

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

(30^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 13 mai 1992

www.luratech.com



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

1. **Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire étrangère** (p. 1161).
2. **Souhaits de bienvenue à M. le président Pinay** (p. 1161).
3. **Questions au Gouvernement** (p. 1161).

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD (p. 1161)

MM. Jean-Pierre Brard, Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

AUGMENTATION DE LA DÉLINQUANCE (p. 1161)

MM. Jean-Pierre Foucher, Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

PROGRESSION DE LA CRIMINALITÉ (p. 1163)

MM. Jean-Marc Nesme, Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

INSÉCURITÉ DANS LES VILLES MOYENNES (p. 1164)

MM. Francisque Perrut, Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

COLLECTES DE SANG DANS LES PRISONS (p. 1165)

MM. Jean-Louis Debré, Michel Vauzelle, garde des sceaux, ministre de la justice.

SÉCURITÉ (p. 1166)

MM. Jean-Michel Ferrand, Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

POLITIQUE DE SÉCURITÉ (p. 1167)

Mme Denise Cacheux, M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD (p. 1168)

MM. René Bourget, Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

CONVENTION MÉDICALE (p. 1169)

MM. Claude Bartolone, René Teulade, ministre des affaires sociales et de l'intégration.

DÉLINQUANCE ET TRAFIC DE DROGUE (p. 1170)

MM. Alain Bocquet, Michel Charasse, ministre du budget.

AUTOROUTE A 1 BIS (p. 1171)

MM. Marc-Philippe Daubresse, Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports.

T.G.V. EST (p. 1172)

MM. Jean-Louis Masson, Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports.

STATUT DES SAPEURS-POMPIERS (p. 1173)

MM. Alain Bonnet, Jean-Pierre Sueur, secrétaire d'Etat aux collectivités locales.

ACCÈS DES MINEURS AUX SUPERMARCHÉS (p. 1173)

M. Didier Migaud, Mme Frédérique Bredin, ministre de la jeunesse et des sports.

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD (p. 1174)

MM. François d'Harcourt, Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

Suspension et reprise de la séance (p. 1175)

4. **Régime du travail dans les ports maritimes.** - Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 1175).

M. Jean Beaufils, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer.

QUESTION PRÉALABLE (p. 1180)

Question préalable de M. Lajoinie : MM. André Duroméa, le secrétaire d'Etat, Philippe Sanmarco. - Rejet par scrutin.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

5. **Dépôt de projet de loi** (p. 1186).

6. **Dépôt de rapports** (p. 1186).

7. **Communication relative à la consultation d'assemblées territoriales de territoires d'outre-mer** (p. 1186).

8. **Ordre du jour** (p. 1187).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI, vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE ÉTRANGÈRE

M. le président. Je suis heureux, mes chers collègues, de souhaiter, en votre nom, la bienvenue à une délégation de parlementaires chypriotes, conduite par M. Alexis Ghalanos, président de la chambre des représentants de la République de Chypre. (Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.)

2

SOUHAITS DE BIENVENUE À M. LE PRÉSIDENT PINAY

M. le président. L'Assemblée nationale est honorée de la présence dans les tribunes de M. le président Antoine Pinay. (Mmes et MM. les députés du groupe socialiste et des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre, et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.)

3

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par le groupe communiste.

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des anciens combattants, il y a trente années, s'achevait la guerre d'Algérie.

Un bilan dramatique : 3 millions d'appelés envoyés de l'autre côté de la Méditerranée, 300 000 malades ou invalides, 30 000 morts, des centaines de milliers de familles touchées. N'empêche que, trente années après, officiellement, il n'y a pas eu de guerre en Algérie !

Pourtant, dès 1954, le ministre de l'intérieur de l'époque, qui n'était autre que François Mitterrand, affirmait que les événements d'Algérie étaient de ceux qui présentent les caractères d'une guerre. Le même François Mitterrand, lorsqu'il était candidat en 1981, prenait dans sa trente-sixième proposition des engagements à l'égard des anciens d'Afrique du Nord.

M. Bernard Pons. Avec vous !

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a quinze jours, vous avez renvoyé mon collègue Daniel Le Meur au Fonds de solidarité en parlant de votre refus de la « non-dignité ».

Ainsi, alors que la République a des devoirs de solidarité, de reconnaissance, d'équité, vous répondez par l'assistanat ! Vous avez certes pris quelques mesures, mais très insuffisantes. Or vous êtes au Gouvernement depuis 1981 et le Président de la République a pris des engagements. Alors suffit les études, suffit les palinodies ! On ne peut pas marchander quand il s'agit de la reconnaissance des droits !

Mes questions sont simples. Allez-vous reconnaître autrement qu'en paroles qu'il y a eu effectivement une guerre en Algérie, et par là reconnaître les droits de ceux qui sont allés là-bas ? On ne peut pas hésiter ! A l'époque, il y a trente ans, on n'a pas permis à ces jeunes d'hésiter !

En outre, êtes-vous prêt à reconnaître le droit à la retraite à cinquante-cinq ans, au taux plein, aux anciens d'Afrique du nord qui sont chômeurs en fin de droits ? Etes-vous prêt à saisir le Parlement lors de la présente session parlementaire pour que ces droits soient concrètement reconnus ?

Mes questions sont simples. Elles appellent des réponses brèves, concrètes. Les Français nous regardent ainsi que les anciens d'Afrique du nord, qui, convergeant aujourd'hui de tous les départements du pays, se sont donnés rendez-vous ici à l'Assemblée nationale. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. Monsieur Brard, vos questions, simples, auraient mérité d'être plus concises afin d'être écoutées avec une plus grande attention. (Protestations sur divers bancs.)

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, restez dans votre rôle !

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie, du calme.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Je vois que la longue séance de cette nuit n'a pas altéré la vivacité de l'Assemblée ! (Sourires.)

Monsieur le député, le Gouvernement est sensible aux épreuves subies par les anciens combattants de ce qu'on appelle la troisième génération du feu. C'est pourquoi, lorsque j'ai été nommé à ces responsabilités, il y a onze mois, j'ai estimé de mon devoir de donner un caractère prioritaire à certaines mesures en leur faveur.

M. Jean-Pierre Defontaine. C'est vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Je crois que toutes les associations d'anciens combattants sans exception le reconnaissent aujourd'hui.

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est vrai !

M. André Labarrère. Vous êtes un très bon secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Pour la première fois, sont reconnues les séquelles subies dans le corps ou dans le psychisme. S'agissant de la pathologie, j'y insiste, les troubles psychiques notamment aujourd'hui sont reconnus après un certain nombre d'autres affections.

Vous avez évoqué le Fonds de solidarité. Certes, nous n'avons pas pu donner droit immédiatement à la revendication d'une retraite pleine et entière pour les anciens chômeurs en fin de droits, mais, grâce notamment à l'appui de l'Assemblée nationale, que je remercie, un effort considérable et significatif a été fait avec l'institution du Fonds de solidarité. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.) Ces chômeurs en fin de droits, qui n'ont pas grand espoir de retrouver du travail, font partie de ces 900 000 personnes

dont M. le Premier ministre a démontré qu'il voulait se préoccuper en priorité. *Exclamations sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. Francis Delattre. Quelle langue de bois !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Au-delà de cinquante-sept ans, ces chômeurs toucheront une indemnité telle que leur revenu mensuel ne sera en aucun cas inférieur à 3 700 francs.

M. Francis Delattre. Le progrès est considérable !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. C'est, je crois, la meilleure façon d'utiliser le fonds de 100 millions de francs voté par les assemblées.

S'agissant de la carte du combattant, une étude a été entreprise, en liaison avec le ministère de la défense, en vue d'exploiter les archives de la gendarmerie pour comparer le positionnement des unités d'appelés avec celui des unités de gendarmerie dont les membres ont, eux, reçu la carte du combattant. Les travaux sont quasiment achevés. Ils permettront de clarifier le positionnement des unités combattantes et donc, je l'espère, d'accorder la carte du combattant dans des conditions incontestables de justice et d'équité.

Enfin, j'ai présidé le 30 avril dernier la première réunion de concertation qui réunit les principales associations pour examiner de façon approfondie la question importante de la campagne double !

La liste n'est pas exhaustive. Les mesures déjà prises ou en cours d'exécution, dont la conclusion est extrêmement proche, montrent toute l'attention que le Gouvernement porte à cette catégorie valeureuse des anciens combattants d'Afrique du Nord. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Charles Ehrmann. N'oubliez pas les anciens combattants de l'armée des Alpes de 1939-1940 !

M. Jean-Louis Debré. Le secrétaire d'Etat aurait gagné à être plus concis, monsieur le président !

M. Robert Pandraud. Il a été beaucoup plus long que M. Brard !

M. Jean-Pierre Brard. Vous avez été injuste, monsieur le président !

M. le président. Mes chers collègues, si j'ai dit à M. Brard que sa question aurait pu être plus concise, c'est pour éviter de léser les autres groupes !

Je demande de la même façon aux ministres de répondre le plus brièvement possible.

Nous passons au groupe de l'Union du centre.

AUGMENTATION DE LA DÉLINQUANCE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Foucher.

M. Jean-Pierre Foucher. Monsieur le ministre de l'intérieur, il y a quelques jours, avec beaucoup de réticences et donc un grand retard, ont été rendues publiques les statistiques relatives aux crimes et délits commis en 1991 dans notre pays. Ces chiffres accablants reflètent malheureusement, en dépit des dénégations des pouvoirs publics, le bien-fondé du sentiment d'insécurité que ressentent les Français.

L'année 1991 est une année record, avec une augmentation de la délinquance de 7,2 p. 100 par rapport à 1990. Entre 1986 et 1988, nous avions noté une baisse très significative, mais, depuis 1989, les chiffres ne cessent de croître. Cela prouve que les mesures prises par les derniers gouvernements ne sont pas efficaces.

L'une des raisons majeures de cet état de fait me semble résider dans la démobilisation des services de police. Cette démobilisation s'explique de quatre façons : la hiérarchie n'a plus les moyens d'exercer ses prérogatives, elle ne se sent pas soutenue ; les moyens en personnel sont en diminution constante ; les moyens matériels sont insuffisants ; enfin, la départementalisation n'a pas pu adapter les structures aux problèmes de la population, faute des moyens financiers correspondants.

Pour illustrer mon propos, je citerai le cas de ma propre commune, Clamart, dans la région Ile-de-France, dont le commissariat a la responsabilité de 70 000 habitants. Ce commissariat avait, en avril 1988, un effectif de 140 personnes.

En avril 1992, il n'en a plus que 113. Il possède huit véhicules, dont un fourni par la collectivité. Les postes de radio ont été offerts par le conseil général, et l'administration ne les répare pas. Je précise qu'une partie de ma ville est classée D.S.Q. Tous les maires ici présents pourraient donner de tels exemples. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre et sur plusieurs bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

Enfin, dernière raison de cette démobilisation de la police, la justice mène une politique laxiste parce que le Gouvernement préfère la simple prévention à la répression...

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est ridicule !

M. Jean-Pierre Foucher. ... et entretient ainsi l'idée que tout crime ou délit peut rester impuni - et cela en dépit des déclarations de M. le Premier ministre.

M. Didier Chouat. C'est faux !

M. Jean-Pierre Foucher. Comme moi, monsieur le ministre, vous connaissez le désarroi des personnels de police lorsque, quotidiennement, ils constatent que les petits délinquants interpellés un jour sont relâchés dès le lendemain ! Les maires, malheureusement, connaissent ces petits délinquants.

Par ailleurs, l'analyse des chiffres met en lumière deux phénomènes majeurs. D'une part, la violence est surtout urbaine, même si certains départements ruraux sont maintenant touchés. D'autre part, ce ne sont pas seulement les coups et blessures qui sont en augmentation mais aussi les atteintes aux mœurs tels les viols, la vente et l'usage des stupéfiants, voire, plus grave encore, les tentatives de meurtre.

En la matière, il n'y a pas de fatalité ! Une politique cohérente de la sécurité doit intégrer une action sociale, une politique de la ville et la volonté d'avoir une police efficace. Pour tout cela, il faut un plan ambitieux ; or les mesures que vous avez présentées ce matin au conseil des ministres nous semblent insuffisantes.

Pouvez-vous donc nous dire, monsieur le ministre, quel complément vous comptez leur apporter dans les prochains mois pour enrayer rapidement ce phénomène de criminalité galopante ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre et sur de nombreux bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Monsieur le député, le plan que j'ai présenté ce matin au conseil des ministres ne comprend pas moins de vingt et une mesures.

Pour la séance des questions d'actualité de cet après-midi, vous n'avez bien sûr pas eu le temps de le lire en détail. Je vous le ferai parvenir tout de suite après cette séance et j'espère que vous l'analyserez mesure par mesure. En tout cas, il était un peu prématuré de dire que ce plan n'est pas assez ambitieux. Attendez de pouvoir le lire et de prendre connaissance aussi de ce que j'ai dit à la presse il y a quelques instants, et que je suis prêt d'ailleurs à vous répéter plus en détail.

Je pars d'une analyse qui n'est pas très éloignée de la vôtre, à quelques détails près tout de même... car vous maniez les statistiques avec un peu de légèreté. *(Exclamations sur quelques bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

La montée des crimes et des délits, puisque c'est ainsi qu'on les appelle dans les pays européens, et donc en France, est un phénomène que l'on constate depuis le début des années soixante : 98 p. 100 des cas relèvent de la petite et moyenne délinquance, qui double environ tous les dix ans.

Ce n'est pas un phénomène strictement français. La France est même, mais il n'y a pas lieu de s'en glorifier, le pays le « mieux placé » pour les cambriolages, avec sept cambriolages pour mille habitants contre quatorze en Grande-Bretagne et dix-sept en Allemagne. *(Exclamations sur plusieurs bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

Vous avez raison de manifester ! J'ai dit moi-même que ce n'était pas une raison pour se satisfaire !

M. Francis Delattre. Agissez !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Cela dit, quand on regarde des chiffres, il faut les examiner complètement.

La délinquance a augmenté depuis dix ans, c'est vrai, mais elle n'a pas baissé, seulement entre 1986 et 1988. Elle a diminué très exactement pendant quatre ans, en 1985, 1986, 1987 et 1988.

Il est vrai qu'elle a remonté depuis et qu'il faut se demander pourquoi. Quels phénomènes nouveaux sont survenus ?

En préparant le plan que j'ai présenté ce matin au conseil des ministres, j'ai tenu compte de l'accentuation d'un certain nombre de phénomènes urbains, du trafic de la drogue et de toute une série de phénomènes inquiétants, comme la prolifération des bandes. Les vingt et une mesures présentées tendent justement à répondre à cela.

Nous allons augmenter les effectifs de la police sur le terrain (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre*), ce qui ne s'est pas fait si souvent depuis une vingtaine d'années. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe Union pour la démocratie française.*) Il ne suffit pas, en effet, d'embaucher ou de créer des emplois : 3 200 policiers supplémentaires, d'ici au début de 1993, iront sur le terrain.

De plus, nous ciblerons pour la mise en place des effectifs : nous ne les affecterons pas de façon indifférenciée, mais là où il y a des problèmes, en liaison d'ailleurs avec les autorités locales, non seulement les maires mais aussi tous ceux qui contribuent à la sécurité ou qui, en raison de leur activité, ont à se préoccuper de l'insécurité.

Tous doivent travailler ensemble à la mise en place de plans locaux de sécurité. Les préfets ont reçu des consignes en ce sens. Dans les vingt-sept départements où la délinquance urbaine est la plus forte, ils doivent établir ces plans locaux en liaison avec les maires, avec les gestionnaires de logements sociaux, avec les chefs d'entreprise et avec tous ceux qui ont leur mot à dire en matière de sécurité.

Cela pose, bien entendu, un autre problème que vous connaissez, et dont nous reparlerons, celui de la police municipale. Il faut, en effet, qu'il y ait complémentarité entre la police et la gendarmerie, entre les forces de la police nationale et les polices municipales. Tous ceux qui ont à jouer un rôle en matière de sécurité doivent le jouer.

Toute une série de tâches de sécurité sont actuellement remplies par des forces de la police nationale alors qu'elles pourraient l'être par d'autres forces. Nous discuterons de tout cela et l'Etat dégagera des moyens. D'ores et déjà, et le Premier ministre a arbitré dans ce sens, des moyens supplémentaires en effectifs et en budget seront dégagés en 1992.

