seront effectivement respectés ?

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de M. Gaymard, retenu ce matin par l'exercice de ses fonctions.

Votre question porte sur le devenir de l'expérimentation relative au recrutement en institut de formation en masso-kinésithérapie par une sélection effectuée au cours d'une première année de médecine « aménagée » au lieu du concours traditionnel sur trois matières : biologie, physique et chimie.

Cette expérimentation, qui concerne six instituts en France, a débuté pour les instituts de Vichy et Dijon en 1989, celui de Nice en 1990 et ceux de Lyon, Bordeaux et Besançon en 1991. Initialement prévue pour une période de trois ans, cette expérimentation est prorogée chaque année dans l'attente d'une prise de position définitive en liaison avec le ministère de l'éducation.

Les deux ministères concernés analysent aujourd'hui les conditions de faisabilité d'une telle généralisation, en particulier au regard des objectifs de formation des masseurs-kinésithérapeutes et des problèmes nouveaux – capacités d'accueil et problèmes humains – posés par l'évolution du nombre d'étudiants admis en première année de premier cycle des études médicales – PCEM1 – au cours des dernières années. Les chiffres de 1995 font en effet état de 30 000 étudiants environ en PCEM1 pour 3 570 postes au concours.

Parallèlement, la forte augmentation du nombre de candidats aux concours de masso-kinésithérapeute sur les cinq dernières années – plus 40 p. 100 – amène l'ensei-

gnement supérieur, confronté à ces difficultés, à s'interroger sur le problème d'une généralisation qui pourrait conduire à accueillir en PCEMI au moins 7 000 étudiants supplémentaires par an pour 1 500 places annuelles en masso-kinésithérapie actuellement.

Vous comprendrez aisément, monsieur le député, qu'il convient en l'espèce de ne pas prendre de décision hâtive. C'est pourquoi un groupe de travail, composé de représentants des deux administrations concernées, étudie actuellement en liaison avec des représentants des enseignants les solutions susceptibles d'être retenues.

Je peux vous affirmer que nous avons la volonté de régler au plus vite cette importante question.

M. le président. La parole est à M. Guy Teissier.

M. Guy Teissier. Je vous remercie, madame le ministre, de cette réponse, mais elle confirme, me semble-t-il, la pérennisation dans la durée de cette situation hybride d'une formation à deux vitesses. Je comprends parfaitement les risques d'engorgement que fait courir l'afflux d'étudiants nouveaux en première année de médecine, mais la profession ne saurait se satisfaire d'une formation initiale à deux vitesses, l'une étant délivrée en institut, l'autre en médecine. Après plus de sept années d'attente et d'observation, il serait urgent de régler ce problème d'une façon ou d'une autre.

DÉROGATIONS ACCORDÉES EN MATIÈRE DE DURÉE ET D'AMÉNAGEMENT DU TRAVAIL

M. le président. M. Jean Urbaniak a présenté une question, n° 802, ainsi rédigée :

« M. Jean Urbaniak attire l'attention de M. le ministre du travail et des affaires sociales sur l'application de l'article 26 de l'ordonnance n° 82-41 du 16 janvier 1982. Cet article prévoit en effet que « dans les entreprises entrant dans le champ d'application de l'article L. 212-1 du code du travail, la durée du travail des salariés travaillant de façon permanente en équipes successives selon un rythme continu ne devra pas être supérieure en moyenne, sur une année, à trente-cinq heures par semaine travaillée, au plus tard le 31 décembre 1983 ». Ces mesures d'aménagement du temps de travail s'appliquent dès que le travail est organisé selon un rythme continu, alternativement dans une équipe du matin, de l'après-midi ou du soir, tout au long de l'année, l'établissement étant ouvert sept jours sur sept, dimanches et jours fériés inclus. Au moment où la réflexion des pouvoirs publics et des partenaires sociaux s'oriente en faveur de l'aménagement et de la réduction du temps de travail pour améliorer tant la compétitivité des entreprises que la situation de l'emploi, il apparaît quelque peu singulier de constater dans de nombreux établissements la mise en place de dérogations à l'organisation du travail telle qu'elle se trouve définie dans l'ordonnance précitée alors même que son application revêt un caractère obligatoire depuis le 31 décembre 1983. En conséquence, et dans l'attente de la définition d'un nouveau cadre législatif destiné à favoriser avec l'aménagement du temps de travail la création d'emplois, il lui demande s'il est dans ses intentions de favoriser l'application des dispositions légales existantes contenues dans l'ordonnance n° 82-41 du 16 janvier 1982. »

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

M. Jean Urbaniak. Madame le ministre délégué pour l'emploi, les modalités de la mise en œuvre d'une réduction négociée du temps de travail font actuellement l'objet de nombreuses réflexions. Certaines initiatives prises récemment ont abouti à des résultats tout à fait encourageants. Je pense, par exemple, à la signature par les organisations patronales et les confédérations syndicales de l'accord cadre sur l'emploi du 31 octobre dernier.

Les pouvoirs publics ont, à cette occasion, laissé aux partenaires sociaux le soin de définir par la négociation les modalités d'engagement au niveau des branches professionnelles des améliorations susceptibles d'être apportées dans le domaine de la réduction de la durée du travail.

Bien entendu, on ne peut que se réjouir que les représentants du patronat et des syndicats s'accordent autour d'une intention négociée, mais il importe que les dispositions envisagées tiennent compte des aménagements du temps de travail qui ont d'ores et déjà été fixés par la réglementation.

C'est ainsi que l'ordonnance du 16 janvier 1982 permet une adaptation de l'organisation du travail aux variations de l'activité de l'entreprise. En effet, cette ordonnance a prévu que, dans les entreprises entrant dans le champ d'application de l'article L. 212-1 du code du travail, la durée du travail des salariés ne pourrait être supérieure en moyenne, sur une année, à trente-cinq heures par semaine travaillée. Cette disposition, qui revêt un caractère obligatoire depuis le 31 décembre 1983, doit s'appliquer dès lors que le travail est organisé de façon continue, selon un rythme de trois fois huit heures, alternativement par équipes du matin, de l'après-midi et du soir, tout au long de l'année, l'établissement étant ouvert sept jours sur sept, dimanches et jours fériés inclus.

Les études menées par l'Institut national de recherche et de sécurité démontrent, en effet, que le travail posté et le travail de nuit, en bouleversant les rythmes biologiques des salariés, font apparaître des troubles physiques et psychologiques mais sont surtout à l'origine d'un vieillissement prématuré, donc d'une mortalité précoce, dans la mesure où quinze ans de travail posté correspondent, selon ces études, à vingt ans de vieillissement.

L'impératif, dès 1982, était donc d'imposer une diminution du temps de travail pour les travailleurs postés et les travailleurs de nuit occupés par les établissements – quelles que soient les branches professionnelles – dont l'activité s'exerce en continu, avec notamment des modifications imposées des horaires de travail des salariés du fait d'une alternance sur les différents postes définis par le cycle de travail.

Cependant, il s'avérerait que les salariés occupés dans un service travaillant en continu, avec une équipe fixe de nuit et deux équipes alternantes matin et après-midi, ne relèveraient pas d'une telle mesure. Cette interprétation des dispositions de l'article 26 de l'ordonnance du 16 janvier 1982 donne lieu actuellement à de très nombreux litiges. Les entreprises tentent, en effet, de se soustraire à l'application du dispositif précité en modifiant les contrats de travail pour faire disparaître l'alternance sur les différents postes, au profit d'une équipe de nuit qui serait fixe et de deux équipes alternantes du matin et de l'après-midi.

D'autres établissements refusent d'appliquer les trente-cinq heures en arguant que l'équipe de nuit, d'une part, est souvent plus réduite et, d'autre part, réalise un travail moins intense que les deux équipes de jour.

Madame le ministre, il est entendu qu'il est nécessaire de laisser aux partenaires sociaux le soin de faire progresser les négociations de branche relatives à la réduction du temps de travail. Mais pouvez-vous me préciser s'il est dans les intentions du Gouvernement de veiller à l'application réelle de l'ordonnance du 16 janvier 1982, pour tenir compte à la fois de son caractère obligatoire et, bien entendu, du souci d'équité qu'elle prescrit en faveur de la réduction du temps de travail, sans réduction de salaire des travailleurs postés ?

Par ailleurs, afin d'améliorer la portée de cette ordonnance qui s'avère favorable à l'amélioration des conditions de travail des salariés concernés mais aussi à la création d'emplois, entendez-vous limiter le nombre de dérogations dont elle fait actuellement l'objet ?

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Monsieur le député, tout d'abord, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de M. Barrot, retenu par ailleurs.

Je tiens à rappeler que Jacques Barrot et moi-même portons grand intérêt aux réflexions sur l'aménagement du temps de travail.

Il s'agit, par l'organisation du temps de travail, d'assurer à la fois la souplesse nécessaire aux entreprises dans un contexte de forte concurrence internationale et de mondialisation des échanges, la sauvegarde ou la création d'emplois et, bien entendu, l'amélioration des conditions de travail et de choix de vie des salariés.

Il nous apparaît que la négociation collective est le moyen de parvenir au meilleur équilibre entre ces différents impératifs. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes profondément réjouis de l'accord auquel sont parvenus les partenaires sociaux le 31 octobre 1995 et de la fixation d'un calendrier des négociations de branche. Les services du ministère suivront de très près l'avancée de ces travaux. D'autant que, lors du sommet social du 21 décembre dernier, les partenaires sociaux ont convenu de la nécessité d'accélérer leurs négociations sur ce sujet.

Dans ce contexte, M. Barrot et moi-même sommes extrêmement attachés à ce que les dispositifs existants, qui visent à limiter la pénibilité du travail et à réduire sa durée, soient effectivement respectés. C'est le cas des dispositions concernant les salariés travaillant en équipes successives, dans le cadre d'une organisation du travail en continu, dont la durée du travail ne doit, en effet, pas être supérieure à trente-cinq heures en moyenne par semaine travaillée.

Le choix du nombre d'équipes en place est ici déterminant : si le système est organisé en cinq équipes, chacune d'entre elles ne peut mathématiquement pas travailler plus de trente-trois heures par semaine pour assurer les 168 heures totales. Ce choix d'un nombre suffisant d'équipes peut être un choix créateur d'emplois et milite en faveur de sa systématisation. C'est pourquoi les services du ministère s'attachent déjà à une bonne application de l'article 26 de l'ordonnance de 1982, et ils continueront dans cette voie.