Alors, monsieur le député, nous pourrions aller dans le sens que vous souhaitez et faire en sorte que la « démotivation » de la police dont vous faites état - elle existe un peu, je le reconnais - ne soit qu'un mauvais souvenir, que les Français soient fiers de leur police et que les policiers soient fiers de leur travail au bénéfice de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Exclamations sur quelques bancs du groupe de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. le président. Nous passons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

PROGRESSION DE LA CRIMINALITÉ

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Nesme.

M. Jean-Marc Nesme. Monsieur le président, mes chers collègues, ma question porte également sur le problème de la sécurité intérieure et s'adresse donc à M. le ministre de l'intérieur ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Francis Delattre. C'est normal !

M. Jean-Marc Nesme. Mais avant de la poser, je tiens à présenter une observation d'ordre général.

Depuis 1981, la France bat des records historiques.

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est faux !

M. Jean-Marc Nesme. Le record du chômage !

Le record du nombre de personnes en situation de pauvreté !

Le record du « mal-vivre » dans des concentrations urbaines de plus en plus excessives et inhumaines. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Bernard Carton. Qui les a construites ?

M. Jean-Marc Nesme. Le record de l'immigration irrégulière !

Plusieurs députés du groupe socialiste. Ces propos sont scandaleux !

M. Patrick Ollier. Il faut croire qu'ils vous gênent !

M. Jean-Marc Nesme. Le record de la corruption et des affaires ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Le record de l'atteinte au moral des Français - la trop fameuse loi d'amnistie a provoqué des dégâts considérables dans l'opinion qui estime, à juste titre, que l'exemple doit venir d'en haut !

Le record dans la faiblesse des moyens accordés aux magistrats et aux forces de sécurité, à qui je rends hommage pour le travail qu'ils réalisent dans des conditions particulièrement difficiles.

Puis, conséquence lointaine ou immédiate, nous voilà aujourd'hui avec un autre record historique : celui des crimes et délits !

M. Bernard Carton. C'est de la démagogie !

M. Jean-Marc Nesme. Ceux-ci se sont élevés à 3 744 112 en 1991, soit une augmentation de plus de 14 p. 100 depuis 1989.

Monsieur le ministre, vous avez présenté ce matin au conseil des ministres une série de mesures, dont certaines me laissent perplexe et sur lesquelles je voudrais vous interroger.

La création de 1 000 emplois administratifs afin d'affecter 1 000 policiers à la voie publique n'est-elle pas une mesure dont la portée sera insignifiante ?

Pour une bonne coordination des forces de sécurité n'aurait-il pas fallu que le Gouvernement prépare un plan général de sécurité associant la police nationale et la gendarmerie ?

Vous prévoyez de rédéployer les forces de police dans les grandes agglomérations urbaines. Pourquoi pas ? Mais n'est-ce pas déshabiller Paul pour habiller Pierre ? N'est-ce pas gérer la pénurie et laisser se développer la délinquance dans les petites villes et en milieu rural, où le trafic de drogue a progressé de 15,7 p. 100 et les cambriolages de près de 10 p. 100 ?

Je ne mets pas en doute votre bonne volonté, monsieur le ministre, car ce n'est pas dans ma nature, mais je m'interroge : avez-vous vraiment les moyens budgétaires d'une politique efficace, quand on sait que les crédits de la police nationale ont baissé, en francs constants, de près de 2 p. 100 dans le loi de finances pour 1992 ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Monsieur le député, vous avez oublié un record : celui de la démagogie ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Exclamations sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Michel Ferrand. Scandaleux !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Comme je l'ai dit, les chiffres ne trompent pas : la petite et la moyenne délinquance double d'importance tous les dix ans !

M. Jean-Michel Ferrand. Allez le dire dans la rue !

M. Jacques Godfrain et plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. A d'autres !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Monsieur le député, je ne sais pas ce qui justifie cette nervosité. La séance ne se prête pas au dialogue : mais si vous voulez faire du bruit, vous ne gagnerez pas, car c'est moi qui ai le micro ! *(Sourires.)*

M. Jean-Michel Ferrand. Vous n'avez pas le monopole de la vérité !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Prétendre que les moyens accordés à la police et à la justice depuis 1981 aurait battu des records d'insuffisance, c'est tout simplement ne pas regarder la réalité en face.

Parmi les mesures que j'ai annoncées ce matin, vous en avez retenu une, mais il y en a très exactement vingt et une !

En ce qui concerne les effectifs, il ne s'agit pas simplement de pourvoir 1 000 emplois administratifs par des personnes extérieures à la police. En fait, cette mesure permettra d'envoyer autant de policiers sur le terrain.

Au total, les mesures d'embauche - je pense aux auxiliaires, donc aux appelés, qui seront 1 000 de plus - et les mesures de redéploiements consistant à réduire les gardes statiques et les cortèges qui occupent trop de policiers *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. Francis Delattre. Très bien !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. ... permettront d'installer 3 200 policiers de plus sur le terrain d'ici à 1993. Demandez donc aux policiers et aux syndicats de policiers s'ils considèrent que ces chiffres sont trop faibles !

Nous l'annonçons et nous le ferons. Ce n'est pas de la démagogie ! En revanche, ceux qui, comme je l'ai lu hier, réclament 250 000 hommes supplémentaires font, eux, de la démagogie ! Je le répète, ce que nous annonçons aujourd'hui, nous le ferons ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. André Santini. Quand ?

M. Robert-André Vivien. Deux policiers pour 20 000 habitants !

M. le président. Calmez vous, monsieur Vivien.

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Vous avez évoqué les moyens budgétaires et vous avez eu raison.

Comme je l'ai dit, des moyens budgétaires ont été dégagés. Les crédits destinés aux créations d'emplois, à l'expérimentation du paiement des heures supplémentaires - de préférence à la compensation horaire - à la départementalisation qui doit se généraliser d'ici à la fin de l'année, et au règlement du problème lancinant du logement des policiers en Ile-de-France - 100 millions de francs ont été dégagés à cet effet - représenteront au total une somme de 224 millions de francs en 1992.

Croyez bien que ce n'est pas une somme négligeable et les policiers savent bien ce que ces chiffres signifient ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

INSÉCURITÉ DANS LES VILLES MOYENNES

M. le président. La parole est à M. Francisque Perrut.

M. Francisque Perrut. Monsieur le président, mes chers collègues, comme par hasard - mais, au fond, le hasard fait bien les choses -, ma question porte sur le thème qui vient d'être évoqué par les précédents intervenants *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste)* et a donc trait, elle aussi, aux problèmes d'insécurité, lesquels concernent tant le ministre de l'intérieur que celui de la ville dont je requiers également l'oreille attentive - il est là, il faut qu'il travaille aussi !

M. Quilès vient de nous annoncer beaucoup de bonnes nouvelles, mais, depuis onze ans que les socialistes sont au pouvoir, ils auraient peut-être pu penser à prendre ces mesures un peu plus tôt. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

Ma question permettra de compléter sur des points précis les réponses données aux questions posées par mes collègues.

Les problèmes d'insécurité débordent maintenant largement les limites des banlieues des grandes villes et frappent désormais les agglomérations moyennes de quelques dizaines de milliers d'habitants où la population est très souvent hétérogène. C'est le cas, par exemple, dans ma ville de Villefranche-sur-Saône, une sous-préfecture du Rhône.

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Je n'entends rien !

M. Bernard Pons. En effet, nous n'entendons rien !

M. Francisque Perrut. Mon micro fonctionne mal ?

M. le président. Monsieur Perrut, je vous invite à bien parler dans le micro.

En outre, mes chers collègues, si vous pouviez faire un peu de silence, nous pourrions certainement entendre avec intérêt M. Perrut. Mais le brouhaha qui règne dans l'hémicycle est peut-être le résultat d'une séance de nuit particulièrement longue...

Poursuivez, monsieur Perrut.

M. Francisque Perrut. Je ne m'appesantirai pas sur les faits matériels qui sont, hélas ! ceux que l'on retrouve partout - agressions sur la voie publique, vols à l'arraché, cambriolages, incendies de voitures -, mais je voudrais signaler un événement très grave, qui remonte à une semaine et qui a traumatisé toute la population d'un quartier : un commando a attaqué une famille à l'intérieur de son domicile durant la nuit. Cela dépasse les limites du supportable !

Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger sur deux points précis.

L'action de prévention organisée par certaines municipalités ne suffit pas au rétablissement de l'ordre sans l'appui d'une police efficace. Or celle-ci ne peut faire face aux besoins en raison d'un manque évident d'effectifs. Il n'est pas question pour moi de critiquer ici la police nationale, ou la gendarmerie, qui remplissent leur devoir avec conscience et avec les moyens dont elles disposent.

Cependant, dans la mesure où une augmentation sensible de leurs effectifs ne peut être obtenue - la création de 3 000 postes répartis sur toute la France et sur toute les villes de France, cela fait peu dans chacune d'entre elles, même si c'est toujours mieux que rien - ne pourriez-vous pas, monsieur le ministre, donner suite au projet de loi sur les polices municipales, projet qui est, semble-t-il, passé aux oubliettes ?

Envisagez-vous de venir en aide aux collectivités qui, devant la carence de l'Etat, veulent bien consentir des sacrifices pour se doter de moyens de sécurité supplémentaires en créant des postes, par exemple d'ilotiers ? Toutefois, il faut que les policiers municipaux disposent d'un vrai pouvoir reconnu par un statut afin d'être véritablement des auxiliaires efficaces de la police nationale. Déjà, quelques villes ont accepté un tel transfert de charges - car cela en est un, hélas ! - pour faire face à cet objectif prioritaire qu'est la lutte contre la délinquance.

Ma seconde question porte sur l'extension du pouvoir des maires dans les attributions de logements sociaux.

M. Serge Charrier. Voilà !

M. Francisque Perrut. Vous savez très bien que, dans les villes où les logements sociaux sont très nombreux - plusieurs milliers, voire parfois plusieurs dizaines de milliers - ...

M. Jacques Mahéas. Vous n'en construisez pas !

M. Francisque Perrut. ..., plus de 70 p. 100 des attributions de ces logements se font au choix de l'administration et des offices d'H.L.M. en fonction plus de quotas à respecter que de facteurs humains.

Il est donc indispensable que les maires soient régulièrement consultés - et non pas seulement informés, car c'est insuffisant - et qu'ils puissent intervenir dans ces choix afin d'éviter au maximum la constitution de ghettos où il risque de se passer des événements malheureux dont ils auraient à répondre.

Les articles 37 et 38 de la loi d'orientation sur la ville du 13 juillet 1991 avaient prévu des dispositions en ce sens. Où en est le décret d'application permettant de les mettre en

œuvre ? Avez-vous des intentions précises en cette matière, ou en d'autres, pour aider les maires qui ont le louable souci d'assurer une protection efficace des populations qu'ils ont la charge d'administrer ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. Si ceux qui demandent le silence pour pouvoir mieux entendre se taisaient eux-mêmes, l'atmosphère serait plus sereine. (*Sourires.*)

La parole est à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Monsieur le député, je vous prie de m'excuser, mais le bruit et la sonorisation sont tels que je n'ai pas entendu tout le détail de votre question.

J'ai néanmoins cru comprendre que vous vous intéressiez à la répartition sur le territoire des effectifs qui vont être libérés et dont j'ai dit qu'ils iraient sur le terrain.

Je vous rassure tout de suite : il n'est pas question de « saupoudrer » l'ensemble du territoire. Comme vous pourrez le voir dans le plan que je vous ferai parvenir, neuf « cibles » ont été déterminées, qui correspondent aux besoins clairement exprimés par nos concitoyens : cela va des transports en commun jusqu'aux quartiers sensibles, en passant par les problèmes des personnes âgées, la lutte contre le trafic de drogue ou contre le travail clandestin.

Nos efforts en matière d'effectifs et de moyens supplémentaires porteront sur ces cibles, je le répète, et il n'est donc pas question de les disperser sur l'ensemble du territoire.

J'ai cru comprendre aussi que vous aviez évoqué le problème des polices municipales, pour lesquelles un projet de loi a été préparé. A cet égard, je me propose d'engager une concertation avec les maires qui ont déjà des polices municipales - avec les autres aussi, bien entendu - de façon que nous puissions présenter au Parlement un texte sur cette importante question.

Les tâches incombant à la police nationale et celles relevant des polices municipales doivent être clairement délimitées, et ce sans démagogie. Il n'est pas question que l'Etat abandonne ses responsabilités, mais la police municipale peut apporter son aide dans toute une série de domaines : garder les squares surveiller la sortie des écoles ; mais aussi, ce qui n'est pas possible actuellement parce que les policiers municipaux ne sont pas agents de police judiciaire, relever les infractions au code de la route. Cela devrait être rendu possible après l'adoption d'un texte que j'ai l'intention - après concertation, et si le Premier ministre en est d'accord - de présenter au Parlement.

Vous avez également abordé un autre sujet qui m'intéressait encore plus quand j'étais ministre de l'équipement, et sur lequel mon collègue Jean-Louis Bianco pourra certainement vous répondre à l'occasion : il s'agit des attributions de logements sociaux.

Il est inexact de dire qu'une grande partie de l'attribution de ces logements est de la responsabilité de l'Etat. D'ailleurs, vous ne l'avez pas dit, vous avez seulement indiqué qu'une faible partie des attributions est de la responsabilité des maires. En fait, vous savez très bien que l'Etat, en l'occurrence le préfet, ne dispose que d'un faible contingent et qu'une grande partie des attributions relève de la responsabilité des organismes H.L.M.

M. Arnaud Loperq. Après concertation !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. La loi d'orientation sur la ville du 13 juillet 1991, à laquelle vous avez fait allusion, oblige à une concertation entre le préfet et le maire pour établir ce qu'on appelle un plan local de l'habitat. C'est au travers de cette concertation, je crois, que doivent pouvoir être évités les excès qui ont été commis au cours de longues années et dont nous payons aujourd'hui les conséquences. Certains maires, pour des raisons qu'il ne m'appartient pas de juger mais que chacun pourra apprécier, se sont en effet laissés aller à des politiques de ségrégation, qui se trouvent être à l'origine de diverses formes de délinquance urbaine à l'heure actuelle.

En vérité, le préfet n'intervient dans ce dispositif qu'en bout de procédure, lorsque la concertation n'a pas abouti.

Monsieur le député, il ne vous a probablement pas échappé que les grandes lignes du plan que je vous ai présenté tout à l'heure renferment une mesure que je considère

d'une extrême importance, puisqu'elle tend à instaurer un véritable partenariat en matière de sécurité entre les pouvoirs publics représentés par les préfets, les maires et tous ceux qui ont quelque chose à dire en la matière.

Ce partenariat, que j'appellerai une « coproduction » de la sécurité publique, devra se traduire par un véritable contrat de sécurité pour lequel chacun mettra des moyens ; il ne s'agit en aucun cas de se reposer sur l'autre et de transférer des charges.

L'Etat a dégagé des moyens ; il attend de ses partenaires qu'ils fassent, à leur tour, un effort en faveur d'objectifs définis en commun. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous passons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

COLLECTES DE SANG DANS LES PRISONS

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

M. Jean-Louis Debré. Ma question s'adresse au ministre de la justice. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe socialiste.*) Eh oui, elle ne s'adresse pas au ministre de l'intérieur !

Au 31 décembre 1981, on recensait en France 1021 cas de sida dus à des transfusions sanguines contre environ 150 chez nos voisins. D'après plusieurs études scientifiques, cette différence s'explique par les collectes de sang organisées dans les prisons de France.

Alors que les responsables des administrations pénitentiaires de nos voisins ont, dès 1982, décidé de ne plus collecter de sang dans les prisons - en Suisse on a arrêté totalement ces collectes à cette époque - la France, elle, a continué à le faire. Ainsi, par une circulaire en date du 13 janvier 1984, le directeur de l'administration pénitentiaire française prescrivait une intensification des collectes.

Plusieurs spécialistes de la médecine pénitentiaire alertèrent le conseiller technique chargé de l'administration pénitentiaire au ministère de la justice, ainsi que le cabinet du Premier ministre de l'époque sur les risques que faisaient courir ces collectes de sang dans les prisons. En effet, diverses études montraient déjà que 60 p. 100 des détenus toxicomanes étaient séropositifs. Malgré cela, le ministre de la justice laissa les collectes se poursuivre dans les prisons, comme si de rien n'était. Il a fallu attendre vingt-deux mois pour que l'administration pénitentiaire s'inquiète de la situation !

Durant l'été 1985, plusieurs importantes collectes de sang eurent lieu, notamment dans les prisons de Rennes et de Toulouse. En fait, ce n'est que cette année-là que le ministère de la justice donna l'ordre de suspendre les collectes de sang dans les prisons.

Vous le voyez, monsieur le ministre, le scandale est manifeste et l'irresponsabilité ainsi que l'incompétence de certains fonctionnaires sont évidentes, pour ne pas dire plus.

Afin de mieux cerner les responsabilités, politiques et administratives, une enquête de l'inspection générale vient, semble-t-il, d'être ordonnée par votre ministère. Pouvez-vous nous le confirmer ? Pouvez-vous nous dire quand le rapport vous sera remis ?

Je vous demande de prendre ici l'engagement non seulement de diffuser les conclusions de ce rapport mais d'en publier l'intégralité, afin que soient mise en évidence les responsabilités des uns et des autres. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Michel Vuzeille, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, vous posez une question gravissime, car il s'agit de la santé publique, plus particulièrement en milieu carcéral.

A peine arrivé à la tête de cet important ministère, j'ai été confronté à des données traduisant une situation extrêmement grave, ainsi que vous l'avez vous-même souligné, et je n'ai pu mieux faire que de demander - j'ai rendu cette décision publique le 13 avril dernier - qu'une mission conjointe soit menée par l'inspection générale des services judiciaires et par l'inspection générale des affaires sociales, de façon à

déterminer très rapidement, si possible dans le délai d'un mois, mais les faits sont assez graves pour justifier un délai supplémentaire de quelques semaines, si cela est nécessaire, les données et les responsabilités expliquant la situation tout à fait inadmissible relevée dans certaines enquêtes, notamment celle publiée par le journal *Le Monde*.

Vous comprendrez que je ne puisse aujourd'hui rendre publics des éléments d'une enquête en cours. Je souhaite que celle-ci puisse être menée sérieusement, et je crois que l'on peut, à cet égard, faire confiance aux inspections générales concernées.

Ses résultats devront être portés à votre connaissance, car est posé le problème très grave de la lutte contre le sida en général, et en particulier en milieu carcéral. De ce point de vue, certaines mesures ont été prises qui visent à une meilleure formation du personnel pénitentiaire quant aux risques encourus par la population carcérale. Il convient également de proposer systématiquement aux détenus un dépistage, qui continuera à rester volontaire.

Le problème qui me préoccupe beaucoup, et qui préoccupe, je pense, l'ensemble de la représentation nationale, est celui de la santé en milieu carcéral. Un colloque s'est tenu au moment où je suis arrivé au ministère, qui a proposé des éléments de réponse très intéressants à cet égard.

Mon premier sentiment - et je vous prie de m'excuser de ne pouvoir aller plus loin dans le cadre de cette réponse - est que le problème de la santé dans les prisons, eu égard à la fragilité particulière de la population carcérale, à sa situation avant d'entrer en prison, et au fait que la prison est un milieu fermé, demande un effort de solidarité nationale qui ne peut plus être l'affaire du seul ministère de la justice, ni dépendre de moyens qui ne sont jamais assez importants, en tout cas pour le moment. Ce problème relève plus largement de l'ensemble de la politique de santé menée par le pays.

Je pense qu'un échange avec mon collègue le ministre de la santé et de l'action humanitaire serait fructueux et que notre réflexion commune pourrait nous permettre de vous faire des propositions en temps utile. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

SÉCURITÉ

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Ferrand.

M. Jean-Michel Ferrand. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), et vous n'en serez certainement pas surpris, mes chers collègues !

L'année dernière, à la même époque, monsieur le ministre, je faisais part à votre prédécesseur de mon inquiétude devant la progression importante de la délinquance et de la criminalité en France.

Il m'a été répondu alors que ma description était apocalyptique et que les choses, de ce point de vue, s'amélioreraient dans notre pays. Quelques jours plus tard se produisaient de graves événements, dont celui de Mantes-la-Jolie reste dans les mémoires.

Aujourd'hui, quelle est la réalité ? Certes, monsieur le ministre, vous reconnaissez ce que niait votre prédécesseur. Mais, après deux années de hausse, 1988 et 1989, les crimes et délits ont encore augmenté de 7,2 p. 100 en 1991, faisant de cette année celle du plus grand nombre de crimes et délits enregistrés dans l'histoire de notre pays. Ce sont vos services qui nous l'apprennent, monsieur le ministre.

Pourtant, la délinquance n'est pas une fatalité puisque, en 1985, mais plus encore en 1986, 1987 et 1988, elle avait régressé en France, comme vous l'avez reconnu. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Devant un tel constat, que Robert Pandraud qualifie de bilan de faillite, il convient de rendre hommage aux fonctionnaires de police et de gendarmerie pour le travail qu'ils effectuent dans des conditions si difficiles : mais il n'est pas suffisant de mettre 3 200 fonctionnaires sur le terrain, il faut aussi leur donner les moyens dont ils ont besoin et les instructions qu'ils attendent afin qu'ils puissent faire appliquer sans crainte la légalité républicaine et faire respecter les lois démocratiques par tous.

Il faut aussi accomplir un véritable travail de prévention et affirmer la volonté que la délinquance, même petite, ne peut être considérée comme acceptable, comme faisant partie de

l'évolution de la société - contrairement à ce qu'a déclaré, hélas ! un ministre il y a quelques jours. C'est ce qu'attendent nos concitoyens, c'est ce que vous n'avez pas fait jusqu'à ce jour.

Etes-vous enfin déterminé à assumer vos responsabilités, matérielles, certes, mais aussi morales ? Comment allez-vous inverser cette tendance que vous et vos amis avez contribué à créer ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.* - *Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Certains esprits candides pourraient se demander pourquoi je suis tant à l'honneur, ou à la peine, cet après-midi. Il doit y avoir une raison à cela...

M. Jean-Louis Debré. L'échec de dix ans de socialisme !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. La raison, je la vois dans le fait que j'ai présenté un plan en conseil des ministres ce matin, mais, monsieur le député, je vous conseille de l'analyser très en détail.

On ne peut pas nier la réalité - je réponds là à votre question - et je ne la nie pas. Je fais un constat...

M. Arnaud Loperq. D'échec !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. ...des difficultés de la société française face à certains phénomènes de délinquance.

M. Jacques Toubon. Après dix ans de gestion socialiste !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Je fais aussi le constat de l'insuffisance des effectifs en tenue sur le terrain.

Certains, dont vous êtes, ont tendance à lire les chiffres de façon quelque peu biaisée.

M. Jean-Michel Ferrand. Ce sont les vôtres !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Je rappellerai donc les miens, ou plutôt les chiffres tout court. En 1985, la criminalité et la délinquance ont diminué de 2,18 p. 100.

M. Jean-Michel Ferrand. Je l'ai dit !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Que je sache, vous et vos amis n'y étiez pour rien ! Or vous semblez suggérer que la baisse de la délinquance a commencé en 1986, très précisément au mois de mars, moins 8 p. 100, se poursuivant en 1987, moins 3,68 p. 100, et en 1988, moins 1,21 p. 100.

M. Jean-Michel Ferrand. Ce qui est le pourcentage le plus bas ! Pourquoi ?

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Les taux ont donc baissé pendant quatre ans et ils ont augmenté ensuite ; telle est la réalité. Je vous suggère, monsieur le député, ainsi qu'à tous ceux qui souhaitent évoquer ces problèmes avec sérieux car ils concernent non seulement la représentation nationale mais aussi l'ensemble des Français - ils le disent et ils ont parfois des angoisses - dans leur vie de tous les jours, ...

M. Jean-Michel Ferrand. Absolument !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. ...d'éviter les excès et la démagogie. Travaillons plutôt tous ensemble à faire régresser la délinquance dans notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.* - *Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

M. Jean-Michel Ferrand. C'est la réponse de l'impuissance !

M. le président. Monsieur Ferrand, écoutez donc la réponse du ministre !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Les moyens que vous demandez ont été annoncés ce matin : ce sont des moyens en effectifs, mais aussi des moyens matériels et de fonctionnement. Dans les vingt-sept départements sensibles, les moyens de fonctionnement augmenteront de 12 p. 100.

Vous avez également parlé de la prévention. Je serai très clair : je n'oppose pas prévention et répression. Pour lutter contre la délinquance, il existe trois moyens complémentaires et indissociables.

Il y a d'abord la prévention, qui consiste à empêcher que ne se créent les conditions de la délinquance.

Il y a ensuite la dissuasion, qui concerne les individus et est liée à leur attitude personnelle, mais dépend aussi des forces de police, qui doivent disposer de moyens suffisants et être présentes.

M. Robert-André Vivien. Deux policiers pour 20 000 habitants !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Il faut aussi que la justice soit suffisamment forte, et M. Vauzelle aura prochainement l'occasion d'intervenir sur ce sujet.

Troisième volet : la répression. Le plan que j'ai annoncé ce matin nous permettra d'agir plus efficacement. Ainsi pourrions-nous, ensemble, inverser la tendance. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

POLITIQUE DE SÉCURITÉ

M. le président. La parole est à Mme Denise Cacheux.

Mme Denise Cacheux. Je suis bien consciente de la difficulté de l'exercice : posant la cinquième question sur le même sujet, je ne peux éluder les statistiques de la police et de la gendarmerie, alors même que certains de mes collègues ont déjà soulevé ce problème. *(Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. Jean-Michel Ferrand. On est toujours trahi par ses amis, monsieur le ministre !

M. le président. Monsieur Ferrand, soyez courtois, laissez parler Mme Cacheux !

M. Jean-Michel Ferrand. Je suis courtois : je m'adressais au ministre !

M. le président. Il a entendu, soyez tranquille !
Veuillez poursuivre, madame Cacheux.

Mme Denise Cacheux. Ma question est liée à ces statistiques, qui montrent l'augmentation des infractions constatées en France, et dont la composante lourde est constituée par des agressions contre les biens, comme dans la plupart des pays européens.

Certes, et il convient de le souligner, les statistiques ne reflètent pas exactement la réalité (« Ah ! », sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre)...

M. Gabriel Kasperelt. Qui, elle, est pire !

Mme Denise Cacheux. ... puisqu'il y a eu évolution des modes de calcul et de recueil des statistiques. *(Exclamations sur les mêmes bancs.)* Par ailleurs, il convient de mettre au crédit de l'action gouvernementale un élément tout à fait positif, je veux parler de l'intensification de l'action répressive contre la délinquance, la drogue et les délits économiques, qui fait apparaître une hausse des infractions enregistrées. Enfin, une meilleure information des victimes entraîne une progression des plaintes pour vol.

Néanmoins, les chiffres sont là et nos collègues, d'une manière ou d'une autre, plus ou moins agressive, s'en sont inquiétés. Il est vrai que ces chiffres peuvent paraître inquiétants, car on peut se demander ce qu'ils seraient sans le mailage associatif, l'ilôtage et les politiques de prévention déjà menées sur le terrain dans le partenariat.

Je suis persuadée que la réponse doit être avant tout préventive, sociale et urbaine. Mais, en ce qui concerne la lutte contre les infractions, et tout en étant consciente de ce qui a déjà été fait, j'ai plusieurs questions à poser au Gouvernement. Elles intéressent plusieurs ministères. *(« Ah ! », sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

Le ministère de l'intérieur. Quelles missions claires et précises sont données à la police ? Au-delà des actions immédiates, détaillées ce matin au conseil des ministres et tout à l'heure en réponse à nos collègues, quelle est la stratégie du Gouvernement à l'égard de la petite délinquance ?

Le ministère de la justice. Quand la représentation nationale sera-t-elle amenée à débattre de l'adaptation nécessaire des textes relatifs à la protection judiciaire de la jeunesse, afin de donner à la justice des moyens nouveaux adaptés à l'évolution de la délinquance des jeunes ?

Le ministère du budget, ministère de tutelle des douanes. Envisage-t-il la possibilité d'utiliser la grande compétence des douaniers en matière de lutte contre la drogue pour un éventuel redéploiement des effectifs des douaniers au service de la police ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Claude Barate. Démagogie !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. *(« Encore ! », sur divers bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. le président. Mes chers collègues, ne soyez pas déjà lassés ! M. le ministre interviendra encore quelques fois !

M. Paul Quilès, ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. Je conçois que le sujet finisse par lasser : il n'en demeure pas moins d'une extrême importance !

Mme Cacheux m'a posé plusieurs questions dont elle a reconnu elle-même qu'elles relevaient d'autres ministres, auxquels je laisse le soin de lui répondre en de prochaines occasions. Des questions concernant la justice ou l'utilisation des douaniers ne peuvent pas laisser insensibles, vous vous en doutez, le ministre de l'intérieur, et mon absence de réponse aujourd'hui ne signifie pas un désintérêt de ma part. Vous ne manquerez pas, madame le député, d'avoir des réponses dans les tout prochains jours.

Je reviendrai sur les statistiques des crimes et délits qui ont déjà été évoquées à plusieurs reprises à l'occasion de précédentes questions. A mon sens, et vous l'avez suggéré, si elles marquent une augmentation, c'est parce que les délits sont plus nombreux, mais aussi, et on l'oublie un peu trop, parce que l'efficacité des services de police dans la recherche des infractions est plus grande.

Deux chiffres pour fixer les idées. En 1991, les infractions à la législation sur les stupéfiants ont augmenté de 10 p. 100 et celles liées au travail clandestin de 26 p. 100. Evidemment, ces chiffres viennent s'ajouter aux autres. Et l'on affirme que les délits augmentent en France. Peut-être, mais il ne faut pas oublier que la police est plus efficace.

La réponse, je l'ai déjà dit, réside dans la prévention, la dissuasion et la répression.

J'ai déjà développé les thèmes de la prévention et de la dissuasion, j'ai parlé des polices municipales et souligné le rôle que le partenariat peut jouer pour mettre au point des stratégies de sécurité adaptées aux situations locales.

Je dirai un mot de la répression de la petite délinquance dans certains quartiers, phénomène particulièrement agaçant et parfois angoissant pour nombre de nos concitoyens. Non seulement nous attribuerons des effectifs et des moyens supplémentaires, mais nous ferons évoluer les structures et l'organisation de la police afin d'améliorer la répression de cette petite délinquance, qui s'est développée depuis quelques années avec le phénomène des bandes. On ne peut lutter contre ces bandes de manière traditionnelle.

C'est la raison pour laquelle nous allons créer, à l'image de l'expérience réalisée dans les Yvelines, des brigades régionales d'enquête et de coopération, afin de les démanteler et d'arrêter leurs chefs, ce qui, bien souvent, casse les phénomènes de délinquance, ou à tout le moins les réduit considérablement.

Nous allons également développer les compagnies départementales d'intervention, très mobiles et pouvant intervenir en tous points d'un département, de façon à arrêter les respon-

sables d'actes délictueux et à les présenter rapidement devant la justice, avec, ce qui manque souvent, des dossiers solides. Sur cette question si importante de la répression de la petite délinquance dans les banlieues difficiles, je dirai qu'il convient, comme le Premier ministre l'a affirmé il y a quelques jours, que le sentiment d'impunité existant parfois soit fermement combattu je crois que c'est la meilleure façon de lutter contre ce type de délinquance.

Le plan que j'ai présenté ce matin au conseil des ministres, et qui comprend vingt et une mesures, prévoit plus de policiers sur le terrain, plus d'actions ciblées sur des zones et des secteurs sensibles, une action policière respectueuse de la déontologie - j'ai annoncé à cet égard la création d'un conseil supérieur de la fonction policière...

M. Jacques Toubon. Un « machin » pour les banlieues !

M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique. ... qui permettra de vérifier que cette déontologie est clairement respectée -, des conditions de travail améliorées pour les policiers, des projets locaux de sécurité publique adaptés et élaborés après concertation au niveau des villes et des agglomérations.

Le service public, permettez-moi de rappeler cette évidence, doit être au service du public, et il n'est légitime que s'il est pleinement efficace. Nous allons nous efforcer maintenant de répondre encore plus efficacement aux demandes et aux attentes de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD

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

M. René Bourget. Ma question, à laquelle j'associe M. Schwint, député du Doubs, s'adresse à M. Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

Cette année marque le trentième anniversaire de la fin de la guerre d'Algérie, épisode douloureux de notre histoire, que nous sommes nombreux sur ces bancs à avoir vécu sur le terrain.