J'espère avoir répondu ainsi à vos interrogations, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Jean Urbaniak.

M. Jean Urbaniak. Madame le ministre, je vous remercie d'avoir rappelé l'intérêt que M. Barrot et vous-mêmes portez aux problèmes concernant l'aménagement du temps de travail, ainsi que de la vigilance dont vous faites preuve quant à l'application des textes en vigueur.

Je rappelle qu'un arrêt rendu le 7 juin dernier par la chambre sociale de la Cour de cassation insiste sur les problèmes posés par la définition du travail de nuit ; l'attitude de certaines entreprises conduit celles-ci à faire de véritables procès d'intention.

PRISE EN CHARGE DES OBJECTEURS DE CONSCIENCE TRAVAILLANT DANS DES ASSOCIATIONS

M. le président. M. Eric Duboc a présenté une question, n° 805, ainsi rédigée :

« L'association Poitou-Charentes Nature, qui accueille des objecteurs de conscience dans le cadre du service civil, se trouve aujourd'hui dans une situation financière extrêmement difficile. En effet, depuis plusieurs années, elle ne reçoit du ministère de l'environnement qu'une faible partie des remboursements des frais de prise en charge des objecteurs de conscience. Au 31 décembre 1995, la créance devrait atteindre 405 000 F, ce qui représenterait dix-sept mois de retard cumulés. De plus, l'association a été informée officiellement qu'elle ne recevrait pas de nouveau versement avant l'été 1996, l'insuffisance de la dotation depuis 1989 ne permettant pas de fixer les prochaines échéances précisément. En réponse à une question écrite, le précédent ministre de l'environnement informait M. Eric Duboc que ces délais résultaient de l'insuffisance des crédits reversés au budget de son ministère par le ministère des affaires sociales. M. Eric Duboc demande donc à M. le ministre du travail et des affaires sociales de bien vouloir intervenir afin de mettre fin à ces retards de paiement, qui mettent aujourd'hui en péril de nombreuses associations. La ponction sur sa trésorerie est telle que, dès janvier prochain, Poitou-Charentes Nature se verra dans l'impossibilité de payer les salaires et les indemnités. »

La parole est à M. Eric Duboc, pour exposer sa question.

M. Eric Duboc. Je veux me faire l'interprète de nombreuses associations de protection de l'environnement qui sont dans une situation financière très difficile car elles accueillent des objecteurs de conscience.

En effet, d'un côté, l'Etat les encourage à accueillir des objecteurs de conscience mais, de l'autre, il tarde à payer les indemnités liées à cet accueil, ce qui est très préoccupant.

Nous constatons de tels retards depuis plusieurs années et l'association France Nature Environnement évalue la dette de l'Etat à l'égard des associations entre 6 et 10 millions de francs, ce qui provoque des problèmes de trésorerie considérables. J'insisterai plus particulièrement sur le cas de l'association Poitou-Charentes Nature, située à Poitiers, et à laquelle l'Etat doit plus de 400 000 francs depuis dix-sept mois.

Nous étions confiants, le 11 octobre dernier, lorsque Mme Lepage a annoncé à Poitou-Charentes Nature qu'une subvention de 137 000 francs allait lui être rapidement allouée. Mais, à ce jour, cette subvention n'a toujours pas été débloquée.

Nous comprenons bien les contraintes financières de l'Etat et les difficultés budgétaires auxquelles il doit faire face, mais il convient qu'il honore sa signature et ses engagements.

C'est le ministère du travail et des affaires sociales qui doit débloquent ces subventions vers le ministère de l'environnement. Quelles sont ses intentions ? Peut-on envisager un calendrier permettant d'apporter une solution à une situation très préoccupante qui risque de mettre en cessation de paiements de très nombreuses associations de défense de l'environnement ?

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Monsieur le député, je vous prie d'excuser l'absence de M. Jacques Barrot, qui m'a demandé de répondre à votre question.

Les crédits destinés à la prise en charge des objecteurs de conscience sont inscrits au budget du ministère chargé des affaires sociales dans le cadre de la loi de finances, puis répartis deux fois par an entre les différents ministères partenaires par arrêtés du ministère du budget et gérés par chacun des départements ministériels concernés.

Ces crédits augmentent de manière significative en 1996, de 35 millions de francs, portant à 300 millions de francs le montant de la dotation destinée à cette action. Cet accroissement améliorera incontestablement le dispositif de règlement en vigueur.

Il convient toutefois de rappeler que le délai de remboursement intervient après service fait, sur présentation de mémoires de frais trimestriels, et que le délai de remboursement comporte un délai incompressible imposé par la réglementation de la comptabilité publique. Les organismes d'accueil doivent donc prendre en compte cette donnée lors du dépôt de leur demande d'habilitation pour l'accueil de ces appelés.

En ce qui concerne l'association Poitou-Charentes Nature, Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement, s'est engagée à examiner en priorité, dès le début de cette année, la demande de remboursement présentée à ce titre ; je ne manquerai pas de lui rappeler cet engagement afin qu'une réponse vous soit donnée dans les meilleurs délais.

En tout état de cause, le mode de prise en charge des objecteurs de conscience pourrait être revu à l'occasion d'une réforme de grande ampleur du service national, qui devrait prendre en compte l'ensemble des données du problème, et plus particulièrement son aspect financier.

M. le président. La parole est à M. Eric Duboc.

M. Eric Duboc. Je vous remercie, madame le ministre, de cette réponse qui semble encourageante.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU DIPLÔME D'ÉTAT D'INFIRMIER

M. le président. M. François Roussel a présenté une question, n° 808, ainsi rédigée :

« M. François Roussel attire l'attention de M. le ministre du travail et des affaires sociales sur la situation des infirmiers du secteur psychiatrique auxquels les directions régionales des affaires sanitaires et sociales (DRASS) refusent de délivrer les attestations de diplôme visées à l'arrêté ministériel du 26 octobre 1994 (*Journal officiel* du 3 novembre

1994, p. 15607). En vertu des dispositions de l'article 1^{er} de cet arrêté, qui n'est toujours pas respecté, « le diplôme d'Etat d'infirmier est attribué de droit aux personnes titulaires du diplôme d'infirmier du secteur psychiatrique qui en font la demande auprès de la direction régionale des affaires sanitaires et sociales qui leur avait délivré le diplôme ». Il lui rappelle à cet effet que, par lettre du 26 juillet 1995, Mme le ministre de la santé publique et de l'assurance maladie lui avait précisé que les DRASS, bien que ne disposant pas d'imprimés en nombre suffisant pour délivrer les diplômes d'équivalence aux personnes intéressées qui en font la demande, devaient néanmoins délivrer aux intéressés les attestations de diplôme. Or certaines DRASS auraient reçu des consignes orales de la direction générale de la santé pour ne pas appliquer le dispositif de reconnaissance d'équivalence tel que visé par l'arrêté ministériel du 26 octobre 1994. Il souhaiterait donc connaître les mesures susceptibles d'être prises rapidement pour mettre un terme à cette situation tout à fait anormale et avoir des précisions sur deux points à propos desquels le Gouvernement ne s'est pas prononcé à ce jour : la remise à niveau pour l'ensemble du personnel infirmier diplômé d'Etat ou du secteur psychiatrique lorsqu'il y a changement d'activité au sein de la profession ainsi que la validation du diplôme d'infirmier conformément aux directives européennes. »

La parole est à M. François Roussel, pour exposer sa question.

M. François Roussel. Le problème de la reconnaissance d'un diplôme d'équivalence pour les infirmiers et infirmières du secteur psychiatrique n'est pas nouveau. J'en avais saisi Mme Veil, alors ministre des affaires sociales et de la santé, et j'osais espérer qu'il était définitivement réglé puisque, à la suite de mon intervention, ainsi que de celles de plusieurs de mes collègues, dont Bernard Carayon et Philippe Legras, un arrêté ministériel en date du 26 octobre 1994, paru au *Journal officiel* du 3 novembre suivant, mettait un terme à la partie de bras de fer qui opposait les infirmiers et infirmières du secteur psychiatrique au ministre de la santé.

L'article 1^{er} de cet arrêté est très clair : « Le diplôme d'Etat d'infirmier est attribué de droit aux personnes titulaires du diplôme d'infirmier du secteur psychiatrique qui en font la demande auprès de la direction régionale des affaires sanitaires et sociales qui leur a délivré le diplôme. » Mais, dans la pratique, les dispositions de cet arrêté ne sont pas appliquées.

Mme Hubert m'avait écrit, le 26 juillet dernier, pour me préciser que, bien que manquant d'imprimés mis à leur disposition par l'Imprimerie nationale, les DRASS devaient – j'insiste sur le mot – délivrer aux intéressés qui en faisaient la demande des attestations provisoires de diplôme.

Or j'apprends avec consternation que les dispositions de cet arrêté ne sont toujours pas appliquées alors même que les nouveaux imprimés sont disponibles. Des consignes ont été délibérément données pour mettre en échec l'arrêté ministériel du 26 octobre 1994. Une lettre émanant d'une direction régionale des affaires sanitaires et sociales, signée le 14 décembre 1995 par l'adjoint au directeur régional, est à cet égard sans ambiguïté : « Suite aux consignes données par une administration centrale, mes services ne sont pas en mesure de délivrer le diplôme d'Etat aux personnes titulaires du diplôme d'infirmier du secteur psychiatrique. »

Nous sommes au cœur même du problème : il s'agit de la confiance que tant de nos concitoyens réclament.

Qui donne les instructions ? Le ministre des affaires sociales, les bureaux ou le directeur général de la santé, sans que le ministre ni son cabinet en soient informés ?

Je souhaiterais que cette question soit élucidée et connaître les mesures susceptibles d'être prises pour mettre un terme à une situation ou à des pratiques tout à fait anormales, voire ubuesques.

Restent deux points sur lesquels le Gouvernement ne s'est pas prononcé à ce jour : d'une part, la remise à niveau pour l'ensemble du personnel infirmier diplômé d'Etat ou du secteur psychiatrique lorsqu'il y a changement d'activité au sein de la profession et, d'autre part, la validation du diplôme d'infirmier, conformément aux directives européennes.

Je remercie par avance le Gouvernement des éclaircissements qu'il pourra m'apporter sur l'ensemble de ces points.

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Monsieur le député, je vous transmettrai les éléments de réponse que m'a donnés M. Jacques Barrot, qui ne peut être présent ce matin, ce dont je vous prie de l'excuser.