La FNACA, qui regroupe les anciens combattants au sein du Front uni, manifeste aujourd'hui aux portes de l'Assemblée, après une longue marche qui a convergé sur Paris depuis le 28 avril.

Nous connaissons les revendications de ces anciens combattants et sommes nombreux à plaider leur cause avec conviction et discernement.

Une décision très positive a été votée dans la loi de finances pour 1992 : la création d'un fonds de solidarité pour les chômeurs en fin de droits âgés de cinquante-sept ans ou plus. Les modalités d'application sont en cours d'élaboration. Le seuil de cinquante-sept ans n'est peut-être pas immuable : descendra-t-on en-dessous ?

Par ailleurs, vous avez l'intention, monsieur le secrétaire d'Etat, de déposer, sur proposition de la grande majorité des députés, un projet de loi visant à avancer l'âge de la retraite des anciens d'A.F.N. en tenant compte du temps passé en Afrique du Nord. Une telle mesure aurait en outre pour effet de dégager des emplois pour les jeunes.

Je sais que vous êtes également soucieux d'aboutir rapidement en ce qui concerne les conditions d'attribution de la carte de combattant sur la base de la comparaison avec les unités ou brigades de gendarmerie. La commission désignée a-t-elle rendu ses conclusions ?

Les pensionnés à 60 p. 100 et plus réclament la retraite à cinquante-cinq ans. Quant à la reconnaissance de la campagne double et de l'état de guerre, les choses ne progressent pas.

On peut être agressif à votre égard, monsieur le secrétaire d'Etat. Je sais cependant combien vous êtes à l'écoute du monde combattant. *(« C'est vrai ! », sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)*

Ainsi formulerais-je ma question d'une manière très simple : le Gouvernement pourra-t-il aller plus loin dans la reconnaissance de la campagne double et de l'état de guerre, et se doter de moyens supplémentaires pour répondre à l'attente d'une génération qui a donné trente mille des siens ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, la politique du secrétariat d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre s'articule sur deux axes forts : d'une part, la solidarité de la nation à l'égard de toutes les générations combattantes et, d'autre part, ce que j'appelle le devoir de mémoire.

S'agissant des événements d'Afrique du Nord qui ont pris fin il y a trente ans, les deux objectifs se rejoignent. Il est vrai qu'une sorte de chape du non-dit a pesé sur cette période. Il existe un certain nombre de tabous, qui commencent avec la terminologie. Un film récent de Bertrand Tavernier, *la Guerre sans nom*, s'efforce de les lever. Il s'agit là d'une œuvre qui a le mérite de faire progresser la connaissance et d'aider les anciens combattants eux-mêmes.

Mais il y a d'abord le devoir de solidarité et, à cet égard, je vous remercie d'avoir rappelé le pas positif qu'a constitué la création d'un fonds de solidarité pour les anciens d'Afrique du Nord, chômeurs de longue durée.

M. Jean Auroux. C'est vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. La commission tripartite a donné un avis favorable au projet d'arrêté fixant les modalités, et les premières attributions concrètes d'aides interviendront au plus tard le 1^{er} juillet prochain, c'est-à-dire dans quelques semaines.

M. Christian Bataille. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Je me félicite de cette mesure qui apportera aux plus nécessiteux un complément mensuel non négligeable, entre 1 200 et 1 500 francs par mois. Je sais que le système fonctionne pour ceux qui ont dépassé l'âge de cinquante-sept ans, mais je vous rappelle que ceux qui n'ont pas encore atteint cet âge peuvent bénéficier d'une aide sociale financée par les crédits de l'Office national des anciens combattants. Cette aide, à laquelle sont consacrés 20 millions de francs en 1992, est assortie d'une action de réinsertion professionnelle.

D'autre progrès sont sans doute nécessaires.

Concernant la retraite anticipée, je connais bien, pour les avoir partagées, les préoccupations qui sont les vôtres. Il s'agit non pas de bouleverser l'économie générale du système de la retraite en augmentant les dépenses relevant de l'assurance collective, mais bien plutôt de trouver des solutions dans le cadre de la politique de lutte opiniâtre contre le chômage...

M. André Labarrère. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. ... et donc pour l'emploi, qui constitue, vous le savez, un des choix majeurs défini et rappelé par le Premier ministre.

M. André Labarrère. C'est vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Vous avez indiqué un certain nombre de pistes possibles, telles que l'extension de la loi de 1973, qui s'applique aux combattants de la Seconde Guerre mondiale. Une recherche en ce sens est aujourd'hui entreprise.

Quant à la reconnaissance de campagne double, j'ai présidé il y a quinze jours une première réunion de concertation avec les associations concernées afin de lancer une étude car il faut savoir que toute mesure a un coût.

Il faut trouver le juste équilibre entre le nécessaire devoir de solidarité et les promesses démagogiques dont la réalisation ne pourrait être supportée par nos finances.

En ce qui concerne l'extension de la carte du combattant, monsieur Bourget, je répéterai ce que j'ai dit tout à l'heure, à savoir que sont terminées les études avec le ministère de la défense en vue d'établir la comparaison entre unités de gendarmerie et unités d'appelés.

D'autres mesures ont été prises, concernant notamment la forclusion et le forfait mutualiste.

Toutes ces mesures forment un ensemble qui marque un progrès certainement supérieur à tout ce que l'on avait connu depuis longtemps. Je suis d'ailleurs certain que les associations le reconnaissent aujourd'hui pleinement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

CONVENTION MÉDICALE

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

M. Claude Bartolone. Ma question s'adresse à M. René Teulade, ministre des affaires sociales et de l'intégration.

Monsieur le ministre, vous venez d'agréer un accord passé entre le principal syndicat de médecins français et les trois caisses de sécurité sociale. Cet avenant conventionnel, qualifié de révolutionnaire par la presse, prévoit notamment une hausse du prix de la consultation chez un généraliste conventionné, laquelle passera de 90 à 100 francs, et un objectif de 7,1 p. 100 d'augmentation maximale des dépenses de santé pour cette année.

Au-delà de ces chiffres, bon nombre de nos concitoyens souhaiteraient savoir ce que signifie pour eux, dans leur vie quotidienne, cet accord.

Depuis bientôt vingt ans, les problèmes de l'équilibre de la sécurité sociale sont affaire de chiffres déficitaires, de hausses des prélèvements et d'énormes plans d'économies.

Nous, socialistes, avons le souci de préserver cet outil de justice qu'est la sécurité sociale et nous savons que le Gouvernement travaille pour que cet acquis demeure, et cela malgré la hausse continue des dépenses de santé.

Nous devons tous être responsables - politiques, usagers et acteurs du monde médical - pour garantir le haut niveau de notre protection sociale. *(Exclamations sur les bancs du groupe communiste.)*

L'accord marque en fait une nouvelle approche de ces problèmes. Nous franchissons aujourd'hui une nouvelle étape : le Gouvernement n'attend pas que le déficit de la sécurité sociale se creuse pour agir. Cette politique, qui semble être la plus à même de répondre à l'attente des usagers, combine le maintien d'une médecine de qualité et la maîtrise des dépenses de santé.

Cependant, des questions subsistent.

En contrepartie de la hausse tarifaire, que pensez-vous exactement obtenir de la part du monde de la santé ? Pensez-vous équilibrer durablement les comptes de la sécurité sociale ? Le maintien de notre système de protection sociale accessible à toutes et à tous, quels que soient les revenus de chacun, sera-t-il garanti ?

Tous les usagers attendent des réponses à ces questions primordiales tant pour le droit à la santé de nos concitoyens que pour la cohésion de notre société. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration.

M. René Teulade, ministre des affaires sociales et de l'intégration. Monsieur le député, le Gouvernement vient en effet d'agréer un avenant conventionnel qui avait été signé entre les trois caisses nationales de sécurité sociale, c'est-à-dire la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, la M.S.A. et la C.A.N.A.M., qui représente les artisans et les commerçants, et la confédération des syndicats médicaux.

Il s'agit d'un événement important, que l'on peut qualifier de petite révolution, surtout sur le plan des comportements. C'est un événement important tant pour les professions de santé que pour les usagers.

M. Louis Pierna. Vous vous contentez de peu !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. D'abord, mais ce n'est peut-être pas là que réside l'essentiel, l'accord met fin à un imbroglio qui durait depuis trois ans. Aujourd'hui, les différents acteurs sociaux, à l'issue d'une négociation qui a été difficile - si elle a duré trois ans, c'est qu'elle a été difficile - ont fait preuve de responsabilité. Il me plaît de rendre hommage au sens des responsabilités des différents acteurs, qui ont essayé de faire preuve d'originalité et de sortir du registre passionnel pour trouver une solution durable.

J'ai eu le privilège, depuis plus de quinze ans, d'avoir travaillé avec tous les ministres de la santé et des affaires sociales...

M. Francis Delattre. Et alors ?

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... pour que nous parvenions ensemble à une solution. C'est la première fois que nous pouvons mettre en œuvre un texte conventionnel,...

M. Louis Pierna. Zorro est arrivé !

M. Philippe Auberger. Enfin, Zorro !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... c'est-à-dire libre...

M. Bernard Pons. Enfin, Teulade est arrivé !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... et sur lequel tous les acteurs se sont engagés.

C'est la première fois que tous les acteurs concernés s'engagent sur un objectif quantifié d'évolution des dépenses. Il s'agit donc, je le répète, d'une petite révolution.

C'est la première fois que tous les acteurs concernés élaborent tant de mécanismes pour lutter contre les gaspillages.

Contrairement à ce que l'on a dit, il n'est pas question de rationner,...

M. Bernard Pons. Tiens donc !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... mais, ensemble, de maîtriser une évolution, ce qui est indispensable et, dans le même temps, d'essayer, comme nous l'avait demandé le Premier ministre, de chasser la médecine à deux vitesses qui s'installait dans notre pays...

M. François Hollande. Très bien !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... ainsi qu'une certaine anarchie tarifaire. Nous avons mis fin à cette situation, et cela est important ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Michel Péricard. Il était temps !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. L'accord n'est pas un aboutissement : c'est un début. Il est destiné à préparer l'avenir et trouve tout son sens dans la série des accords qui ont été conclus avec les autres professions - je pense en particulier au protocole qui vient d'être signé, et je m'en réjouis, avec les cliniques privées.

L'équilibre est toujours difficile à atteindre. Il est en tout cas notre objectif : nous devons équilibrer les recettes et les dépenses...

M. Gilbert Millet. Il n'y a qu'à taxer les revenus de la spéculation !

M. le ministre des affaires sociales et de l'intégration. ... si nous voulons échapper à la spirale, que nous avons tous essayé de combattre, de l'augmentation des cotisations ou de la diminution des prestations.

S'agissant des cotisations, nous sommes arrivés à un seuil et diminuer les prestations serait frapper les populations les plus vulnérables.

Nous venons de mettre un terme à la spirale en recherchant par la voie conventionnelle une solution.

Certaines réactions, je le dis parce que nous sommes entre nous, ont été largement sollicitées. Des professions ne connaissent pas l'accord, mais nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour les informer.

Nous allons, avec les différents partenaires, étudier la façon dont tout cela pourra se mettre en place. Bien entendu, il est indispensable que la représentation nationale soit elle-même sollicitée, et elle le sera avant la fin du mois de mai. Vous serez donc appelés, mesdames, messieurs les députés, à prendre vos responsabilités.

L'accord, qui concourt à la maîtrise d'une évolution - je répète qu'il n'est pas question de rationner - sera mis en œuvre sur des bases conventionnelles, c'est-à-dire avec l'accord volontaire de tous les acteurs. Nous avons, avec l'ensemble des partenaires sociaux, travaillé à cette mise en œuvre avec la volonté d'aboutir, de modifier les choses, de préparer l'avenir.

Le Gouvernement travaille dans cette perspective avec sérénité, tant nous sommes aujourd'hui persuadés que notre système de protection sociale - et le sujet nous concerne tous, au-delà de tous les clivages - est un facteur irremplaçable de cohésion dans notre société.

En particulier aux Etats-Unis, les événements prouvent largement qu'en l'absence d'un système de protection sociale certaines tensions se font sentir dans la société. Quant à nous, réjouissons-nous d'en avoir un ! Ne le remettons pas en cause ! Essayons plutôt de le perfectionner et d'aboutir à un équilibre librement consenti par les différents acteurs ! C'est dans cette voie que nous nous sommes engagés.

Je le répète, vous aurez aussi, mesdames, messieurs, à prendre vos responsabilités. Rendez-vous donc à la fin du mois ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous en arrivons à la seconde série de questions.

DÉLINQUANCE ET TRAFIC DE DROGUE

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour le groupe communiste.

M. Alain Bocquet. Monsieur le ministre du budget, les dernières statistiques de la gendarmerie et de la police font apparaître une augmentation de 7,20 p. 100 de la délinquance et de la criminalité en 1991. C'est la plus forte augmentation constatée depuis 1982.

Dans le département du Nord, la situation est pire encore, puisque l'augmentation atteint 14,31 p. 100. Le climat d'insécurité et d'inquiétude des Français s'y trouve aggravé. Le conseil départemental de la délinquance s'interroge sur l'efficacité limitée des moyens utilisés.

Rien ne sera véritablement réglé tant que le Gouvernement ne mettra pas en œuvre les mesures qu'appelle une telle dégradation, à commencer par celles qui touchent aux problèmes de la jeunesse, laquelle subit durement le chômage et la précarité.

M. Gilbert Millet. C'est vrai !

M. Alain Bocquet. A l'origine du développement de la délinquance, il y a aussi la drogue. Chaque week-end, plus d'un millier de jeunes gens de mon département se rendent à Amsterdam - en l'occurrence presque devenue le supermarché européen - pour se ravitailler en poudre de mort soit pour leur propre consommation, soit pour la revente.

Le trafic de stupéfiants s'est accru de 60 p. 100 en une année dans le département du Nord. Un trafiquant de drogue sur quatre de notre pays se trouve dans la région du Nord - Pas-de-Calais et trois opérations concluentes de saisie sur quatre y sont faites par les douanes.

Aujourd'hui, grâce à l'action de nos douaniers, 50 p. 100 des saisies de drogue en France sont réalisées aux postes frontières routiers. Comment ne pas penser que l'ouverture complète des frontières et les conséquences du traité de Maastricht aggraveront encore les choses ? Quand la libre circulation sera instaurée en Europe, avec quels moyens pourrions-nous protéger notre jeunesse ? Nous ne serons plus maîtres de nos décisions !

Des précédents existent : la Grande-Bretagne et le Danemark avaient souhaité maintenir au-delà de 1993 les contrôles aux frontières afin de combattre l'invasion de la drogue, mais la Commission de Bruxelles les en a empêchés en les menaçant de les traduire devant la Cour de justice européenne, ce qui est, convenez-en, un comble !

Aussi demandons-nous au Gouvernement d'agir vite, au-delà de ce qui a été annoncé ce matin par le conseil des ministres et qui est nettement insuffisant.

Quelles mesures comptez-vous donc prendre pour protéger nos jeunes du fléau de la drogue qui les brise dans leur vingt ans et plonge des mères, des pères, des familles dans la détresse et l'angoisse, d'autant que les moyens curatifs sont particulièrement défaut - on ne compte que douze lits de soins dans le département du Nord ?

Quelles dispositions prendrez-vous pour maintenir le contrôle aux frontières et renforcer les moyens des services douaniers ?

Quelle démarche comptez-vous entreprendre au niveau des instances européennes pour que cesse la vente libre de la drogue aux Pays-Bas ?

Comment comptez-vous assurer, à l'aide de la force publique, le droit à la sécurité par la prévention et la dissuasion et combattre durablement les causes essentielles de la délinquance ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Alain Griotteray. Très bien !

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

M. Michel Charasse, ministre du budget. Monsieur le député, voilà bien une question d'actualité après la parution des statistiques de 1991 qui révèlent une augmentation de 10 p. 100 des infractions en matière de stupéfiants dans l'ensemble de la France !

Je vous sais gré d'avoir souligné que la douane n'est pas seulement une administration fiscale. Elle est aussi chargée de la sécurité du territoire, de la protection de nos grands intérêts nationaux, de la défense de l'environnement et de la santé publique. Elle combat les trafics de drogues, de matières polluantes et dangereuses, les trafics d'armes et de cigarettes, les contrefaçons. Elle applique les conventions internationales sur les espèces protégées, entre autres.

Or, le 1^{er} janvier 1993, la libre circulation ne concernera que ce qui est licite. Ce qui est interdit d'entrée sur notre territoire aujourd'hui le restera demain. Il faut bien que quelqu'un fasse ce travail pour les marchandises de toutes natures. La loi française prévoit que cette mission est exercée par la douane.

Certes, les douaniers ne seront plus présents physiquement en permanence sur les frontières intérieures comme aujourd'hui. En accord avec le ministre d'Etat de l'époque, je les ai préparés à cette échéance dès 1989.

Des observatoires seront installés en retrait des frontières, sur les différents points de passage, gérés par des unités mobiles qui exerceront une surveillance très souple, très légère mais très vigilante et qui montera en puissance très vite en période de crise. A l'intérieur du territoire, plus en arrière, l'action des douaniers en uniforme sera renforcée et diversifiée. Ils se déplaceront en moto, en voiture rapide, en hélicoptère, en avion, tous matériels qui existent déjà dans le Nord, dans la région lilloise en particulier. Ils seront assistés de maîtres-chiens encore plus nombreux qu'aujourd'hui, très entraînés et très efficaces. Enfin, n'oublions pas nos équipes navales sur les frontières maritimes.

Ne croyez pas, monsieur le député, que les marchandises interdites et les trafiquants franchiront facilement nos frontières demain. L'objectif est, au contraire, de faire encore plus qu'aujourd'hui. Vous savez - et je vous remercie de l'avoir souligné en faisant référence à la région du Nord en particulier - que la douane est en pointe dans bien des domaines.

Pour la drogue, elle a réalisé les quatre cinquièmes des prises, soit plus de vingt-trois tonnes en 1991, c'est-à-dire 13 p. 100 de plus qu'en 1990. Il n'est pas question de reculer dans ce domaine, sinon c'est la crédibilité même de l'Europe qui serait en cause. La liberté de circulation ne peut pas être celle des trafiquants, des marchands de mort, sinon l'idée européenne serait gravement compromise dans l'esprit public et l'opinion réclamerait vite la fermeture des frontières.

La douane a un pouvoir d'intervention sur tout le territoire. Elle l'utilisait peu jusqu'à présent puisqu'elle était surtout sur les frontières. Demain, des contrôles seront effectués en retrait de la frontière et partout à l'intérieur du territoire de la République. Des textes législatifs seront soumis prochainement au Parlement pour traduire toutes ces évolutions.

Cette mission douanière est essentielle pour la protection de la santé publique et de notre jeunesse - vous l'avez dit, monsieur Bocquet, et Mme Cacheux l'avait souligné quelques instants avant vous - qui est aujourd'hui une priorité. L'action de l'Etat ne peut donc pas marquer un recul, au contraire : les fraudeurs et les trafiquants ne peuvent tout de même pas tirer avantage de la liberté de circulation accordée aux honnêtes gens ! Aucun répit ne leur sera donc laissé. Les services douaniers vont continuer à les pourchasser sans relâche et sans la moindre complaisance.

M. Gilbert Millet. Avec quels effectifs ?

M. le ministre du budget. On peut compter sur ma détermination et sur celle des agents placés sous mon autorité.

Moins présents aux frontières proprement dites, les douaniers travailleront avec des moyens d'intervention renouvelés. Le développement de l'analyse du risque, du ciblage, la généralisation de la recherche du renseignement, la surveillance des axes routiers, vont permettre une action plus sélective et plus efficace.

Depuis des années, le Parlement nous aide à adapter la législation. Ainsi, la douane dispose de plus de pouvoirs pour visiter les bateaux, pour suivre les marchandises, pour effectuer des livraisons surveillées permettant de démanteler

des réseaux. Une loi très sévère a été votée pour combattre le blanchiment de l'argent de la drogue. Elle va d'ailleurs être étendue, comme l'a annoncé le Premier ministre, au blanchiment de l'argent de tous les trafics. Depuis 1990, la cellule Tracfin - traitement du renseignement et action contre les circuits financiers -, dont la douane assure le secrétariat, coordonne l'action des services financiers qui luttent contre le blanchiment.

Naturellement, nous respecterons strictement nos engagements internationaux qui, en la matière, monsieur Bocquet, - mais ai-je besoin de le signaler à l'Assemblée, car vous le savez bien, les uns et les autres ! - ne découlent pas de Maastricht, mais de l'Acte unique et de la convention de Schengen. Donc, même sans le traité de Maastricht, nous étions obligés d'appliquer les règles d'ouverture des frontières au 1^{er} janvier 1993. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)* N'introduisons pas de confusion dans l'esprit public sur cette affaire. Nous respecterons donc strictement, je le répète, nos engagements internationaux comme nos règles internes.

M. Jean-Claude Gayssot. Et pour Amsterdam ?

M. le ministre du budget. Il n'est question ni d'empêcher la libre circulation de ce qui est licite, ni de laisser circuler tranquillement ce qui est interdit.

Pour le cas d'Amsterdam, je signale que, à la demande de la France en particulier, la convention de Schengen comporte une disposition qui nous permet de rétablir, ou d'établir temporairement, certains contrôles aux frontières intérieures.

M. Jean-Claude Gayssot. Faites-le !

M. le ministre du budget. Et j'ai bien l'intention d'utiliser cette disposition puisqu'elle a été sciemment inscrite dans la convention dont vous avez accepté la ratification, en connaissance de cause, y compris sur ce point, ce dont je vous remercie.

Plusieurs députés du groupe communiste. Appliquez-la !

M. le ministre du budget. Notre démarche a été évidemment expliquée à la Communauté qui l'a comprise et admise. L'intérêt de l'Europe n'est pas de faciliter la vie de ceux qui trafiquent !

Cela étant, ne nous focalisons pas sur les près de 10 p. 100 d'augmentation des affaires de drogue en 1991. Ce chiffre est aussi le résultat de l'efficacité des services. Je vous remercie d'ailleurs, monsieur Bocquet, d'avoir signalé ce qui se passe dans le Nord. A plusieurs reprises, je suis allé y visiter de nuit les services douaniers et j'ai constaté par moi-même comment s'appliquaient les nouvelles modalités de contrôle, avec nos motards qui commencent à sillonner les routes environnant la frontière.

La meilleure efficacité se traduit au niveau de la douane, bien sûr, principalement aux frontières, mais aussi au niveau d'autres services, que je ne veux pas oublier et auxquels moins d'affaires ont échappé l'an dernier que les années précédentes. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Que l'Assemblée me permette de rendre aux uns et aux autres l'hommage qu'ils méritent et en particulier à celles et à ceux qui ont le courage de s'infiltrer dans les réseaux de trafiquants pour les démanteler. Ils risquent quotidiennement leur vie et vous avez bien voulu voter pour eux, récemment, une loi, ce dont je vous remercie.

Que l'Assemblée me permette aussi de remercier la représentation nationale pour les moyens qu'elle n'a jamais ménagés depuis 1988 et pour le soutien qu'elle m'a accordé, comme à l'ensemble du Gouvernement, dans cette lutte sans pitié contre les marchands de mort. Notre action, commune sur ce point, restera l'honneur de cette législature et il n'est pas question que cet honneur soit remis en cause le 1^{er} janvier prochain. *(Applaudissement sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. J'avais souhaité une question et une réponse brèves. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union du centre.)*

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir répondu à mon invitation. *(Sourires.)*

Nous en revenons aux questions du groupe de l'Union du centre.

AUTOROUTE A 1 BIS

M. le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Ma question porte non pas sur la délinquance, mais sur le problème des autoroutes. Elle s'adresse donc à M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports.

Monsieur le ministre, vous avez été interpellé à plusieurs reprises, depuis la formation du gouvernement de M. Bérégovoy, sur les problèmes posés par la réalisation des grandes infrastructures autoroutières, en particulier par celle qui devrait relier l'Île-de-France à l'Europe du Nord-Ouest, c'est-à-dire la A 16 et la A 1 bis.

Vous avez toujours répondu par des arguments de méthode et de principe en laissant planer un certain doute sur vos décisions définitives. Pendant ce temps-là, les élus s'agitent, les populations s'inquiètent, les milieux économiques s'interrogent. Vous comprendrez donc que nous ayons besoin d'un certain nombre de précisions dans ce domaine.

En un mois, M. Delebarre, que je salue ici, a réussi la performance de se faire un avocat ardent du programme autoroutier de la A 16 et de la A 1 bis, puis d'accepter un moratoire de six ans pour faire une alliance contre nature avec les écologistes et, tout récemment, de se prononcer à nouveau pour le maintien de l'autoroute A 16, ce qui lui a d'ailleurs valu, le lendemain, dans la presse, d'être contredit par la nouvelle présidente verte du conseil régional de la région Nord - Pas-de-Calais qui a déclaré, en substance, qu'il n'était pas qualifié pour parler de transports dans cette région.

Vous comprendrez, dans ces conditions, que nous attendions un certain nombre de clarifications de la part du Gouvernement. Or, si j'ai bien compris la nouvelle méthode de travail que vous préconisez pour les déclarations d'utilité publique, il y aura deux phases : d'abord, une étude sur l'opportunité et le principe de la réalisation des infrastructures autoroutières ; ensuite, un examen des modalités plus techniques, notamment des problèmes de tracé.

Je ne reviendrai pas ici sur le problème de l'autoroute A 16, abondamment débattu dans la presse, mais je parlerai de l'autoroute A 1 bis, un peu moins connue dans cette assemblée. Cette autoroute a une double vocation : d'une part, désengorger l'autoroute A 1 qui relie Paris à Lille - tous les élus responsables y sont favorables - et, d'autre part, contourner au mieux l'agglomération lilloise vers la Belgique, c'est-à-dire concilier au mieux les contraintes imposées par la circulation, le développement économique et la protection de l'environnement.

Je voudrais vous poser trois questions à ce sujet, monsieur le ministre.

Etes-vous prêt à distinguer cette double fonction dans la procédure d'utilité publique, et notamment à vous concerter avec les collectivités concernées par le problème du contournement des agglomérations qui diffère de celui de la réalisation des autoroutes de transit ?

Etes-vous prêt à établir prioritairement le dialogue avec les maires concernés, plutôt qu'avec une région frappée d'impuissance, faute de majorité ?

Enfin, avez-vous les moyens de votre politique, c'est-à-dire êtes-vous prêt à injecter dans le budget de l'État le financement des surcoûts occasionnés par la protection de l'environnement plutôt que d'en faire supporter la charge par les collectivités locales ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre et sur de nombreux bancs du groupe Union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports.

M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports. Vous avez bien voulu rappeler, monsieur le député, la méthode que je propose de suivre pour l'avenir, c'est-à-dire pour des projets nouveaux. On ne va évi-

demment pas tout recommencer à zéro après des mois et des mois d'études et de concertations pour des projets déjà lancés !

La méthode pour l'avenir commence à se dégager d'ailleurs des réflexions des uns et des autres, des élus, des associations, des experts, de la mission animée par M. Carrère. Il s'agit bien de distinguer un débat de départ, sur les principes, dans lequel seraient mieux prises en compte, pour la réalisation d'une grande infrastructure, les conséquences économiques, sociales, les questions de développement local, d'aménagement du territoire, d'environnement.

A ce stade, nous aurons donc ce que l'on appelle des études d'impact, au sens large, les plus claires et les plus complètes possibles. Elles seront suivies d'études de tracés plus fins, étant entendu que l'on ne peut pas complètement étudier l'un, indépendamment de l'autre.

Vous avez bien voulu rappeler la déclaration que j'ai eu l'occasion de faire, mais vous avez semblé considérer que je m'en étais tenu à une déclaration sur la méthode.

La méthode a certes de l'importance en la matière car je suis convaincu que, même s'il doit toujours y avoir des contradictions, des gens dont les avis diffèrent, des intérêts qui divergent, une bonne concertation, bien organisée, si elle fait perdre un peu de temps au départ, peut en faire gagner à l'arrivée.

Néanmoins, j'ai aussi indiqué des décisions de fond. J'ai eu l'occasion de rappeler, à deux reprises, avec l'accord de mes collègues du Gouvernement et de M. le Premier ministre, que le schéma directeur routier et autoroutier national, qui a été récemment arrêté, ne sera pas remis en cause, qu'il n'y aura pas de moratoire autoroutier généralisé.

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Vous m'avez interrogé plus particulièrement, monsieur Daubresse, sur l'autoroute A 1 bis qui est destinée - vous l'avez fort bien expliqué - d'une part, à désengorger l'axe Paris-Lille, d'autre part, à régler des problèmes de contournement du côté de Lille.

Mon intention dans ce domaine est d'élargir la réflexion car dans le passé, pour des raisons que l'on peut comprendre, liées à une espèce de logique administrative, on a trop souvent eu tendance à étudier d'un côté une route, une autoroute et, de l'autre côté, un train. La bonne approche consiste à apprécier l'ensemble des problèmes de transport - la route ou l'autoroute et le train, la marchandise par la route et la marchandise par le train - pour avoir une approche d'ensemble, une approche globale.

Je souhaite, pour ma part, ouvrir un tel débat et engager une réflexion sur ce que l'on pourrait appeler le « corridor nord » de transport : mais, monsieur le député, je souhaite la faire avec l'ensemble des élus.

Vous avez évoqué les surcoûts occasionnés par une meilleure prise en compte de l'environnement. Tenir compte de l'environnement, cela a un prix ! Mais de grâce ne vous tournez pas seulement vers l'Etat car, en l'occurrence, l'Etat, c'est le contribuable ! Lorsque la société tout entière veut mieux prendre en compte l'environnement, mieux le protéger - je suis convaincu que c'est le souhait de la plupart de nos compatriotes - un débat doit avoir lieu pour déterminer qui doit payer du contribuable, de l'usager ou, le cas échéant, des collectivités locales et comment doit se faire le partage.

Quant au principe du débat sur la manière de traiter ces problèmes de transport, je ne distingue pas, quant à moi, monsieur le député, entre les « gentils » élus, les « bons » élus - les maires et ceux qui pensent comme vous - et les « mauvais » - ceux qui sont au conseil régional. Je mènerai la concertation avec tout le monde, j'écouterai tout le monde et je prendrai ensuite mes responsabilités, soyez-en assuré. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Mes chers collègues, il nous reste quatre questions à entendre. Si chacun est concis, elles pourront être posées toutes les quatre.

Nous en revenons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

T.G.V. EST

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

M. Jean-Louis Masson. Ma question, qui concerne le T.G.V., s'adresse plus précisément à M. le Premier ministre, dont je déplore l'absence.

Le T.G.V. Est nous est promis depuis de très nombreuses années puisque, le 4 avril 1984, le Président de la République indiquait déjà qu'il fallait accroître les mesures de désenclavement pour ouvrir la France sur l'Europe et accélérer les démarches entreprises pour le T.G.V. Nord et le T.G.V. Est.

Or, depuis, on a vu successivement se réaliser certains T.G.V. ou avancer certains dossiers de T.G.V. Et chaque fois l'examen du dossier du T.G.V. Est a été reporté.

Pourtant, le 28 février 1985, dans le cadre du sommet franco-allemand, le Président de la République avait de nouveau indiqué : « Dans le même esprit que le T.G.V. Paris-Lille-Cologne, la RFA et la France décident de mettre à l'étude une liaison ferroviaire rapide entre Paris et l'axe Mannheim-Stuttgart. »

Certes, des commissions ont été créées : la commission Ratier, en 1985 ; la première mission Essig, en 1988 ; la nouvelle mission Essig, en 1991. Mais nous craignons fort de ne rien voir venir. En effet, on nous avait dit en 1984 que le T.G.V. Est serait lancé dans la foulée du T.G.V. Nord ; quand on a lancé le T.G.V. Nord, en 1987, on nous a dit que le T.G.V. Est se ferait en même temps que l'interconnexion, mais quand on a lancé l'interconnexion, on nous a dit qu'il se ferait, finalement, en même temps que le T.G.V. Méditerranée.

Certes, le 14 mai 1991, le CIAT a retenu comme deux prochaines priorités le T.G.V. Méditerranée et le T.G.V. Est. C'était l'une des dernières décisions du gouvernement Rocard, qui fut confirmée par Mme Cresson. Cependant, la S.N.C.F. a fait, depuis, tout son possible pour que le T.G.V. Méditerranée soit réalisé, malgré les oppositions des populations localement concernées, et que le T.G.V. Est ne le soit pas, malgré les demandes unanimes de toute la population.