L'arrêté du 26 octobre 1994 relatif à l'attribution du diplôme d'Etat d'infirmier aux personnes titulaires du diplôme d'infirmier du secteur psychiatrique a fait l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'Etat et d'un recours devant la Commission de l'Union européenne pour non-respect de la réglementation communautaire.

Ces deux recours sont certainement à l'origine des difficultés que vous avez évoquées.

Le Conseil d'Etat n'a pas statué à ce jour sur le recours dont il a été saisi.

En revanche, la Commission, dans un avis motivé en date du 13 décembre 1995, a estimé que l'arrêté précité n'était pas conforme aux directives communautaires relatives à la libre circulation au sein de l'Union européenne des infirmiers responsables des soins généraux. Elle a donc demandé aux services du ministère de suspendre la délivrance du diplôme d'Etat d'infirmier aux infirmiers du secteur psychiatrique, ce qui a été fait.

Compte tenu de ces éléments, nous négocions actuellement avec la Commission en vue de mettre en place un dispositif à la fois respectueux du droit communautaire et conforme, dans toute la mesure du possible, aux intérêts des personnels concernés.

Telle est la situation qui explique la suspension de la délivrance des diplômes.

Quant aux deux autres points que vous avez évoqués, monsieur le député, il vous sera répondu ultérieurement par écrit.

M. le président. La parole est à M. François Roussel.

M. François Roussel. Je vous remercie, madame le ministre, des éclaircissements que vous avez bien voulu m'apporter sur les deux recours qui ont été déposés. Je vous demande de vous faire mon interprète auprès de M. le ministre du travail et des affaires sociales et de lui rappeler que les infirmiers du secteur psychiatrique sont des infirmiers comme les autres et qu'ils méritent autant d'égards. Je souhaite que les services du ministère instruisent ce dossier avec un grand soin afin que ce problème soit définitivement réglé.

DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DES ENTREPRISES DUES AUX RETARDS DE PAIEMENT DES COLLECTIVITÉS LOCALES

M. le président. M. Pierre Bernard a présenté une question, n° 803, ainsi rédigée :

« M. Pierre Bernard attire l'attention de M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat sur les difficultés financières des entreprises françaises, dues notamment aux retards de paiement des collectivités locales. Les entreprises françaises sont dans une situation particulièrement difficile. Si le Gouvernement est conscient des difficultés engendrées par les grèves du mois de décembre, prend-il la mesure des problèmes dus aux retards de paiement ? Il constate que les collectivités locales dépassent largement le délai légal de quarante-cinq jours, en raison des problèmes de trésorerie générés par les retards des transferts financiers de l'Etat, et de la longueur des procédures de mandatement des dépenses. Les entreprises doivent recourir au crédit bancaire, d'un coût élevé. En conséquence, il lui demande comment permettre aux collectivités de respecter le délai légal, d'autant plus qu'elles sont invitées, depuis le 1^{er} janvier 1995, à s'aligner sur le délai de trente-cinq jours imposé à l'Etat et aux établissements publics. »

La parole est à M. Pierre Bernard, pour exposer sa question.

M. Pierre Bernard. Je me permets d'appeler l'attention du Gouvernement sur la situation particulièrement difficile des entreprises françaises, tant sur le plan conjoncturel que sur le plan structurel. Dès avant les grèves du mois de décembre, la consommation de produits manufacturés s'est effondrée de 4,4 p. 100 entre septembre et octobre 1995, tandis que les ventes du commerce chutaient de 12,4 p. 100. Tous les indicateurs économiques montrent que l'activité a effectué un nouveau plongeon depuis, surtout la consommation des ménages.

Le Gouvernement semble conscient des difficultés transitoires engendrées par les grèves, mais je souhaite savoir s'il a bien pris la mesure des problèmes structurels dus aux retards de paiement incombant à l'Etat, aux établissements publics, et surtout aux collectivités locales.

En effet, ces dernières dépassent très souvent le délai légal de paiement aux entreprises, fixé par le code des marchés publics à quarante-cinq jours. Cette situation tient pour partie aux problèmes de trésorerie qu'elles connaissent fréquemment, car elle reçoivent tardivement les fonds dus par l'Etat au titre des transferts financiers. Le cas n'est pas général, mais certaines communes sont confrontées à ce problème et cela aboutit à une gêne pour les entreprises.

Par ailleurs, les procédures de mandatement des dépenses des collectivités locales sont plus longues et complexes que celles de l'Etat et des établissements publics. De ce fait, les entreprises doivent recourir au crédit bancaire, dont le coût est élevé.

Au-delà de ces problèmes de financement communs à la plupart des collectivités, trois ou quatre communes françaises, dont ma ville de Montfermeil, connaissent une situation encore plus pénalisante.

Les opérations du type rachat d'appartements à l'Etat en vue d'un regroupement de copropriétés, celles-ci comportant parfois des parts de SCI, donnent lieu à des programmes de destruction, d'échange et de réhabilitation

extrêmement complexes. Ainsi, l'opération pluriannuelle du quartier des Bosquets a pour particularité de s'appliquer à un grand nombre de petits propriétaires privés et non à un opérateur immobilier unique. Au total, du fait de la multiplicité des intervenants publics et privés – copropriétaires, syndics, notaires, avocats, services fiscaux, service des domaines –, de la complexité et de la longueur des procédures régissant les transactions immobilières, des frais d'huissier et d'avocat engagés, les subventions de l'Etat ou les remboursements sont accordés avec des différés importants, et c'est la commune qui doit assurer l'essentiel du portage financier alors que sa trésorerie n'est pas toujours très solide, ce qui la contraint à allonger ses délais de paiement aux entreprises.

Ces retards sont d'autant plus regrettables que, depuis le 1^{er} janvier 1995, le délai de mandatement a été fixé pour l'Etat et ses établissements publics à trente-cinq jours, et que les collectivités locales ont été invitées à appliquer des dispositions semblables.

Je souhaite donc savoir si, dans un contexte économique particulièrement difficile, le Gouvernement entend prendre des mesures permettant aux collectivités locales de respecter ces délais. J'appelle plus particulièrement son attention sur la nécessité d'une réforme qui simplifierait les procédures de transferts de fonds et de mandatement des dépenses des collectivités locales.

Enfin, je demande si, au vu du cas de Montfermeil notamment, il ne serait pas judicieux de prévoir un découvert autorisé, sans frais ni agios, auprès du Trésor, au bénéfice des collectivités locales, à hauteur des sommes que leur doit l'Etat, ce qui permettrait à celles-ci de désintéresser leurs fournisseurs dans les quarante-cinq jours suivant la production des mémoires et factures.

Au cas où cette réforme ne serait pas mise en œuvre, je souhaiterais connaître la réponse pratique que le Gouvernement se propose d'apporter au problème de villes comme Montfermeil. Il serait d'ailleurs souhaitable que le plan PME, en cours d'élaboration, puisse être aménagé en fonction des propositions que j'ai faites.

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, *ministre délégué pour l'emploi*. Monsieur le député, je vous répondrai au lieu et place de M. Raffarin, aujourd'hui en déplacement dans les Deux-Sèvres et dont je vous prie de bien vouloir excuser l'absence.

Les délais de paiement des collectivités locales sont l'une des préoccupations importantes du Gouvernement, notamment du ministère des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat.

En effet, s'il s'agit d'un mode de financement classique des circuits économiques, leur allongement régulièrement constaté crée des tensions incontestables eu égard à la situation financière des entreprises, source de déséquilibres de nature à mettre en péril les plus fragiles d'entre elles dans un contexte économique difficile.

Hormis le crédit interentreprise se pose effectivement la question des délais de paiement des collectivités locales, mais aussi d'un certain nombre d'organismes publics soumis au code des marchés publics.

Cette question importante va recevoir une réponse dans la réforme du code des marchés publics, qui fera suite au rapport d'un de vos collègues, M. Trassy-Paillogues, auquel le Premier ministre a confié une mission sur ce sujet.

C'est à ce titre que des décisions ont d'ores et déjà été annoncées dans le cadre du plan PME pour la France, présenté le 27 novembre dernier à Bordeaux par M. Alain Juppé.

Actuellement, les collectivités publiques ne sont contraintes par le code des marchés publics qu'en ce qui concerne le délai de mandatement, c'est-à-dire la durée qui va de la réception de la facture de l'entreprise au moment où l'acheteur public transmet l'ensemble des pièces justificatives au comptable public.

Ce délai, de quarante-cinq jours, est réduit à trente-cinq jours pour les marchés de l'Etat. Le comptable public n'est, quant à lui, tenu à aucun délai légal.

Pour pouvoir réduire les délais de paiement et assurer aux entreprises un règlement à date certaine sera introduite par voie législative dans le code des marchés publics la notion de « délai global de règlement », incluant l'ensemble des temps de traitement de l'ordonnateur du marché et du comptable public.

Ce délai de règlement sera d'ordre public pour l'Etat et de nature contractuelle pour les collectivités locales, qui devront le faire explicitement figurer dans leurs appels d'offres et leurs contrats.

Ce premier point me paraît important.

Second point : en cas de non-respect des délais légaux par les collectivités publiques, la loi comporte déjà des mesures garantissant le paiement effectif d'intérêts moratoires aux entreprises, par une procédure d'information – effectuée par le trésorier-payeur général – du représentant de l'Etat, et qui permet au préfet d'agir jusqu'au mandatement d'office des sommes dues. Un nouveau texte législatif instituera le calcul et le paiement automatique, par les comptables publics, d'intérêts de retard sur la base du taux bancaire aux contractants de la plupart des marchés de l'Etat ou des collectivités locales.

Votre assemblée sera appelée, dans les semaines à venir, à étudier un texte qui se voudra ambitieux sur ce sujet difficile. A cette occasion, vous aurez la possibilité de mettre en évidence un certain nombre d'éléments, ce qui permettra certainement d'enrichir le projet de loi qui aura été élaboré puis présenté par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Pierre Bernard.

M. Pierre Bernard. Madame le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je pense que la situation pourra être effectivement améliorée. Cela dit, je voudrais que vous compreniez bien que mes préoccupations sont contradictoires : je défends les intérêts des entreprises tout en déplorant que les collectivités locales soient pénalisées par des intérêts moratoires.

Mme le ministre délégué pour l'emploi. J'ai bien compris !