Enfin, nous avons bénéficié depuis peu d'une décision que j'espère positive, puisque l'on vient d'annoncer que l'équipe chargée des études détaillées serait enfin mise en place à Strasbourg, à Metz et à Reims.

Cela étant, nous sommes inquiets, car pèse sur le dossier la double menace d'un nouveau décalage et d'une nouvelle parole non tenue de la part de l'Etat.

En février dernier, à Mulhouse, M. Bérégovoy, à l'époque ministre de l'économie et des finances, a indiqué en qualité qu'il souhaitait de nouveau décaler la réalisation du T.G.V. Est pour le faire passer, cette fois, après celle du T.G.V. Rhin-Rhône. Maintenant qu'il est Premier ministre, souhaite-t-il respecter la parole de l'Etat, la parole du Président de la République, confirmée par les deux Premiers ministres qui l'ont précédé ? Ou bien reste-t-il attaché à ce qu'il a dit en tant que ministre de l'économie et des finances en février dernier à Mulhouse ?

M. Robert-André Vivien et M. Alain Griotteray. Eh, oui !

M. Jean-Louis Masson. La S.N.C.F. invoque de son côté un nouvel argument pour différer la réalisation du T.G.V. Est. En effet, dix-huit collectivités locales participent au financement. Les dix-huit assemblées se sont prononcées favorablement. Il restait aux exécutifs concernés à ratifier cet engagement. Dix-sept l'ont fait. Un seul, en l'occurrence le président du conseil général de la Marne, refuse de signer, bien qu'il ait été mis en minorité par son propre conseil général sur ce dossier.

Je me demande donc si, dans la ligne des positions indiquées en février par M. Bérégovoy, on ne chercherait pas à se servir du fait qu'un seul exécutif sur dix-sept, en contradiction au demeurant avec son assemblée délibérante, essaie actuellement de trainer un peu les pieds. Finalement, ne risquons-nous pas, dans cette affaire, par une volonté délibérée de la S.N.C.F. et du Gouvernement, de perdre de nouveau une année, et de nouveau une priorité qui nous était pourtant garantie par rapport aux autres dossiers de T.G.V. ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports.

M. Robert-André Vivien. Réponse précise à question précise !

M. le président. Réponse précise et si possible concise ! (Sourires.)

M. Robert-André Vivien. Sans compter les interruptions ! (Sourires.)

M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, si l'on veut traiter sérieusement de la question que vous m'avez posée, c'est-à-dire des T.G.V., et notamment de ceux qui intéressent cette zone de la France, le T.G.V. Est et le T.G.V. Rhin-Rhône, il ne faut pas caricaturer la réalité.

D'abord, ce n'est pas la S.N.C.F. qui décide. C'est le Gouvernement. (« Ah ! », sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

Deuxième remarque. Il est tout à fait inexact de dire que la S.N.C.F. freinerait la réalisation de tel T.G.V. et s'attacherait à tel autre. Elle fera ce que le Gouvernement lui dira, après concertation avec les collectivités locales. Je vous rappelle, mais vous l'avez vous-même dit, monsieur le député, que ces deux liaisons sont inscrites à la fois au schéma national et au schéma européen. Il y en a d'autres, bien sûr, mais ce sont celles-là qui vous préoccupent le plus.

M. Jean-Louis Masson. Le T.G.V. Est était prévu avant !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Mais, vous le savez bien, s'agissant du T.G.V. Est, les difficultés sont particulières.

D'abord, c'est un T.G.V. franco-allemand. Si ce n'était pas le cas, il perdrait une partie de son sens. Vous savez très bien qu'une partie des problèmes tient au fait - pourquoi le cacher ? - qu'il est moins rentable que d'autres, et c'est ce qu'a déclaré M. Bérégovoy. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire et qu'on ne le fera pas !

M. Bérégovoy, alors ministre de l'économie, a rappelé tout simplement des faits et des évidences. Les études de rentabilité le montrent : le projet Rhin-Rhône est rentable alors que le projet vers Strasbourg l'est moins, ou ne l'est pas. Il a dit aussi qu'il croyait qu'il fallait faire les deux et que l'on verrait à quel rythme il conviendrait de rassembler les financements publics et les financements privés.

Je rencontrerai très prochainement mon homologue allemand. Vous avez rappelé la mission de M. Essig qui a, en effet, progressé. On voit maintenant plus précisément quels peuvent être les schémas de financement. L'affaire restera compliquée. Elle a un intérêt politique national pour l'aménagement du territoire, et un intérêt politique européen pour les rapports franco-allemands.

Mais, je vous le confirme, nous ferons et le T.G.V. Est et le T.G.V. Rhin-Rhône. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

STATUT DES SAPEURS-POMPIERS

M. le président. La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

Le Parlement a voté un texte concernant le statut des sapeurs-pompiers volontaires. Des mesures très positives, telles que celles concernant la couverture sociale, ont été très bien accueillies par les intéressés. Néanmoins, ceux-ci s'inquiètent à juste titre car les décrets d'application de la loi ne sont pas encore parus. Quand avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de les publier ?

Par ailleurs, les primes qui devaient être versées depuis le 1^{er} janvier 1992 ne l'ont pas encore été. A quelle date le seront-elles ?

Je vous remercie de bien vouloir répondre à ces questions qui intéressent tous les sapeurs-pompiers de notre pays. Est-il besoin de rappeler leur dévouement et leur efficacité ? Ils en ont fait la preuve, hélas ! lors des tragiques événements de Furiani, en Haute-Corse ces jours derniers. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux collectivités locales.

M. Jean-Pierre Sueur, secrétaire d'Etat aux collectivités locales. Je vous remercie, monsieur Bonnet, de me donner l'occasion d'indiquer combien M. le ministre de l'intérieur et moi-même avons été impressionnés par la qualité de l'organisation des secours durant la nuit du drame de Furiani.

En effet, les sapeurs-pompiers ont été au premier rang pour mettre en œuvre le « plan rouge » et leur comportement exemplaire a permis, dans bien des cas, d'assurer les évacuations sanitaires vers les centres hospitaliers dans des délais qui ont sauvé un certain nombre de vies humaines.

Pour répondre maintenant plus précisément à votre question, monsieur Bonnet, je vous rappelle que la loi du 31 décembre 1991, relative à la protection sociale des sapeurs-pompiers volontaires en cas d'accident survenu ou de maladie contractée pendant le service, a amélioré la couverture des risques des 203 000 pompiers volontaires de notre pays.

Cette loi leur a en effet donné des garanties équivalentes à celles des sapeurs-pompiers professionnels aux côtés desquels ils interviennent dans les services d'incendie et de secours.

Le décret d'application, qui doit fixer les procédures pour la délivrance des prestations ainsi que les modalités de calcul de l'indemnité journalière, a fait l'objet d'une vaste concertation avec l'ensemble des organisations de sapeurs-pompiers concernés. Il est en cours d'examen devant le Conseil d'Etat.

C'est dire qu'il devrait maintenant pouvoir être publié dans des délais rapprochés.

En ce qui concerne le second point de votre question, M. Paul Quilès et moi-même sommes très sensibilisés à ce problème des vacations horaires. Le texte fixant le taux de leur revalorisation a été transmis aux différents départements ministériels concernés et sera publié dans les prochains jours. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

ACCÈS DES MINEURS AUX SUPERMARCHÉS

M. le président. La parole est à M. Didier Migaud.

M. Didier Migaud. Ma question s'adresse à Mme le ministre de la jeunesse et des sports et concerne un fait dont la presse s'est fait l'écho récemment.

Un grand magasin vient de prendre la décision d'interdire son accès aux mineurs non accompagnés. Sans méconnaître les actes de petite délinquance auxquels ont à faire face les commerçants, on peut craindre qu'une telle décision n'aggrave les tensions dans les quartiers où souvent les centres commerciaux sont aussi des lieux de rencontre pour beaucoup de concitoyens.

Si une telle décision était maintenue, voire étendue, les jeunes seraient en droit de la considérer comme une véritable provocation, comme une véritable discrimination à leur encontre.

Assimiler jeunesse et délinquance n'est pas admissible et l'interdiction générale ne peut en aucun cas être une solution. Elle ne peut être qu'une source supplémentaire de tension. Les jeunes de notre pays sont en droit d'attendre des adultes et des pouvoirs publics, des signes de confiance et de reconnaissance, et non des manifestations d'exclusion.

J'aurais pu poser cette question au ministre de l'intérieur ou au ministre de la ville. Mais je souhaiterais avoir votre réaction à vous, madame le ministre plus particulièrement chargée de la jeunesse, sur la décision prise par cette grande surface.

J'aimerais également connaître vos commentaires ainsi que les propositions qu'elle vous inspire. Comment entendez-vous agir pour que la société réponde mieux aux attentes de la jeunesse ? (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la jeunesse et des sports.

Mme Frédérique Bredin, ministre de la jeunesse et des sports. Comme vous, monsieur le député, cette décision m'a particulièrement surprise et émue. Je souhaite évidemment qu'elle soit à la fois temporaire et isolée.

Il est évident que les commerçants ont le droit de prendre les mesures nécessaires à la sécurité de leurs biens.

M. Francis Delattre et plusieurs députés du groupe Union pour la démocratie française. Quand même !

Mme le ministre de la jeunesse et des sports. Mais les commerçants ne peuvent pas pour autant, sans distinction, exclure tout un groupe simplement en raison de l'âge des individus qui le composent et sur lequel une suspicion est *a priori* jetée. De telles pratiques ont un nom : discrimination.

Une telle attitude face à des problèmes de petite délinquance, que, par ailleurs, je ne méconnais pas, me semble aller à l'inverse de la politique à mener en faveur de la jeunesse. C'est particulièrement vrai des jeunes qui vivent dans des quartiers, dans des cités où les loisirs et les lieux de rencontre sont rares.

Toutes les actions que le Gouvernement essaie de mettre en place visent, au contraire, à ouvrir aux jeunes des lieux qui existent déjà et à créer pour eux, avec eux, des espaces qui soient les leurs.

On parle toujours des expériences négatives mais je voudrais aussi évoquer des expériences originales et positives en faveur des jeunes, et notamment d'un certain nombre de grandes surfaces, qui, un peu lassées de voir certains magasins transformés en lieux de rencontre, ont octroyé aux associations de jeunes des locaux - je pense à l'une d'elles dans la région du Havre qui a mis à leur disposition un local de 200 mètres carrés pour en faire une salle de sport.

Plusieurs députés du groupe Union pour la démocratie française. Démagogie ! Il y a longtemps que cela se pratique.

Mme le ministre de la jeunesse et des sports. Pour les jeunes, pour les élus locaux et pour les commerçants, le bilan de cette initiative est éminemment positif. La même philosophie a conduit le Gouvernement à implanter en deux ans 1 000 équipements sportifs dans les quartiers, au cœur des cités, au pied des immeubles, afin que les jeunes trouvent là les équipements qu'ils sont en droit d'attendre.

Dans le même esprit, pendant les grandes vacances, mais aussi pendant les petites vacances, nous allons laisser accessibles les terrains de sport universitaires, scolaires ou ceux, bien évidemment, qui dépendent du ministère de la jeunesse et des sports - je pense notamment aux CREPS.

C'est en ouvrant aux jeunes les lieux qui les attirent et non en les en excluant que nous manifestons à leur égard la confiance qu'ils attendent.

Pour ma part, je suis prête à rencontrer les responsables de grande surface, pour envisager avec eux et avec les élus locaux concernés, les moyens à mettre en œuvre pour prévoir des animations afin qu'ainsi ils puissent eux aussi, à leur manière, contribuer à la vie de la cité et prendre leurs responsabilités dans la société qui nous entoure.

En ce qui concerne la situation précise que vous avez évoquée, la société en cause s'était engagée auprès du préfet à lever, au lendemain des vacances de Pâques, son interdiction d'accès aux mineurs non accompagnés. Le préfet des Yvelines m'a indiqué qu'elle ne l'avait pas fait.

J'ai donc saisi M. le garde des sceaux, afin qu'il examine les dispositions du code pénal qui répriment les atteintes aux libertés applicables en l'espèce. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD

M. le président. La parole est à M. François d'Harcourt.

M. François d'Harcourt. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais rappeler au nom de mon collègue Michel Meylan et en mon nom propre que des centaines et des centaines d'anciens combattants d'Afrique du Nord, arrivés hier soir aux portes de Paris, se trouvaient aujourd'hui à l'Assemblée nationale. Ils sont venus pour réclamer, une fois de plus, l'égalité de traitement entre les anciens d'Afrique du Nord et les autres générations du feu, leurs aînés de 1939-1945 et de 1914-1918.

Quatre propositions de loi signées par l'ensemble des groupes parlementaires de cette assemblée au cours des dernières années ont mis en évidence un certain nombre de points forts que M. le secrétaire d'Etat connaît bien : l'attribution de la carte du combattant selon les critères appliqués à la gendarmerie, la retraite anticipée à cinquante-cinq ans et non pas à cinquante-sept ans - encore un petit effort monsieur le secrétaire d'Etat ! - pour les chômeurs en fin de droits et pour les pensionnés à plus de 60 p. 100, enfin, l'octroi de la campagne double.

Alors monsieur le secrétaire d'Etat, quand accepterez-vous que soient inscrites à l'ordre du jour ces quatre grandes propositions de loi ? Quand accepterez-vous que s'engage un grand débat sur l'ensemble des problèmes et des préoccupations du monde combattant ? Voilà trente ans que la guerre d'Algérie est terminée. Voilà trente ans que l'opinion publique a reconnu les sacrifices de cette troisième génération du feu. Le droit à réparation est un droit absolu, reconnu par la loi du 19 mars 1919. Il y a aujourd'hui urgence.

La considération ne se marchande pas. Les anciens combattants méritent à la fois notre reconnaissance et notre gratitude. Nos anciens d'Afrique du Nord ont peiné. Ils ont souffert. Et, pour la défense de la République trente mille d'entre eux ont donné leur vie ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre.

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. Monsieur le député, j'ai déjà eu l'occasion à deux reprises d'exposer à la représentation nationale l'étendue des mesures prises ou en préparation en faveur de ce qu'on appelle la troisième génération du feu, c'est-à-dire les anciens combattants d'Afrique du Nord.

Je vous confirme qu'aujourd'hui 920 000 anciens d'Afrique du Nord bénéficient déjà de la carte du combattant. D'autres la souhaitent, qui ne remplissent pas normalement les conditions de son obtention.

Nous avons estimé qu'il y avait une injustice dans le fait que la carte du combattant ait été attribuée aux unités de gendarmerie qui ont stationné en Algérie alors que toutes les unités d'appelés qui ont séjourné au voisinage et dans le même temps n'ont pas toutes bénéficié de cette mesure.

C'est pourquoi, avec l'accord préalable du ministre de la défense, il a été décidé de rouvrir ce dossier : une concertation ayant eu lieu avec des représentants du monde combattant.

Aujourd'hui, on peut dire que cette confrontation est en voie d'achèvement et on peut espérer que, dans un délai relativement bref, l'attribution de la carte du combattant sera étendue à un certain nombre d'ayants droit qui en auront fait la demande.

S'agissant de la retraite anticipée, j'ai dit qu'avec l'aide de l'Assemblée nationale et du Sénat, le fonds de solidarité avait apporté ou allait apporter une solution concrète à des problèmes concrets, c'est-à-dire à une situation que j'ai pu qualifier d'indigne pour des anciens d'Afrique du Nord qui, aujourd'hui, se trouvent chômeurs, pis chômeurs en fin de droits. Ils ont parfois seulement 2 000 ou 2 300 francs par mois pour vivre.

M. Jean-Claude Gayssot. Dramatique !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. En tout état de cause, il est assuré que l'allocation supplémentaire, l'indemnité différentielle, en quelque sorte, sera de l'ordre de 1 200 à 1 500 francs par mois. Cette amélioration bénéficiera à ceux qui ont dépassé l'âge de cinquante-sept ans. Vous me demandez l'extension de la mesure à ceux qui sont âgés de cinquante-cinq ans ? C'est en effet, un objectif, une piste. Nous pouvons l'explorer. Vous aussi.

M. Jean-Pierre Brard. A quelle session ?

M. Jean-Claude Gayssot. Il ne faut pas trop tarder, quand même !

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre. En tout cas, il y a là un résultat que les associations ont déjà reconnu.