M. Pierre Bernard. Or, généralement, les villes qui doivent des intérêts moratoires ne sont pas riches et elles sont confrontées à des difficultés de tous ordres, que vous devinez.

Quant au mandatement, dont vous avez parlé, il existe lorsque le maire a signé, en tant qu'ordonnateur, un mandat qu'il transmet ensuite au trésorier-payeur chargé d'assurer le financement. Mais celui-ci peut très bien ne pas avoir les fonds nécessaires et conserver le mandat jusqu'au moment où le compte de la commune concernée sera crédité. Il ne faudrait donc pas qu'il y ait une petite hypocrisie – de la part de la commune s'entend –, le

maire, pour se donner bonne conscience, signant le mandat et l'envoyant au trésorier-payeur en pensant que, si le trésorier-payeur ne paie pas, ce ne sera pas son problème.

Je ne veux pas dire qu'il faut donner une conscience aux maires, car ils en ont tous une.

Mme le ministre délégué pour l'emploi. Certes !

M. Pierre Bernard. Mais il y a certainement d'autres moyens que les prêts ou les intérêts moratoires permettant de faire en sorte que les communes puissent se libérer des dettes qu'elles ont contractées vis-à-vis des entreprises et, surtout, que les entreprises puissent, dans des délais relativement convenables, voir leurs factures honorées.

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

Je vais suspendre la séance pour cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures cinq, est reprise à onze heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

2

TRANSPORTS

Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif aux transports (n^{os} 2452, 2485).

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi qui revient ce matin devant votre assemblée en deuxième lecture a pour objet de renforcer la sécurité des différents modes de transport et de mettre en conformité notre dispositif juridique avec nos obligations communautaires.

Je ne reviendrai pas sur le fond du texte, qui a fait l'objet d'un examen approfondi de la part de votre commission et de votre rapporteur. Le travail des deux assemblées a permis d'enrichir et d'améliorer le projet de loi proposé par le Gouvernement, et je les en remercie.

Après une deuxième lecture au Sénat, quatre articles, sur les vingt-huit que comportait initialement le projet de loi, restent en discussion.

L'article 22 *bis* résulte d'un amendement déposé par le Gouvernement en deuxième lecture au Sénat. Il tend à renforcer les pouvoirs de contrôle des agents de l'Etat – officiers de police judiciaire et agents des douanes – dans les espaces portuaires. Ces agents pourront si, comme vos collègues du Sénat, vous adoptez ce nouvel article, procéder à des visites à titre préventif des biens et

des personnes, à l'exclusion de la fouille à corps et de la visite manuelle des bagages à main, et se faire assister pour ces tâches par des personnels placés sous leurs ordres. Cet article ne fait que reprendre, pour le domaine portuaire, ce qui avait été adopté par les deux assemblées en ce qui concerne les aéroports.

Les trois autres articles restant en discussion, après précisions ou légères modifications par le Sénat, devraient emporter votre adhésion sans difficulté.

Ils concernent, pour ce qui concerne le secteur maritime, les sanctions pénales pour incinération en mer et, pour ce qui concerne le secteur aérien, une légère modification du code de l'aviation civile quant aux obligations auxquelles devront satisfaire les expéditeurs connus afin d'obtenir ou de conserver l'agrément du ministère des transports – il s'agit du transport de fret ; enfin, en ce qui concerne l'aménagement de la portion de la Saône entre Laperrière et Lyon, dans le cadre des travaux du canal Rhin-Rhône, le Sénat a préféré substituer au terme d'« aménagement » celui d'« amélioration », dans un souci de conformité avec le cahier des charges. Sur ce dernier point, il y aura peut-être lieu de s'en remettre à la sagesse de votre assemblée.

Par ailleurs, le Gouvernement va vous proposer de vous prononcer sur un nouvel amendement touchant au secteur aérien. A cet égard, j'ai quelque scrupule car je sais bien qu'une bonne coordination du travail entre le Gouvernement et le Parlement aurait voulu que cet amendement ne vous soit pas proposé aujourd'hui, après une deuxième lecture au Sénat, d'autant plus que le travail parlementaire sur ce texte très technique et un peu ardu a, je le répète, été parfait. Tout en partageant votre souci d'un travail cohérent et harmonieux, je suis persuadée que les raisons de fond qui me conduiront à défendre cet amendement vous convaincront.

De quoi s'agit-il ? De permettre au fonds de péréquation des transports aériens créé par la loi d'orientation relative au développement et à l'aménagement du territoire de verser les subventions au titre de 1995 aux compagnies aériennes françaises qui remplissent des missions de service public.

En effet, bien que la taxe alimentant ce fonds soit perçue depuis le 15 janvier 1995, les ressources n'ont pas été utilisées au cours de cette dernière année, d'une part en raison du temps qui a été nécessaire pour mettre au point les textes d'application relatifs au fonds de péréquation et, d'autre part, en raison de la procédure imposée par la réglementation communautaire pour l'attribution de subventions d'exploitation et de concessions d'exclusivité aux transporteurs aériens.

Il s'agit donc, par cet amendement, d'accomplir un acte économique et politique d'aménagement du territoire, à savoir aider les compagnies aériennes françaises concernées à passer un cap difficile et sauver de très nombreux emplois sur le territoire français.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, ce que je voulais dire, tout en ayant la certitude que, sur les différentes dispositions résultant du travail du Sénat, nous pourrions aller vite, et tout en exprimant mes regrets, mais aussi ma forte motivation, à propos de l'amendement du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de cette deuxième lecture, je ne rappellerai que quelques points.

Certains ont voulu voir dans le texte une sorte de fourre-tout multi-modal. Même si cette appréciation est partiellement fondée, je considérerai quant à moi qu'il s'agit plutôt de la dernière étape d'un processus législatif permettant aux transports français, tous modes confondus, de mieux répondre à l'environnement européen et international et aux nouvelles conditions du marché.

Le projet de loi reprend pour l'essentiel les éléments d'un texte portant diverses dispositions d'ordre maritime, déposé en 1992, ainsi que du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports que l'Assemblée nationale avait adopté en première lecture le 18 novembre 1994.

S'agissant du texte dont nous discutons aujourd'hui, des critiques avaient été émises quant au déséquilibre entre les traitements réservés à chaque mode de transport. Je tiens à rappeler que, dans le projet de 1994, toute la partie relative au contenu et aux conditions de conclusion du contrat de transport routier de marchandises a été intégrée dans la loi sur les clauses abusives.

En outre, ce projet ne saurait faire oublier qu'en matière de transport fluvial nous avons donné à la batellerie les moyens législatifs de son renouveau et de sa modernisation dans la loi relative à l'exploitation commerciale des voies navigables.

Dès lors, la seule insuffisance qui pourrait être évoquée relèverait du domaine de la sécurité routière, qui avait fait l'objet d'un vif débat en 1994. Je tiens à m'inscrire à cet égard dans la logique qui a été développée par Mme le secrétaire d'Etat aux transports, qui privilégie l'effort fait sur l'explication, l'information et l'application des textes existants permettant de réprimer les comportements dangereux au volant.

Sur ce point, un pas important a été franchi depuis septembre dernier avec l'abaissement du seuil d'alcoolémie admissible en conduite à 0,5 gramme par litre.

D'autres efforts devront être faits, l'attention devant être portée à la garantie de la sécurité des passagers des transports collectifs, notamment des enfants. Nous en avons discuté en première lecture et avons reçu de Mme le secrétaire d'Etat toutes les assurances que ce problème serait étudié et ferait l'objet de propositions gouvernementales.

Je dois également exprimer ma satisfaction à propos de l'engagement du Gouvernement, pris au cours de la première lecture, d'avancer rapidement sur le dossier de la répression de la conduite sous l'empire de substances psychotropes. Un conducteur drogué doit encourir les mêmes sanctions qu'un conducteur en état d'imprégnation alcoolique car les risques qu'il fait courir aux tiers sont au moins aussi grands.

L'accord entre l'Assemblée nationale et le Sénat sur le projet de loi qui nous est de nouveau soumis a été particulièrement large. Au cours de notre première lecture, nous avons adopté dix-sept articles dans la rédaction du Sénat. Au cours de sa deuxième lecture, la Haute assemblée a estimé qu'elle pouvait adopter sans modification treize articles. De ce fait, ne restent en discussion que quatre articles du projet de loi, dont deux pour des questions rédactionnelles ou mineures : il s'agit de l'article 5, relatif à l'interdiction des incinérations en mer, et de l'article 23, portant modification du code de l'aviation civile.

Madame le secrétaire d'Etat, vous avez, le 19 décembre dernier, proposé au Sénat, qui vous a suivie sur ce point, un article additionnel, l'article 22 *bis*, qui transpose aux ports maritimes les dispositions de l'article 23 relatif aux contrôles de sécurité dans les aéroports. Il paraît en effet nécessaire, compte tenu du développement des transports et de l'automatisation de certains contrôles, de permettre aux autorités portuaires, personnes publiques, d'habiliter des agents agréés pour effectuer ces contrôles sous les ordres des officiers de police judiciaire.

L'article 28 relatif à la liaison Rhin-Rhône sur la section de la Saône de Laperrière à Lyon, qui résulte de l'adoption par l'Assemblée, en première lecture, d'un amendement de René Beaumont, vise à donner une base légale aux responsabilités qu'assume déjà la Compagnie nationale du Rhône sur ce tronçon.

Ce matin, en application de l'article 88 du règlement, la commission a accepté un amendement du Gouvernement permettant de mettre en œuvre, pour l'exercice 1995, les procédures d'aide aux lignes aériennes d'aménagement du territoire à partir du fonds de péréquation des transports aériens créé par la loi du 4 février 1995 relative au développement et à l'aménagement du territoire. Le texte étant en navette, si cet article additionnel est voté par l'Assemblée, il serait souhaitable de rétablir l'article 28 relatif à la CNR dans la rédaction initiale de l'Assemblée nationale. Tel est le sens d'un amendement que nous avons adopté ce matin.

Il est urgent que les dispositions contenues dans ce texte entrent en vigueur. C'est ce que souhaitent vivement la commission et vous-même, madame le secrétaire d'Etat. Les mesures relatives aux transports maritimes et aériens, notamment, sont particulièrement attendues.

Sous ces réserves, la commission a donné un avis favorable au texte.

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Je me félicite que quatre articles seulement restent en discussion. C'est dire la très large convergence d'idées qui s'est opérée sur ce texte entre le Sénat et l'Assemblée nationale.

Ce projet de loi qui touche tous les secteurs du transport – Mme le secrétaire d'Etat et M. le rapporteur viennent de le rappeler – poursuit deux objectifs principaux : le renforcement de la sécurité et l'harmonisation de notre législation avec les règles communautaires. Il était urgent d'adopter des dispositions relatives à la sécurité dans les aéroports et dans les ports maritimes, qui sera renforcée grâce au recours à des agents privés, agréés pour certaines tâches d'inspection, de filtrage des passagers et des bagages. Le recours à des agents privés n'est pas, pour nous, un obstacle à l'amélioration de la sécurité, bien au contraire.

Par ailleurs, la notion de responsabilité du conducteur et le renforcement des mesures de prévention en matière de sécurité routière vont tout à fait dans le sens souhaité par le groupe UDF, qui s'en félicite. Je remercie, vivement le rapporteur et le président de la commission d'avoir obtenu du Gouvernement qu'il se penche très sérieusement sur l'élaboration d'une législation prévoyant des sanctions en cas de conduite sous l'empire de drogues.

Le parlementaire que je suis ne peut se satisfaire de la façon dont le Gouvernement a présenté son amendement concernant la mise en place du fonds de péréquation des transports aériens mais c'est une question de méthode que je dépasserai. En effet, je me félicite que cet amendement permette d'utiliser rétroactivement, le plus rapidement possible, les fonds collectés depuis le 15 janvier 1995 et jusqu'à présent inemployés pour subventionner les sociétés aériennes qui exploitaient certaines lignes et répondent à des conditions que nous examinerons en détail. L'un des aspects de cet amendement est la mise en place de la loi d'aménagement du territoire à laquelle le groupe UDF est particulièrement sensible.

Enfin, pour conclure, je reviendrai sur l'aménagement de la liaison fluviale Rhin-Rhône et sur l'amendement que j'avais déposé relatif à la légalité des travaux d'aménagement de la Saône entre Laperrière et Lyon. Il y avait en effet un hiatus juridique entre les travaux déjà réalisés au sud de Lyon et ceux effectués au nord-est de Laperrière jusqu'à Mulhouse, qui sont désormais du domaine de la nouvelle société Saône-Rhin – FORELIS – créée entre CNR et EDF dans le cadre de l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire. Il fallait donc régler ce problème.

A cet égard, je n'ai pas bien compris – ou je n'ai pas voulu comprendre – le sens de l'amendement sénatorial qui a substitué au terme d'« aménagement » de la Saône, celui d'« amélioration » – ce dernier étant ambigu et pouvant aller jusqu'à la prise en compte de considérations écologiques sur la qualité des eaux, par exemple. Dans mon amendement, il ne s'agissait évidemment pas d'amélioration de la qualité des eaux, mais de l'aménagement de la Saône pour la navigation à grand gabarit. C'est clair.

J'avais fait cette observation en commission, mais nous nous dirigeons alors vers une adoption conforme et je n'avais pas souhaité présenter un amendement. Nos collègues socialistes et communistes en ont déposé un visant à rétablir le terme « aménagement », et je m'y associerai très largement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen en deuxième lecture de ce projet de loi relatif aux transports nous nous pencherons plus particulièrement sur les dispositions relatives à la sécurité en mer, aux ports maritimes, au transport aérien et au transport fluvial.

Notre collègue Dupilet en première lecture, et moi-même lors de la discussion du projet antérieur, au mois de novembre 1994, avons clairement exprimé notre inquiétude sur les conditions d'application des contrôles effectués par des agents de sociétés privées, tant sur les personnes embarquées et leurs bagages à main, exception faite des fouilles à corps, que sur les bagages de soute dans le domaine du transport aérien. Or nous n'avons reçu aucun apaisement en la matière, et l'adoption définitive de ces dispositions après passage au Sénat confirme toutes nos craintes.

De même, notre inquiétude va grandissant sur les conséquences, pour le droit du travail et la protection sociale de tous les marins embarqués, du vote des deux assemblées sur la création d'un pavillon bis français.

Le Sénat n'a pas manqué d'élargir au transport maritime le champ des dispositions applicables dans le domaine aérien en matière de contrôle des bagages par

des entreprises privées, témoignant ainsi de la volonté de la majorité d'aggraver ce phénomène d'abandon de la puissance publique. Pourquoi ne pas étendre demain de telles dispositions à d'autres secteurs? Cette dérive devient dangereuse pour nos libertés.

Bien sûr, nous n'avons retrouvé aucune trace des éléments du projet de loi de M. Bosson sur le délit de très grande vitesse, enterré à vive allure par le Gouvernement. L'avenir montrera l'impact négatif de cet abandon.

Madame le secrétaire d'Etat, vous nous proposez un texte traitant des transports maritimes, fluvial, aérien, routier, mais qui ne contient aucune disposition sur le transport ferroviaire. Votre texte initial en appelle à la cohérence, mais il n'aura certainement pas pour effet une mise en cohérence de nos différents moyens de transport. En novembre dernier, vous-même et les députés de la majorité nous expliquiez combien était positif le contrat Etat-SNCF proposé par M. Bergougnoux et défendu par le Gouvernement. C'était alors la dernière chance. Quelques jours plus tard, le « contrat » était ajourné, le président de la SNCF limogé, sous la pression du mouvement social, nous disait-on, alors que ce dernier visait en réalité le fond, les orientations, mais certainement pas les hommes. En définitive, le Gouvernement, seul responsable, aura été le seul épargné. Curieuse façon d'exercer les responsabilités! Le contrat est retiré pour déficit de concertation – bien-sûr de la part de la SNCF –, et non pas du pouvoir. Le Premier ministre s'en est scandalisé.

Madame le secrétaire d'Etat, cela fait plus d'un mois que le projet a été retiré. Où et quand le débat a-t-il à nouveau été engagé? Nous avons le droit, dans cette assemblée, d'être informés. Quelles sont les propositions concernant le déficit, les engagements de l'Etat, les choix sur les transferts aux collectivités de certaines compétences, donc sur le désengagement de l'Etat ou de la SNCF? Dois-je vous rappeler, madame le secrétaire d'Etat, la forte émotion qui se manifeste dans l'ensemble du pays à propos de la méthode d'organisation du réseau ferroviaire, et notamment la fermeture de certaines lignes? Quand et comment la représentation nationale sera-t-elle associée à cette démarche?

Le temps presse. En effet, la SNCF attend son contrat depuis le mois de décembre 1994, le premier report étant dû au gouvernement Balladur, pour cause d'élection présidentielle. Quant aux Français, ils ont le sentiment de ne pas être respectés, de ne pas être associés à ce vrai et grand débat pour l'aménagement de notre territoire. En serions-nous privés parce que le Premier ministre a considéré qu'il n'y a pas eu suffisamment de concertation?

Madame le secrétaire d'Etat, le rail mérite un autre sort que celui que vous lui réservez. Notre vote dépendra de vos réponses sur l'ensemble des points abordés.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Ce projet de loi sur les transports traite à la fois de la sécurité, de l'armement naval et du pavillon français. Je me réjouis du travail accompli par nos collègues sénateurs et je réaffirme le soutien du groupe du RPR à ce texte, qui constitue incontestablement un progrès.

Je tiens à souligner l'amélioration apportée par le Sénat en matière de sécurité avec l'extension aux ports maritimes du régime des fouilles applicable dans les aéroports.

Je me réjouis aussi de l'ouverture du Gouvernement s'agissant de la conduite sous l'empire de la drogue, qui pourrait faire l'objet de dispositions futures.

Je tiens également à vous annoncer d'ores et déjà, madame le secrétaire d'Etat, mon soutien à l'amendement que vous défendrez s'agissant de la mise en œuvre attendue des dispositions du FITTVN concernant les transports aériens. Le groupe du RPR se réjouit de voir que le Gouvernement tient ses engagements en la matière, comme il les tient d'ailleurs s'agissant de la mise en œuvre du programme autoroutier.

Il y a quelques semaines, nous étions réunis ici, madame le secrétaire d'Etat, pour l'adoption du budget de votre ministère. Le ministre des transports et vous-même nous aviez indiqué que la hausse de la taxe autoroutière prévue dans le cadre du FITTVN étant adoptée, le programme autoroutier serait exécuté dans les délais. J'ai appris avec satisfaction – je me réjouis de la fermeté dont Bernard Pons et vous-même avez su faire preuve face à Bercy – que les crédits du FDES seraient en hausse de 15 p. 100, ce qui permettra l'exécution du programme autoroutier prévu et l'ouverture cette année des chantiers sur certaines sections de l'A 20, l'A 89 et l'A 87.

S'agissant de la sécurité routière, je souhaite vous faire part de mon inquiétude devant l'apparition d'un nouveau type de fraudes. Pour la première fois ont été arrêtés, en France, des poids lourds équipés de mécanismes correcteurs de tachygraphes, vendus au Japon et installés en Italie. Ces incidents, qui sont intervenus dans ma propre circonscription, soulignent l'urgence d'une concertation européenne plus accentuée en matière de coordination des contrôles et des actions dans le domaine des transports routiers. Je sais que vous y travaillez, mais j'insiste.

Il y a quelques semaines, nous avons ratifié ici la convention alpine. Le protocole transports fait partie de ceux qui n'ont pas encore abouti. Je souhaiterais savoir, madame le secrétaire d'Etat, où nous en sommes s'agissant de la mise en œuvre de ce protocole sensible pour l'ensemble des régions de montagne dans la mesure où il présente à la fois des aspects de sécurité sur des itinéraires surchargés, des aspects environnementaux compte tenu des effets de la pollution et des aspects de prospective pour l'aménagement du territoire, avec la nécessité d'assurer l'écoulement des trafics de fret, donc d'améliorer les liaisons existantes dans le massif alpin.

A l'instar de mon collègue socialiste, j'évoquerai maintenant la situation de la SNCF bien que ce texte n'ait pas pour objet d'en traiter. Évidemment, je ne partage pas l'opinion exprimée par M. Idiart. Je crois en effet, et ce point de vue est largement partagé au sein du groupe RPR, que ce qui s'est passé à la SNCF relève d'une alchimie un peu compliquée et n'est pas seulement le résultat du contrat de plan. Faire porter toutes les responsabilités à celui-ci est manifestement très réducteur et très simplificateur. Une réforme interne à la SNCF devait intervenir, celle des établissements, qui ne dépendait pas du Gouvernement mais concernait la présidence et la direction de la SNCF elle-même. Cette réforme était déjà mal vécue par les cheminots. S'y sont ajoutés le contrat de plan et la réforme de la protection sociale qui vont chacun susciter des interrogations. La situation que nous avons vécue, les uns et les autres, et qui a été préjudiciable à la fois au pays et à la SNCF, est le résultat de cette alchimie, de la coordination des inquiétudes.