En ce qui concerne le bénéfice de la campagne double, j'ai déjà indiqué qu'une réunion de concertation à son sujet avait été organisée avec les principales associations intéressées. Je ne vous cache pas que le coût d'une telle mesure est élevé et qu'il conviendra de procéder par étapes.

Une autre possibilité est à étudier : l'application de la loi de 1973 aux anciens combattants d'Afrique du Nord. Cela permettrait de prendre en compte, pour l'avancement de l'âge de la retraite, la durée passée en Afrique du Nord pour ceux

qui auraient cotisé pendant le minimum de trente-sept ans et demi. Je sais que cette disposition est attendue par de nombreux anciens combattants d'A.F.N., mais le niveau de prise en compte et les étapes sont à discuter.

La mise en œuvre de cette mesure déboucherait sur des libérations de postes et donc permettrait d'offrir des emplois à des jeunes ou à des chômeurs. Elle devrait, comme je l'ai indiqué, entrer dans le cadre des dispositions générales définies par le Premier ministre dans son plan de lutte contre le chômage.

Quant à la retraite mutualiste, le montant de la part a été porté à 6 200 francs et j'interviens auprès du ministre des affaires sociales et de l'intégration pour examiner les possibilités d'une nouvelle levée de la forclusion. Je rappelle néanmoins que les anciens combattants d'A.F.N. auront disposé de dix-neuf ans, au lieu de dix pour leurs aînés, pour se constituer une retraite mutualiste.

Voilà un ensemble assez impressionnant de mesures, qui me paraît être de nature à répondre à beaucoup de préoccupations de cette troisième génération du feu.

M. Charles Ehrmann. N'oubliez pas l'armée des Alpes de 1939-1940 !

M. le président. Je vous en prie, vous avez eu droit à une réponse très complète de la part de M. Mexandeau !

Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinq, est reprise à dix-sept heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

4

RÉGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES

Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes (nos 2613, 2635).

La parole est à M. Jean Beaufils, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean Beaufils, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, c'est une évidence, mais il est néanmoins utile, chaque fois qu'on en a l'occasion, de la rappeler car nos concitoyens - souvent aussi, malheureusement, les parlementaires, n'en sont pas toujours conscients - la France a une vocation maritime forte. Celle-ci tient à sa position géographique, à sa façade maritime exceptionnelle, à son histoire et à ses traditions, enfin au savoir-faire de ses marins et de l'ensemble des professionnels du secteur.

Notre équipement portuaire a été longtemps en retard par rapport à celui de nos concurrents européens mais de gros efforts ont été faits au cours de ces vingt dernières années et l'outil est aujourd'hui performant.

Les ports sont vitaux pour l'économie nationale et pour notre commerce extérieur. La France, quatrième pays exportateur au monde, deuxième par tête d'habitant, a besoin d'un système portuaire adapté car c'est par la mer que transitent 50 p. 100 de l'ensemble de notre commerce extérieur en tonnage et 25 p. 100 en valeur.

Nos ports ont des atouts, mais force est de constater que la part qu'ils occupent dans notre commerce extérieur tend à diminuer chaque année au profit de la concurrence européenne. En 1990, 30 p. 100 de nos importations ont emprunté le chemin d'un port étranger, contre 14 p. 100 en 1983. La

même constatation peut être faite pour nos exportations qui échappent aux ports français : 12 p. 100 en 1983, contre 20 p. 100 aujourd'hui.

L'activité portuaire en France a chuté de 10 p. 100 au cours des dix dernières années, alors que, dans le même temps, celle de nos concurrents européens a éclaté de santé : 180 p. 100 d'augmentation à Rotterdam, 150 p. 100 à Anvers, 160 p. 100 à Hambourg, 100 p. 100 à Zeebrugge, 25 p. 100 à Bilbao.

Plusieurs facteurs expliquent la suprématie des ports belges, hollandais ou allemands : concentration de lignes régulières, donc effets de masse sur les prix, facilités et densité des dessertes routières, ferroviaires et fluviales, rapidité et surtout fiabilité du traitement des marchandises tout au long de la chaîne, enfin coûts moins élevés.

Quelles que soient les responsabilités des uns et des autres - elles sont souvent et presque toujours partagées -, on ne peut laisser la situation se dégrader et se satisfaire de pratiques ou de résultats connus de tous : des entreprises de la vallée du Rhône exportent certaines marchandises par Anvers alors que des ports français sont à leur porte ; des marchandises sont ramenées par route des ports belges où elles ont été débarquées vers les ports français. Sachez qu'une palette de fruits en provenance de Turquie revient, débarquée, à 340 francs à Marseille, à 240 francs au Havre et seulement à 135 francs à Anvers. Le passage d'un conteneur coûte 750 francs à Anvers et 1 150 francs au Havre. Les exemples sont nombreux : ils pourraient être multipliés. Chacun s'en désole et rejette la responsabilité sur l'autre alors que, le plus souvent cette responsabilité est collective.

Nous ne pouvons plus laisser nos ports dépérir davantage. Il faut réagir, sinon les conséquences seraient dramatiques pour l'économie nationale, pour l'aménagement du territoire, car les ports induisent de l'activité industrielle et commerciale. Ce dépérissement entraînerait un chômage important : je pense aux 50 000 emplois vivant directement de l'activité portuaire, mais aussi aux 200 000 emplois qui en découlent. Enfin, toute la chaîne des transports serait fragilisée et attaquée par nos concurrents étrangers, sans compter que le pays devrait entreprendre des travaux colossaux aux niveaux routier et ferroviaire pour compenser la faiblesse du transport maritime.

Le Gouvernement, sur une initiative courageuse de Jean-Yves Le Drian, a décidé, en novembre dernier, un plan de reconquête par la modernisation de la filière portuaire. Ce plan, ambitieux, va bien au-delà du texte législatif que nous avons à examiner aujourd'hui.

Je le dis ici avec force, messieurs les ministres, si ce plan devait se limiter à cette seule réforme législative de la manutention portuaire, il serait inefficace et accrédi-terait l'idée fausse, que certains répandent à loisir - pour mieux se dédouaner de leur propres responsabilités - selon laquelle les ouvriers dockers seraient les seuls responsables de la non-compétitivité de nos ports. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)* C'est l'ensemble de la filière qui est malade, chacun le sait bien, et ce sont toutes les professions concernées qui doivent se remettre en cause, revoir leur mode de fonctionnement, leurs habitudes commerciales, leurs relations sociales.

Le Parlement, aujourd'hui, prend ses responsabilités en modernisant un des maillons de la chaîne, et il le fait - tout au moins pour sa majorité socialiste - avec courage car il mesure le choc produit sur une profession culturellement attachée à un statut particulier. Il le fait pour le bien de l'économie nationale mais aussi dans l'intérêt même des ouvriers dockers, que tout le monde reconnaît être en sureffectif et qui seraient inéluctablement voués aux licenciements de droit commun dès demain si on maintenait le *statu quo*, les Cainagod étant dans l'impossibilité de payer l'emploi croissant, sauf à augmenter la cotisation patronale et, par conséquent, à pénaliser davantage notre compétitivité.

Ces ouvriers dockers seraient en outre confrontés à la concurrence des sociétés de manutention, y compris étrangères, comme pourraient le laisser craindre certains arrêts récents de la Cour de justice européenne.

Le Parlement, monsieur le ministre, prend ses responsabilités : il attend, en échange, que le Gouvernement prenne, lui aussi, les siennes. C'est ce qu'il devra faire en proposant d'autres textes - en particulier celui en préparation sur la domanialité - mais encore dans les dotations budgétaires annuelles, à travers les contrats de plan, pour donner des

moyens nouveaux et indispensables à la modernisation des équipements, aux pré et post-acheminements routiers, ferroviaires ou fluviaux, en apportant des simplifications aux formalités douanières ou aux règlements en vigueur.

C'est donc le plan dans son ensemble, tout le plan qu'il faut mettre en œuvre.

Il nous appartient, quant à nous, de modifier l'organisation du travail de manutention des ouvriers dockers. Cette organisation, chacun le sait, est régie, d'une part, par la loi de 1941, votée sous Vichy. Elle donne la priorité absolue d'embauche aux titulaires de la carte G, instaure le B.C.M.O., mais fixe aussi des règles rigides, humiliantes et d'un autre siècle pour la procédure d'embauche. Les dockers doivent se présenter deux fois par jour, qu'il y ait du travail ou non. L'organisation est régie, d'autre part, par la loi de 1947 qui reprend la précédente loi, y ajoute l'indemnisation de l'inemploi et crée la Cainagod, caisse de solidarité alimentée par une cotisation uniforme fixée par l'Etat et payée dans tous les ports par les employeurs.

Cette loi de 1947, indispensable dans la période de l'après-guerre, visait à combattre l'irrégularité de l'activité, la précarité de l'emploi et assurait un salaire mensuel convenable à ceux qui n'avaient pas d'embauche tous les jours.

Elle était bien adaptée à une profession où le docker avait une activité intermittente et essentiellement de main-d'œuvre, résumée par la formule consacrée « un colis, un homme ». C'était une profession où l'on pouvait travailler huit jours de suite avec un horaire dépassant douze heures par jour, mais aussi rester quinze jours sans travail et donc sans rémunération. Des lois semblables ont d'ailleurs été instituées dans la majorité des pays maritimes - si la plupart d'entre eux sont revenus ces dernières années sous des régimes de droit commun.

La loi de 1947 a, pendant des années, bien fonctionné. Elle a connu, au cours des ans, de nombreux aménagements, la rendant malheureusement plus rigide, plus contraignante, à cause de la complicité objective des partenaires salariés et patronaux, à une époque où nos ports étaient prospères et où les exigences des uns pouvaient sans risque être acceptées par les autres, chacun y trouvant son compte.

Aujourd'hui, la concurrence est plus sévère, l'activité des ports chute, le métier a changé, l'inemploi croît partout. Certains aspects de la loi ont donc besoin d'aménagements pour mieux responsabiliser les entreprises, diminuer le coût de la manutention et donc le coût de passage, donner une garantie d'emploi aux ouvriers dockers grâce à la mensualisation, permettre la mise en place de plans de formation indispensables, ajuster, grâce à un plan social d'accompagnement particulièrement important, les effectifs nécessaires port par port.

D'abord, permettez-moi de relativiser l'ampleur du texte qui nous est soumis. Il se situe, en fait, à mi-chemin entre les volontés exprimées par les deux parties en présence, la Fédération nationale des ports et docks C.G.T., qui souhaite pratiquement ne rien changer au système, et l'U.N.I.M., union patronale, qui réclamait la déréglementation totale et l'abolition même de la loi de 1947.

Ne rien changer, on l'a vu, conduirait à licencier par le droit commun de nombreux dockers actuellement en sursis car les 25 p. 100 d'inemplois prévus par la loi de 1947 sont fréquemment dépassés. De plus, le statut actuel est limite face à la réglementation européenne et il pourrait demain être attaqué, entraînant la déréglementation. Supprimer la loi de 1947, ce serait, en revanche, ouvrir la porte au retour à la précarisation du métier de docker, à l'apparition du travail intérimaire, à l'entrée de main-d'œuvre sous-payée et sous-qualifiée.

Le Gouvernement a donc souhaité que la loi de 1947 perdure au-delà de la présente réforme. Ce projet garantit en effet la priorité absolue d'embauche aux dockers titulaires de la carte G. Il maintient, à côté des garanties de droit commun apportées par la mensualisation, un filet de protection avec la survivance des B.C.M.O. Il continue d'assurer l'indemnisation de l'inemploi des intermittents.

Les modifications que l'on vous propose d'apporter à la loi de 1947 peuvent se résumer à deux volets essentiels : la mensualisation des ouvriers dockers et la dépéréquation entre les ports pour la cotisation d'inemploi.

Ce sont les deux points dont nous débattons, demain, au moment de l'examen des articles et des amendements. Nous aurons, pour le faire, tout le temps nécessaire, beaucoup plus

de temps que n'en avaient eu les députés pour voter la loi le 19 août 1947. En effet, ce jour-là, sous la présidence d'Edouard Herriot, la séance, d'après le *Journal officiel*, fut ouverte à seize heures pour être levée à seize heures cinq. Entre-temps, et en cinq minutes, le statut des ouvriers dockers avait été fixé pour les quarante-quatre ans à venir ! Il est vrai que le rapporteur de l'époque, Raymond Cayol, avait demandé « un examen rapide et sans modification ». Ce fut fait de la manière la plus expéditive qui soit.

Actuellement dans nos ports travaillent deux catégories de dockers : les professionnels, salariés intermittents, et les occasionnels, qui ont de moins en moins de travail. Les places portuaires ressemblent de plus en plus à des entreprises classiques où les rotations des navires, les tâches de manutention, les diverses formalités sont programmées, mécanisées, automatisées. Cela nécessite de plus en plus un personnel stable et davantage qualifié. Là où il fallait hier une main-d'œuvre nombreuse et polyvalente, il faut aujourd'hui des spécialistes bien formés mais en nombre beaucoup plus réduit. Ces profondes mutations ont conduit ces dernières années à d'importantes diminutions d'effectifs en France - il y avait encore 14 400 dockers en 1980 contre 8 300 aujourd'hui - mais aussi en Grande-Bretagne, où l'on est passé de 26 000 à 10 000, en Espagne, en Hollande, en Italie.

Le projet de loi vise donc prioritairement à favoriser le développement de la mensualisation des dockers afin que la majorité d'entre eux soient placés dans les conditions du droit commun du travail, et deviennent des salariés permanents, liés à une entreprise de manutention par un contrat de travail à durée indéterminée. C'est ce personnel qui sera le mieux à même d'utiliser dans des conditions optimales l'outillage moderne et de faire face à l'introduction rapide de l'informatisation sur les quais. La qualification, la formation sont des objectifs essentiels inscrits dans les principes mêmes de la réforme.

Il appartiendra donc aux entreprises, une fois la loi promulguée, de déterminer les effectifs dockers mensualisés adaptés à qui elles proposeront des contrats de travail, étant entendu que ces derniers seront obligatoirement et prioritairement choisis parmi les titulaires de la carte professionnelle G.

Même si le texte de loi ne peut le préciser avec toute la rigueur nécessaire dans ses articles, le rapporteur, mes chers collègues, insiste sur la nécessité d'élaborer et de négocier dès maintenant une convention collective nationale de branche qui fixe les rémunérations à un niveau qui ne saurait être inférieur à ce qui est aujourd'hui. La convention devrait déterminer les conditions et horaires de travail, et en particulier son amplitude quotidienne dans l'intérêt des dockers mensualisés eux-mêmes. Il s'agit de penser à la sécurité du travail et de continuer à assurer une charge suffisante à l'intermittence. Il s'agit aussi de préserver l'expression et la représentation syndicales des salariés. Même si les délais ne permettent pas dès aujourd'hui la négociation, il est essentiel que les organisations patronales s'engagent publiquement en faisant part de leurs propositions, et ce avant le vote définitif de la loi. Elles l'ont fait hier en publiant une charte, mais des précisions doivent encore être apportées.

Dans le texte qui nous est soumis, un filet de protection est laissé aux dockers mensualisés : le choix, en cas de licenciements au sein de l'entreprise, entre le traitement de droit commun du chômage ou le retour au B.C.M.O. et à l'intermittence. Mais, parce que je crois aux effets bénéfiques du texte pour le retour de trafics, je suis persuadé que ce cas de figure restera marginal.

Les dockers qui n'auront pas conclu de contrats de mensualisation, soit parce qu'ils n'auront pas trouvé d'entreprise, soit parce qu'ils n'auront pas souhaité ce nouveau statut, exerceront leur profession comme intermittents dans les conditions actuelles - obligation de se présenter quotidiennement à l'embauche, versement d'une indemnité de garantie par jour chômé, par exemple. La nouveauté vient du fait que même si le montant de la garantie reste toujours fixé nationalement, chaque port sera seul responsable du financement de son propre volant d'inemploi avec la fin de la péréquation des cotisations patronales.

En effet, le système de financement des indemnités repose actuellement sur une péréquation nationale absolue : les manutentionnaires versent, dans tous les ports, quel que soit le taux d'inemploi, la même cotisation fixée actuellement à 15,5 p. 100 des salaires. Ce mode de financement déresponsa-

bilise les ports et aboutit à faire supporter par les plus performants - ceux qui ont su gérer convenablement leurs effectifs et la composition de leurs équipes - le coût élevé des ports à fort taux d'inemploi.