Je tiens à remercier le Gouvernement d'avoir engagé une nouvelle démarche. Chacun a pu prendre connaissance de la mission confiée à M. Martinand de préparer les nouvelles bases du contrat de plan. Vous nous avez aussi communiqué la lettre de mission remise à M. Rouvillois, qui a d'ailleurs été annoncée par M. Bernard Pons dans cet hémicycle même. Je suis donc étonné que mon

collègue socialiste se déclare sous-informé sur ce sujet, qui a d'ailleurs été également largement abordé en commission. M. Rouvillois est chargé d'une mission de prospective sur le financement des futurs réseaux TGV. C'est précisément sur ce point et sur celui des investissements que je voudrais insister.

Le contrat de plan comportait des lacunes et l'absence d'un volet investissements a sans doute été préjudiciable à sa compréhension par les cheminots et par les Français. C'est pourquoi le groupe RPR souhaite que le futur contrat de plan intègre un tel volet. Les missions que vous avez confiées, l'une à M. Martinand, l'autre à M. Rouvillois, et qui peuvent se dérouler parallèlement, devraient faciliter l'aboutissement d'une telle démarche.

Par ailleurs, le Parlement devra examiner le schéma directeur des transports au cours du premier semestre, si je m'en tiens aux dispositions de la loi d'aménagement du territoire, et il serait souhaitable que nous ayons, à cette occasion... une discussion d'ensemble qui aborde la signature du nouveau contrat de plan de la SNCF, celui-ci intégrant un important volet investissement comme nous le souhaitons. En effet, la SNCF est confrontée à des difficultés, s'agissant notamment de l'exploitation déficitaire de certaines lignes et de la nécessité de les maintenir ou non, et il est nécessaire d'avoir une vision prospective pour cette grande entreprise à laquelle l'ensemble des Français et le groupe RPR sont attachés, et qui a un rôle tout à fait essentiel à jouer pour notre politique des transports.

Je vous confirme, madame le secrétaire d'Etat, le soutien du groupe RPR à ce projet de loi, qui va dans le bon sens. Sur toutes les questions abordées, nous souhaitons que le Gouvernement associe largement le Parlement à ses travaux, comme il a déjà eu l'occasion de le faire par l'intermédiaire des commissions, celles de la production et des finances notamment.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Que s'est-il passé depuis notre première lecture de ce texte ? Certes, son examen par le Sénat, mais l'essentiel n'est-il pas dans le grand mouvement social qu'a connu notre pays ?

J'en retiens trois messages.

D'abord, que trop c'est trop. Ce sont à nouveau les travailleurs, les chômeurs, les retraités qui vont trinquer, même si le RDS est présenté comme une contribution universelle frappant, sauf exception, les revenus du travail et du capital. Mais c'est un peu comme une fausse fenêtre sur une façade équilibrée, car, selon le conseil des impôts, les revenus du capital rapporteront 1,4 milliard en année pleine, moins que les chômeurs et les retraités, 1,8 milliard, et beaucoup moins que les revenus du travail, 15 milliards ;

Ensuite que les travailleurs, et plus largement l'opinion publique, ont mis en doute, voire contesté la dictature de la haute finance, avec ses critères de régression sociale ;

Enfin, et c'est peut-être ce qui est plus porteur, qu'il ne faut ne pas se laisser imposer des décisions, que chacun doit rester maître de ce qui le concerne.

La façon démocratique et responsable dont les travailleurs ont conduit et maîtrisé leur mouvement nous interpelle en ce qu'elle laisse espérer un enrichissement possible de la démocratie pour l'ensemble du pays.

Tout cela vaut pour le secteur des transports, dont on retiendra que, au cours de cette période de mouvements sociaux, il aura été au premier rang des luttes et de l'actualité. C'est en effet dans ce secteur que les travail-

leurs, rassemblés dans la grève, à la SNCF, à la RATP, chez les tramwayistes de Marseille, ont imposé au Gouvernement les reculs les plus importants, avec le maintien des régimes spéciaux, la remise à plat du projet de contrat Etat-SNCF, la suppression d'un statut social déprécié dans les services publics.

C'est ce contexte qui m'autorise à critiquer ce projet en discussion encore plus qu'en première lecture. Il cède au vent de la déréglementation en rendant possible l'extension du registre TAAF, c'est-à-dire du pavillon de complaisance, à l'ensemble de la flotte marchande française. A la suite de la déréglementation du ciel, il annonce la privatisation d'opérations de contrôle et de police dans les aéroports et encore plus, maintenant, à la demande du Gouvernement, dans les ports.

Celui-ci, en agissant ainsi, ne se contente pas de céder au vent mauvais du libéralisme. Il apporte sa contribution, il nourrit la tempête. Car le « registre Kerguelen » ne peut être, si vous me permettez ces images audacieuses, une sorte de ligne de résistance ; c'est une brèche dans laquelle vont s'engouffrer les forces du capital pour demander toujours plus aux travailleurs.

Je ne peux donc, au cours de cette deuxième lecture, que renouveler les propositions du groupe communiste, qui tiennent en deux idées essentielles.

Premièrement, rebâtir une filière du transport maritime avec la maîtrise publique des outils portuaires, le soutien de la Navale – alors que le Gouvernement vient de céder devant la Communauté européenne et l'OCDE –, le développement d'une politique de transports combinés, la pratique d'une coopération mutuellement avantageuse dans les rapports internationaux, et rebâtir cette filière en lui donnant un contenu social avancé.

Deuxièmement, bâtir l'avenir avec les intéressés et non contre eux. Il est inconvenant de dire que l'on se met à l'écoute du pays et, dans le même temps, régler de grandes questions de façon autoritaire par une ordonnance en se bouchant les oreilles.

Le groupe communiste votera donc une nouvelle fois contre un texte dont l'application va entraîner une régression sur le plan social, des abandons de maîtrise publique et un effacement de la souveraineté nationale.

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Mesdames, messieurs les députés, voici quelques éléments de réponse aux questions des intervenants, car il ne convient pas, à ce stade, de reprendre l'ensemble du débat.

Sur la question du pavillon des Kerguelen, notre principal souci est de préserver l'emploi français. L'objectif se suffit à lui-même. Le plus important est de l'atteindre, quelles que soient les modalités pour y parvenir.

La sécurité routière inspire quelques inquiétudes. A été évoquée notamment la question du grand excès de vitesse. Sur ce point, M. Bernard Pons a privilégié une approche nouvelle, axée davantage sur les comportements que sur la répression. Les chiffres du premier semestre ont été tout à fait regrettables, mais, sur l'ensemble de l'année 1995, les résultats ont été meilleurs que ceux de l'année précédente. M. Pons et moi-même en sommes évidemment extrêmement heureux. Bien sûr, un mort est toujours un mort de trop, mais nous passerons en dessous de la barre des 8 500 décès sur route. Cette approche nouvelle a donc eu, contrairement à ce que l'un de vous semblait indiquer, des résultats qui vont dans le bon sens. Nous ne pouvons, comme on dit, que toucher du bois.

Ces sujets sont très sensibles. Mais je crois que l'esprit de responsabilité auquel il a été fait appel est celui qui convient.

Quelques mots maintenant sur les questions ferroviaires dont ont parlé M. Idiart et M. Bouvard. Je ne vais pas à cet instant, car ce n'est pas l'objet du texte en discussion, faire un long développement sur ce qui est parfaitement traité dans la loi d'orientation du transport intérieur de 1982. Je ne vais donc pas me placer d'un point de vue purement juridique, mais m'en tenir au fond et rappeler plutôt quelle est l'ambition qui anime tout le Gouvernement et, je le sais, la majorité : moderniser la SNCF pour la sauver – et ce sont bien les mots qui sont venus aussi sous la plume d'un ancien ministre des transports, Charles Fiterman, dans un article récemment publié dans *Le Monde*.

C'est cette ambition qui faisait la force du contrat de plan que nous avons présenté – sans doute pas de la meilleure façon ni au meilleur moment. Cette ambition demeure. Les discussions avec les organisations syndicales de cheminots ont commencé le 8 janvier. Bernard Pons et moi-même les avons reçues tour à tour. Notre porte leur est ouverte. Le débat a lieu également avec le Conseil économique et social national, conformément aux recommandations de M. Matteoli ; dans les prochains jours, le Conseil sera saisi par le Premier ministre d'une demande d'avis sur les orientations d'une politique des transports intégrant le trafic ferroviaire ; les conseils économiques et sociaux régionaux et, s'ils le souhaitent, les conseils régionaux pourront aussi en discuter.

Il est tout à fait envisageable que, selon des modalités à examiner – en commission, en groupe, que sais-je ? –, soit organisé un débat parlementaire sur ces questions qui intéressent au premier chef la représentation nationale. Il s'agit en effet du service public, de l'aménagement du territoire, d'une entreprise porteuse de valeurs, de techniques et d'ambition.

Vous avez, monsieur Bouvard, souligné l'importance des infrastructures. Investissements, infrastructures, je pense, comme vous, que ce sont là des questions essentielles sur lesquelles la réflexion doit se poursuivre, car elles sont au cœur du débat, qui inclut aussi le problème de la dette. Bien évidemment – et là aussi je partage votre analyse – toute cette politique ferroviaire a aussi à voir avec la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je n'en dirai pas plus sur cette question qui dépasse quelque peu le débat d'aujourd'hui, mais je tenais à vous apporter ces informations et, surtout, à mettre l'accent sur l'ambition du Gouvernement en faveur du ferroviaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Discussion des articles

M. le président. La commission considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir la réunion prévue par l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant, dans le texte du Sénat, les articles du projet de loi pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique.

Article 5

M. le président. « Art. 5. – La loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est ainsi modifiée :

« I. – *Non modifié.*

« II. – L'article 5 est ainsi rédigé :

« Art. 5. – Sera puni de deux ans d'emprisonnement et de 500 000 francs d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine de navire français ou, à défaut, toute personne assumant la conduite des opérations d'incinération effectuées sur un navire français ou une structure artificielle fixe sous juridiction française qui aura procédé à une incinération en mer.

« Les peines prévues à l'alinéa précédent sont applicables à tout capitaine de navire embarquant ou chargeant sur le territoire français des déchets, substances, produits ou matériaux destinés à être incinérés en mer. »

« III à V. – *Non modifiés.* »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 22 bis

M. le président. Je donne lecture de l'article 22 bis :

CHAPITRE VII

Dispositions relatives aux ports maritimes

« Art. 22 bis. – Le titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un chapitre IV intitulé : "Dispositions communes" et comportant un article L. 323-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 323-5. – Afin d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation, pénétrant ou se trouvant dans les zones portuaires non librement accessibles au public, délimitées par arrêté préfectoral. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres :

« a) Par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

« b) Et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, agréés par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République, que les personnes publiques gestionnaires du port auraient désignés pour cette tâche, sous réserve que l'intervention de ces agents soit limitée, pour la visite des personnes, à la mise en œuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main.

« Les agréments prévus au b sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les agents des douanes peuvent, sous les mêmes conditions et dans les zones visées au premier alinéa, procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions et selon les modalités fixées au b du présent article.

« Les agents de l'Etat précités peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2 et 7.

L'amendement n° 2 est présenté par MM. Idiart, Dupilet et les membres du groupe socialiste ; l'amendement n° 7 est présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 22 bis. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Jean-Louis Idiart. L'article 22 bis vise à généraliser la sous-traitance d'un pouvoir régalién d'ordre public dans des conditions inadmissibles pour la sécurité des personnes. En outre, il est à craindre de voir les compagnies maritimes faire appel à des sociétés privées de surveillance et de gardiennage pour remplir le rôle de contrôle qui leur serait systématiquement dévolu, alors que lesdites sociétés n'ont pas de statut connu et n'offrent aucune garantie de professionnalisme.

Lors du débat en première lecture, nous étions contre les dispositions de ce type concernant le transport aérien. Voici que vous proposez de les étendre à la sécurité maritime. Nous sommes cohérents : nous demandons leur suppression.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Daniel Colliard. Nous comprenons fort bien le besoin de contrôles supplémentaires, mais il est curieux que cette proposition vienne alors que s'effacent les frontières intracommunautaires et qu'il faille renforcer du même coup les contrôles aux frontières extérieures, notamment dans les ports. Il suffit de voir les difficultés que rencontre la mise en œuvre des accords de Schengen pour bien mesurer combien il faut, au contraire, que la puissance publique développe la maîtrise de ses moyens de contrôle.

Par conséquent, je ne peux que confirmer notre vote négatif à l'égard de dispositions adoptées en première lecture s'agissant du transport aérien et qu'il nous est proposé maintenant d'étendre aux ports. D'où le dépôt de cet amendement identique à celui du groupe socialiste que vient de soutenir mon collègue M. Idiart.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a repoussé ces deux amendements, adoptant par là même l'article 22 bis, adopté par le Sénat sur proposition du Gouvernement.

A ses yeux, en effet, il est particulièrement judicieux d'étendre aux ports les dispositions qui avaient déjà été adoptées en ce qui concerne le transport aérien, étant

bien entendu qu'il s'agit des mêmes conditions et, surtout, des mêmes garanties que celles qui sont prévues pour le transport aérien.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 2 et 7.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n^o 8, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 323-5 du code des ports maritimes, après les mots : "à usage exclusif d'habitation", insérer les mots : "des locaux syndicaux". »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. L'article 22 *bis* prévoit une exception aux possibilités de contrôle concernant les parties à usage exclusif d'habitation, disposition judicieuse puisqu'elle sauvegarde la protection fondamentale de la vie privée. De façon similaire, il conviendrait de protéger les locaux à usage syndical, protection assurée par un dispositif législatif très ancien et maintenant inscrite dans la Constitution. Il y a un droit social, il y a un droit d'activité des syndicats dans les entreprises qui est bien fondé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission, dans sa grande mansuétude (*Sourires*), a adopté l'amendement présenté par M. Colliard. Toutefois, en pratique, on voit mal des visites de locaux effectuées hors la présence de délégués ou de représentants syndicaux.

Je précise à ce sujet que l'exclusion proposée ne concerne que les agents privés et agréés, et non les officiers de police judiciaire et les douaniers qui, eux, poursuivront continuer à effectuer ces visites.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 8. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n^o 9, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du cinquième alinéa du texte proposé pour l'article L. 232-5 du code des ports maritimes par les mots : "et des locaux syndicaux". »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Même argumentation que pour l'amendement précédent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Même avis que pour l'amendement n^o 8.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Je m'en remets aussi à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 9. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. René Beaumont. Pourquoi refuser d'introduire ici ce que l'on a accepté d'introduire dans le premier alinéa ? Comprenne qui pourra ! Quel manque de cohérence !

M. le président. MM. Idiart, Dupilet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n^o 3, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 *bis* par l'alinéa suivant :

« Les dispositions du présent article entreront en vigueur en même temps que la loi relative aux sociétés privées de sécurité prévue par la loi n^o 95-73 du 21 janvier 1995 relative à la programmation et à la sécurité. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Notre amendement va tout à fait dans le sens de ce que nous indiquions à propos de l'amendement n^o 2. Il convient au moins, dans les dispositions qui nous sont soumises, que si des agents de sociétés privées de surveillance se voient confier des missions de contrôle de sécurité à bord des navires, ils disposent d'un statut défini par la loi et offrent des garanties de professionnalisme suffisantes, ce que la loi relative aux sociétés privées de sécurité est censée apporter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement pour les mêmes raisons qu'elle l'avait repoussé déjà en première lecture. Un projet de loi est prévu en ce domaine. Mais rien n'empêche aujourd'hui légiférer. Par conséquent, rejet de cet amendement !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 3. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22 *bis*, modifié par l'amendement n^o 8.

(L'article 22 bis, ainsi modifié, est adopté.)

Article 23

M. le président. Art. 23. – La première partie du code de l'aviation civile est ainsi modifiée :

« I et II. – *Non modifiés.*

« III. – Au livre III :

« A. – II est inséré un article L. 321-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 321-7. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les transporteurs aériens doivent recourir aux services d'un "expéditeur connu" pour l'expédition de fret ou de colis postaux en vue de leur transport ou mettre en œuvre, dans les conditions définies par le décret prévu au sixième alinéa du présent article, des procédures de sûreté spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par des agents agréés dans les conditions prévues par l'article L. 282-8.

« Peuvent être agréés en qualité d'"expéditeur connu" par le ministre chargé des transports les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles pré-

vus à l'article L. 282-8, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'un "expéditeur connu" ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures de sûreté prévues par le présent code.

« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les deuxième et cinquième alinéas du présent article ou par le décret d'application mentionné au sixième alinéa, ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les officiers de police judiciaire et les agents des douanes sont chargés de vérifier que les entreprises ou organismes ayant demandé un agrément sont en mesure de satisfaire aux conditions posées à l'obtention dudit agrément et que ceux l'ayant obtenu respectent ces conditions. A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au premier ou au deuxième alinéa. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent article, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédures de sûreté.

« Il détermine également les prescriptions que les entreprises ou organismes visés au deuxième alinéa doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes. »

« B. – L'intitulé du chapitre III du titre II est ainsi rédigé : "Affrètement d'aéronefs".

« C. – Le premier alinéa de l'article L. 323-1 est supprimé.

« D. – A l'article L. 323-2, les mots : "à titre professionnel ou contre rémunération" sont remplacés par les mots : "à titre onéreux".

« E. – L'article L. 330-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 330-1. – *Non modifié.*

« F. – L'article L. 330-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 330-2. – *Non modifié.*

« G. – L'article L. 330-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 330-3. – *Non modifié.*

« H. – L'article L. 330-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 330-8. – *Non modifié.* »

M. Idiart, M. Dupilet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Supprimer le A du III de l'article 23. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Il ne convient pas de confier à une personne privée le soin d'exercer une mission de sécurité qui appartient à l'Etat. En outre, la désignation « d'expéditeur connu », passage obligé de tout transport de fret, pourrait entraîner des effets extrêmement pervers quant à l'instauration de systèmes parallèles préjudiciables à une saine concurrence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Comme elle l'avait fait en première lecture, la commission a repoussé cet amendement.

Certains Etats, comme le Royaume-Uni et la Suisse, ont déjà mis en place de telles procédures de sûreté. Par conséquent, il est normal que la France fasse de même pour éviter, en raison des coûts, que le trafic ne soit détourné vers d'autres aéroports.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Idiart, M. Dupilet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du troisième alinéa du A du III de l'article 23 :

« Ces marchandises restent toutefois soumises aux contrôles prévus à l'article L. 282-8. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Il convient de préciser que la responsabilité d'assurer préventivement la sûreté des vols appartient en définitive à l'Etat, qui ne saurait se décharger de cette tâche sur un expéditeur, personne privée, fût-il l'« expéditeur connu ».

Cette règle de fond n'empêche aucunement la mise à la charge des expéditeurs de certaines obligations permettant de renforcer la sécurité du fret en amont, notamment lors de l'emballage dans les entrepôts.

Elle interdit, en revanche, de considérer que le contrôle de l'Etat et sa responsabilité puissent être purement circonstanciels.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement considérant que l'Etat conserve toujours, aux termes des textes existants, la possibilité de faire des contrôles renforcés dès l'instant où il existe des menaces terroristes.

Par conséquent, il est inutile d'alourdir le texte avec la disposition qui nous est proposée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 23.

(*L'article 23 est adopté.*)

Après l'article 23

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« L'article 35 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les transporteurs aériens ayant exploité en 1995 des liaisons aériennes répondant aux caractéristiques définies par la présente loi et notamment par la présente loi et notamment par le présent article et par les textes pris pour son application peuvent bénéficier d'une compensation financière du fonds de péréquation des transports aériens dans la limite du résultat réel de la liaison concernée, le cas échéant en complément des subventions accordées par les collectivités territoriales ou autres personnes publiques intéressées.

« Les dispositions du précédent alinéa sont applicables aux liaisons pour lesquelles les obligations de service public et d'appel d'offres visés à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ont été publiées avant le 30 avril 1996. »

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Si la méthode, encore une fois, n'est pas la meilleure, envisageons les choses sur le fond.

Comme vous le savez, la loi de finances pour 1995, puis la loi d'aménagement du territoire du 4 février 1995 ont prévu l'instauration d'un fonds de péréquation du transport aérien, destiné à participer au financement de liaisons aériennes déficitaires considérées comme nécessaires pour l'aménagement du territoire. Ses modalités de fonctionnement doivent permettre de concilier les impératifs liés à cet objectif politique qu'est l'aménagement du territoire, d'une part, avec le cadre juridique européen entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993, d'autre part, notamment avec la procédure définie par le règlement 2408/92 de 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

Le fonds pourra prendre en charge, sous réserve du respect de certaines conditions d'éligibilité, 60 ou 80 p. 100 de la compensation financière demandée par le transporteur pour l'exploitation d'une liaison de service public selon qu'une contrainte tarifaire est imposée ou non et dans la limite de 50 p. 100 des recettes commerciales de la liaison aérienne.

Comme vous le savez, la mise en place effective du fonds de péréquation a nécessité l'élaboration d'un dispositif juridique complexe avec plusieurs textes d'application. Aujourd'hui tous les textes sont parus et le fonds va entrer dans sa phase opérationnelle puisque je réunirai le comité de gestion du FPTA le 30 janvier prochain. Lors de cette première réunion, le comité de gestion examinera le cas de 31 liaisons aériennes qui demandent à bénéficier du fonds de péréquation et il émettra un avis sur leur éligibilité. Beaucoup se réjouiront de sa mise en place, comme M. Michel Bouvard.

Bien que la taxe alimentant ce fonds soit perçue depuis le 15 janvier 1995, les ressources n'ont pas été utilisées en raison du temps nécessaire pour l'élaboration des textes et de la longueur des procédures.

L'amendement que je propose à votre discussion, mesdames, messieurs les députés, a pour objet de permettre une application du dispositif du fonds de péréquation des transports aériens au titre de l'année 1995 pour des liaisons sur lesquelles les obligations de service public et l'appel d'offres communautaire prévus par la réglementation communautaire auront fait l'objet d'une publication avant le 30 avril 1996.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a adopté l'amendement présenté par le Gouvernement, tout en en regrettant le dépôt tardif, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire !

On ne peut que se réjouir que le retard de mise en œuvre du fonds de péréquation des transports aériens soit résorbé grâce à cet amendement, qui trouve très bien sa place dans le texte visant notamment les transports aériens.

Par ailleurs, il est conforme au règlement européen du 23 juillet 1992. Il permettra notamment d'utiliser le fonds de péréquation, notamment en faveur de liaisons aériennes transversales qui sont souvent déficitaires et qui méritent d'être encouragées. Il faut éviter que, comme c'est le cas dans les domaines ferroviaire et autoroutier, tout le réseau ne soit axé sur la capitale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (*L'amendement est adopté.*)

Article 28

M. le président. « Art. 28. – Le deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots : “, de l'amélioration de la Saône de Laperrière à Lyon”. »

Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 6 et 10.

L'amendement n° 6 est présenté par M. Idiart, M. Dupilet et les membres du groupe socialiste ; l'amendement n° 10 est présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans l'article 28, substituer au mot : “amélioration” le mot : “aménagement”. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Jean-Louis Idiart. Nous sommes tous d'accord : la rédaction de l'article 28 n'est pas particulièrement heureuse. Le Sénat, certainement dans un grand moment de poésie, a remplacé le mot « amélioration » par le mot « aménagement ». Or, « amélioration » peut aller à l'encontre de ce que, en première lecture, nous avons préconisé. En effet, ce peut être un aménagement paysager ou un aménagement de loisir ou la création d'une zone de protection de l'environnement, mais certainement pas l'aménagement de cette grande communication fluviale.

Voilà pourquoi nous avons proposé cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Daniel Colliard. Comme l'a rappelé notre collègue René Beaumont, nous nous sommes interrogés en commission sur la pertinence de cette substitution de termes par le Sénat.

Comme le texte renvoie à la loi de janvier 1980, je me suis reporté à son article 1^{er}, qui évoque « la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace » et « l'exploitation et l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin ».

Il semble bien qu'il y ait là un trou juridique qui se traduit sur le terrain par l'absence d'un maillon dans cette grande chaîne.

Il serait préférable de conserver le terme « aménagement », qui permettrait de régulariser une situation de fait pour des travaux déjà réalisés et des travaux à venir pour donner une cohérence à la fois à la mission et à la liaison Rhône-Rhin.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je rappelle qu'en première lecture l'Assemblée avait adopté le terme « aménagement » proposé par notre collègue René Beaumont. Le Sénat lui a substitué « amélioration » parce que le terme figure dans le cahier des charges de la Compagnie nationale du Rhône.

La commission avait décidé de s'en tenir à la rédaction du Sénat pour éviter une nouvelle navette ou une CMP dès l'instant où nous nous acheminons vers un vote conforme. A partir du moment où nous avons adopté l'amendement du Gouvernement relatif au fonds de péréquation et au déficit des lignes aériennes, nous pouvons en revenir à « aménagement ».

La commission a donc adopté les deux amendements qui sont proposés.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Je préférerais que l'on retienne le mot « amélioration » non pour des raisons de poésie, mais parce que, comme vient de le rappeler le rapporteur, il figure dans le cahier des charges.

Devant une situation un peu compliquée sur le plan juridique, plus on simplifie, plus on a de chances d'atteindre l'objectif, qui nous rassemble tous, de réaliser cet ouvrage.

Cela dit, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Mes chers collègues, il y a derrière ce débat, qui n'est ni sémantique ni poétique, quelques conflits d'intérêts que l'on a cru pouvoir régler par ce changement de termes.

Il faut être transparent et bien expliquer ce dont il s'agit.

Parmi les dispositions d'aménagement des voies navigables et de Rhin-Rhône en particulier, l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire confie à une société, constituée par EDF et CNR, la réalisation des travaux du canal Rhin-Rhône de Laperrière à Mulhouse, mais aucun texte ne prévoyait explicitement la réalisation de Laperrière à Lyon. Ils sont exécutés aux neuf dixièmes ; il ne reste qu'une toute petite partie sur laquelle j'ai eu l'honneur d'interroger Mme le secrétaire d'Etat. Nos collègues sénateurs ont eu peur qu'on fasse un amalgame et qu'on inclue ces travaux dans l'ensemble du dispositif de l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire, en quelques mots, qu'on essaye de les faire payer à EDF alors qu'ils étaient déjà programmés et en partie financés par d'autres moyens que ceux mis en place pour l'avenir.

Je ne vois d'ailleurs pas comment « amélioration » ou « aménagement » peut éclaircir ce débat. Je n'ai pas compris la finalité du changement de termes.

Sur un plan purement sémantique, « amélioration de la Saône » ne veut pas dire grand-chose ; avec « aménagement de la Saône », on sait de quoi on parle.

Cela ne mérite pas un grand débat ! Personnellement, je préfère nettement le terme « aménagement » ; j'avais d'ailleurs déposé en première lecture un amendement dans ce sens. Je voterai donc les amendements de mes collègues, mais ils ne bouleverseront pas fondamentalement le sens de cet article et encore moins du texte.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 6 et 10.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 28, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 28, ainsi modifié, est adopté.)

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je demande une brève suspension de séance, monsieur le président.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quinze, est reprise à douze heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

Seconde délibération

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, la commission demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 22 *bis* du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission interviendra dans les conditions prévues à l'alinéa 3 de l'article 101 du règlement.

Je rappelle que le rejet des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 22 *bis*

M. le président. L'Assemblée a adopté, en première délibération, l'article 22 *bis* suivant :

« Art. 22 *bis*. – Le titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un chapitre IV intitulé : « Dispositions communes » et comportant un article L. 323-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 323-5. – Afin d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation, des locaux syndicaux, pénétrant ou se trouvant dans les zones portuaires non librement accessibles au public, délimitées par arrêté préfectoral. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres :

« a) Par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

« *b*) Et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, agréés par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République, que les personnes publiques gestionnaires du port auraient désignés pour cette tâche, sous réserve que l'intervention de ces agents soit limitée, pour la visite des personnes, à la mise en œuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main.

« Les agréments prévus au *b* sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les agents des douanes peuvent, sous les mêmes conditions et dans les zones visées au premier alinéa, procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions et selon les modalités fixées au *b* du présent article.

« Les agents de l'Etat précités peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

M. Fèvre a présenté un amendement n° 1, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du cinquième alinéa du texte proposé pour l'article L. 323-5 du code des ports maritimes par les mots : "et des locaux syndicaux". »

En fait, monsieur le rapporteur, vous reprenez là l'amendement n° 9 de M. Colliard ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Tout à fait, monsieur le président. Cet amendement avait d'ailleurs été adopté par la commission, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement continue à s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Afin qu'il n'y ait pas d'équivoque, je voudrais indiquer quelle est la position du groupe RPR.

Il n'y a pas lieu, nous semble-t-il, de craindre que des fouilles interviennent dans des locaux syndicaux, en dehors de la présence de délégués syndicaux ou de quelque personne que ce soit qui représenterait ces syndicats. Et M. le rapporteur l'a très justement fait remarquer tout à l'heure. Cela étant, nous comprenons bien que cette perspective suscite quelque inquiétude.

Dans la mesure où l'amendement n° 1 ne remet pas en cause les dispositifs de sécurité et où les forces de l'Etat gardent les moyens d'intervenir en cas de problème – car les terroristes ne sont malheureusement pas censés ignorer les locaux syndicaux –, le groupe du RPR ne s'y opposera pas.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22 *bis*, modifié par l'amendement n° 1.

(*L'article 22 bis, ainsi modifié, est adopté.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

3

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi constitutionnelle, n° 2455, instituant la loi d'équilibre de la sécurité sociale :

M. Pierre Mazeaud, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2490) ;

M. Bruno Bourg-Broc, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 2489) ;

M. Jean-Pierre Delalande, rapporteur pour avis au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (avis n° 2493).

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi d'habilitation, n° 2463, relatif au statut général des fonctionnaires de la collectivité territoriale, des communes et des établissements publics de Mayotte :

M. Jean-Paul Virapoullé, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2495).

Discussion du projet de loi, n° 2347, complétant la loi n° 66-1008 du 28 décembre 1966 relative aux relations financières avec l'étranger en ce qui concerne les investissements étrangers en France :

M. Gérard Manuel, rapporteur au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 2492).

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures vingt-cinq.*)

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