Cette répartition est appliquée depuis quarante-cinq ans alors que Raymond Cayol, rapporteur de la loi de 1947 ne l'avait prévue qu'à titre transitoire, pour dix mois, en attendant qu'un texte gouvernemental prévoyant « une taxe dont l'assiette serait mieux équilibrée et mieux répartie » soit proposé précisait-il. Le transitoire a duré bien longtemps !

Le nouveau mode de financement de l'inemploi tel qu'il ressortira du texte de loi sera établi sur un strict calcul, port par port, des recettes et des dépenses et il obligera les manutentionnaires à inclure la gestion de l'intermittence dans leur exploitation. Le rapporteur est favorable, à titre transitoire, à une participation minimale de solidarité valable pour tous les ports de façon à assurer le financement de la Cainagod et donc des B.C.M.O. Avec ce nouveau dispositif chaque place portuaire sera donc devant ses responsabilités. Un nombre de dockers intermittents trop élevé, mal adapté aux trafics, entraînera un surcoût et donc une pénalisation pour le port.

Pour que les effectifs soient ajustables, il fallait prévoir dans le texte des mesures permettant des retraits de carte. L'idée existait déjà dans la loi de 1947, qui prévoyait un inemploi maximum de 25 p. 100, mais aucune sanction, aucune modalité n'était prévue ou même appliquée en cas de dépassement de ce seuil. Ce dernier a pu croître allègrement et il dépasse largement cet objectif port par port aujourd'hui. Le texte qui nous est soumis prévoit les modalités du retrait.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte de loi que nous allons adopter demain soir améliorera, j'en suis convaincu, la compétitivité de nos ports en modifiant profondément le travail de la manutention.

Permettez-moi de me répéter, tellement cela me semble essentiel : cette réforme n'a de sens que si elle s'inscrit dans un ensemble beaucoup plus large de mesures présentées dans le plan de modernisation et touchant à l'ensemble de la filière portuaire. Le Parlement insiste beaucoup auprès du Gouvernement pour que les autres volets du plan soient également mis en œuvre très rapidement.

M. Ambroise Guellac. Ce sera à nous de le faire !

M. Jean Beaufils, rapporteur. Nous y contribuerons ! Et j'espère que vous y contribuerez par vos votes lors de l'établissement des budgets, mes chers collègues !

Monsieur le ministre, mes chers collègues, rapporteur, j'ai voulu m'assurer que la mise en œuvre du texte ne se ferait pas de façon trop brutale, sans la concertation nécessaire et sans que les intérêts essentiels des ouvriers dockers soient sauvegardés. Car aucune réforme ne peut se mettre en place sans la paix sociale. Tel est le sens des amendements que j'ai déposés devant la commission le 29 avril dernier et qu'elle a bien voulu majoritairement adopter.

En guise de conclusion, je veux réaffirmer quatre nécessités absolues pour que la mise en œuvre du texte réponde aux objectifs économiques et sociaux que nous lui assignons.

Il est indispensable qu'une convention collective de branche soit négociée dans les meilleurs délais. Elle concernera les ouvriers dockers professionnels, qu'ils soient mensualisés ou intermittents, qu'ils soient titulaires de la carte G ou qu'ils ne l'aient plus quand, dans certains ports, le volant d'intermittents aura été asséché.

Il faut que des mesures transitoires permettent à la Cainagod et aux B.C.M.O. d'avoir les moyens financiers suffisants pour assurer leurs missions qui sont l'indemnisation de l'inemploi des dockers intermittents et le financement des ajustements d'effectifs par retraits de cartes. D'où l'idée d'une cotisation réduite de solidarité nationale valable dans tous les ports et de subventions d'équilibre exceptionnelles aux B.C.M.O. en difficulté ponctuelle, pendant une période transitoire.

Quant au plan social présenté en novembre dernier, soumis à un accord port par port et dont vous avez reporté la signature au 15 juillet prochain, monsieur le secrétaire d'Etat, il doit permettre, grâce aux mesures d'âge, aux congés de conversion, aux départs pour convenance personnelle, d'ajuster les effectifs aux besoins de chaque place portuaire et de favoriser au niveau national le départ d'environ un quart ou un tiers des 8 300 ouvriers dockers. Un budget de 2 milliards sur dix ans, financé par l'Etat et les entreprises, est d'ailleurs prévu à cet effet.

Enfin, il faut obtenir toutes les assurances que les gains de productivité obtenus seront réellement et intégralement répercutés par les entreprises sur le coût de passage. S'il en était autrement, notre débat n'aurait aucune raison d'être. Le texte gouvernemental prévoit que le Parlement sera chaque année destinataire d'un rapport sur l'état de la productivité et de la manutention. J'ai déposé un amendement, s'inscrivant dans la logique de la décentralisation, afin qu'un même rapport soit fait dans chaque place portuaire devant l'ensemble des intervenants locaux.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à la veille de l'ouverture européenne de janvier 1993, les ports français doivent retrouver leur compétitivité et offrir un service de qualité au moindre coût à la chaîne de transport afin de reprendre les parts de marché perdues au profit des grands ports du Bénélux et de la Méditerranée occidentale.

La réforme de la filière portuaire, et plus particulièrement de la manutention, objet du texte de ce soir, répond à cet objectif.

Aussi, mes chers collègues, le rapporteur vous invite-t-il, comme l'ont fait les commissaires de la commission de la production et des échanges, à apporter votre soutien au texte soumis à notre vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens d'abord à remercier M. le rapporteur pour la très grande qualité de l'exposé et la pertinence de son rapport, parfaitement documenté. Il a excellemment décrit la réalité d'une situation tout à fait préoccupante.

Je ne reviendrai pas sur le contexte. En revanche, je voudrais rappeler ici les conditions dans lesquelles s'est inscrite cette réforme voulue par le Gouvernement et dont le projet de texte qui vous est soumis constitue l'une des composantes.

Ce projet résulte d'un cheminement long et difficile, il ne faut pas le cacher.

Un cheminement long parce qu'il trouve son origine dans un constat déjà ancien. C'est dès le début des années quatre-vingts que s'amorce en effet la tendance défavorable qui marque l'évolution de notre trafic portuaire.

Je vais illustrer ce constat par une comparaison. En 1983, la part de marché de notre commerce extérieur par les ports étrangers était en valeur de 14 p. 100 à l'importation et de 12 p. 100 à l'exportation. La proportion en 1990 était passée respectivement à 29 p. 100 et à 18 p. 100, soit, en sept ans, presque un doublement pour les importations !

A la même période, commence également à croître, dans des proportions importantes, le niveau de chômage des ouvriers de la manutention, suscitant dès 1982 la mise en œuvre de plans sociaux, qui culminent en 1988 avec le départ de près de 2 000 dockers.

La situation actuelle prouve que ces tentatives d'ajustement n'étaient pas, à l'évidence, à la hauteur des enjeux.

Le cheminement a été long aussi, du fait de l'ampleur de la phase de travaux préalable à l'élaboration du texte.

Le processus de concertation a duré un an. Engagé dès la fin de l'année 1990, il devait aboutir à l'annonce du plan gouvernemental en novembre dernier. Il s'agit là d'une démarche sans précédent, qui a associé l'ensemble des acteurs économiques et des partenaires sociaux intervenant dans l'activité portuaire et la chaîne des transports. Elle s'est traduite par plus de vingt réunions, au cours desquelles l'échange d'idées le plus large a été assuré.

A l'issue de cette consultation, le Gouvernement a invité les partenaires sociaux de la manutention à négocier dans chaque place portuaire, en associant tous les acteurs institutionnels et économiques, les collectivités locales, les chambres de commerce et les entreprises.

Cette démarche visait à faire déterminer par les acteurs eux-mêmes les conditions pratiques d'une réforme, dont seules les grandes lignes étaient esquissées.

Reconnaissons, en le regrettant, que les résultats n'ont pas été à la hauteur des attentes du Gouvernement...

M. Jean Lacombe. C'est le moins que l'on en puisse dire !

M. le secrétaire d'Etat à la mer. ... à la date qu'il s'était assignée, le 15 février dernier.

Mais, parce que les contacts noués, les négociations parfois substantiellement engagées ont permis l'amorce d'une réflexion commune sur un projet portuaire, le Gouvernement a décidé de prolonger cette phase de négociation locale jusqu'au 15 juillet prochain. J'aurai l'occasion d'y revenir dans quelques instants.

Le cheminement fut difficile aussi, tant les enjeux de cette réforme sont lourds et les intérêts en cause si manifestement contradictoires. Les lois parfois se contentent de régulariser une situation acquise, le droit rattrape alors le fait. Ici, ce n'est manifestement pas le cas.

Il n'y a pas moins de quatre défis majeurs à relever.

Le premier est lié au processus de concertation lui-même, qui a associé les professions - celles des armateurs, transitaires, chargeurs, manutentionnaires - qui, le plus souvent, s'ignoraient quand elles ne s'opposaient pas par des stratégies commerciales divergentes.

Ce ne fut pas, ce n'est toujours pas une mince gageure que de les associer dans un projet commun, celui de la reconquête économique de nos ports, et d'affirmer cet objectif tout au long de la chaîne des activités, afin de dégager un projet d'ensemble cohérent, intéressant l'ensemble de la filière portuaire.

Le deuxième défi découle d'un constat simple : il ne peut être envisagé de politique nationale en faveur des ports en ignorant les impératifs de l'aménagement du territoire et en omettant cette réalité désormais incontestable, au terme d'une décennie de décentralisation : la revendication des collectivités locales à prendre en main leur avenir. C'est le défi de la diversité.

Cette réforme prétend en effet concilier un impératif général de modernisation avec le respect affirmé des particularismes locaux, en tenant compte de la très grande diversité du paysage portuaire français, qui voit coexister à côté de plates-formes à vocation internationale un maillage serré de ports plus modestes qui irriguent les économies régionales.

Tel est l'esprit de la réforme : elle constitue un cadre unique, certes, mais flexible, qui permet à chaque communauté portuaire de déterminer sa stratégie de développement, de choisir entre plusieurs schémas d'organisation du travail portuaire et de programmer le rythme qu'elle entend donner à cette évolution.

Le troisième défi inspire clairement l'esprit de la négociation port par port à laquelle le Gouvernement continue d'inviter les partenaires locaux. Il vise à combiner de manière indissociable l'effort de modernisation économique entrepris avec un effort égal de modernisation des relations de travail dans les ports. Le rétablissement de la fiabilité du service portuaire, condition aussi essentielle que les progrès de productivité pour améliorer la situation concurrentielle de nos ports, passe aussi par la modernisation sociale.

Enfin, dernier défi qui s'inscrit dans le texte qui vous est soumis : concilier les positions si divergentes exprimées par les partenaires que sont les ouvriers dockers et leurs employeurs de la manutention.

Les premiers, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, voulaient le maintien strict du régime de travail institué par la loi du 6 septembre 1947.

Les seconds prônaient l'abrogation pure et simple de ce dispositif, renvoyant aux seules relations contractuelles le soin de définir sur une base légale minimale les nouvelles conditions d'exercice de l'activité de manutention.

Ce texte, à l'évidence, ne saurait satisfaire ceux qui persisteront dans ces positions figées. Mais tel n'est pas son but. Il vise tout au contraire à mobiliser, en les responsabilisant, tous les partenaires, et à créer les conditions permettant d'engager les évolutions nécessaires pour gagner la compétitivité de nos ports et y développer les activités génératrices d'emplois.

Permettez-moi de m'attarder quelques instants sur les différents volets qui composent cette réforme de l'ensemble de la filière portuaire afin d'en illustrer la globalité.

Le Gouvernement a souligné, dès l'origine, que la modernisation de notre filière portuaire ne se limitait pas à la manutention et à la nécessaire adaptation de son cadre législatif, quelle qu'en soit l'importance.

Au cours des derniers mois, et je suis le premier à le regretter, l'actualité médiatique, trop exclusivement focalisée sur les mouvements sociaux du secteur, a souvent occulté ce message et fait peser sur la seule manutention la responsabilité des dysfonctionnements observés.

Notre objectif est bien de renforcer, dans une perspective européenne, la compétitivité de l'ensemble de la filière portuaire française, dans tous ses maillons.

Outre la réforme de la manutention, le plan gouvernemental comporte ainsi trois grands volets.

Le premier concerne le développement des dessertes terrestres de nos ports. Il vise à faciliter l'accès de nos grands ports aux principaux sites industriels et logistiques européens, afin de les mettre à égalité de chances avec leurs concurrents étrangers.

S'agissant de la desserte par voie ferrée, les efforts d'organisation et de compétitivité du réseau de transport spécialisé de conteneurs seront poursuivis, ainsi que l'amélioration qualitative, en particulier le maillage des systèmes informatiques des places portuaires, qui permettra un suivi des conteneurs en temps réel.

La S.N.C.F. s'apprête également à mettre en service, à court terme, là où les flux de trafics de vracs sont suffisants et les installations terminales adaptées, des « trains hyper-lourds », jusqu'à 3 600 tonnes de capacité unitaire, en liaison avec les grandes places portuaires et les chargeurs.

Enfin, le calendrier de mise en service du gabarit B, puis B+, nécessaire à la circulation des conteneurs hors normes, est désormais arrêté pour les grands axes du réseau national desservant nos ports, en particulier Le Havre et Marseille.

En ce qui concerne la desserte routière, désormais, grâce au travail mené au cours des dernières années, les distorsions diverses d'origine réglementaire avec les autres pays européens ont été éliminées. De même, le prix du gazole se situe, depuis peu, à un niveau équivalent en France, en Belgique et aux Pays-Bas.

Les efforts doivent désormais porter prioritairement sur l'amélioration de la productivité au niveau des places portuaires et sur l'infrastructure routière et autoroutière d'accès.

Dans cette perspective, l'approbation définitive du nouveau schéma directeur autoroutier, toute récente, est l'occasion d'en préciser les échéances de mise en œuvre, en tenant compte de la priorité reconnue à la desserte des grands ports.

M. Dominique Dupilet. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat à la mer. La desserte par voie d'eau est appelée à bénéficier, plus encore que les autres modes de transports terrestres, de l'amélioration de la manutention dans les ports maritimes.

Ainsi, le nouvel établissement public « Voies navigables de France » examinera tout particulièrement, en liaison avec les ports, l'interface maritime/fluvial et s'attachera, moyennant des dispositions appropriées, à développer les embranchements fluviaux dans les ports maritimes.

Le deuxième volet du plan comprend un ensemble de dispositions toutes destinées à favoriser la modernisation de la gestion portuaire.

Au premier chef, il s'agit d'améliorer les capacités financières des ports maritimes.

Les ports autonomes, établissements publics de l'Etat, ont bénéficié, au début de l'année 1989, de dotations en capital d'un montant total de 1,35 milliard de francs de la part de l'Etat, qui ont permis une amélioration immédiate de leur situation financière et, de ce fait, une plus grande capacité d'intervention et de mobilisation pour des actions structurales importantes.

Ces dotations en capital devraient donner lieu à rémunération au profit de l'Etat au taux de 3 p. 100 pour chacune des années 1991, 1992 et 1993 et de 5 p. 100 à compter de 1994.

Afin d'améliorer encore la capacité financière des ports autonomes et de leur permettre de participer, en liaison avec leurs partenaires, au financement de nouveaux investissements nécessaires, le Gouvernement a décidé d'abaisser à 1 p. 100 l'an la rémunération de ces dotations en capital pendant une période de cinq ans à compter de 1992.

L'effort financier ainsi consenti par l'Etat représente pour l'ensemble des six ports autonomes maritimes métropolitains une contribution cumulée de 216 millions de francs.

Mais l'amélioration de la gestion portuaire, c'est aussi l'adaptation des procédures douanières.

Les ministères compétents ont réalisé conjointement une étude comparée des pratiques douanières au sein des pays de la Communauté. Cette étude a été prioritairement ciblée sur la situation des grands ports en France et dans le Benelux. Grâce à une collaboration fructueuse entre les services, elle permet d'ores et déjà de dégager des conclusions et des orientations concrètes. Dès 1992, les services douaniers auront recours à de nouvelles méthodes de travail qui permettront d'optimiser considérablement les taux de contrôle documentaire et physique des marchandises dans nos ports par rapport à la pratique actuelle.

La fluidité des échanges et la rapidité des procédures douanières constitueront, à l'évidence, de plus en plus, pour le chargeur et l'armateur, un élément très important d'appréciation du port et de choix des filières portuaires au sein de la Communauté européenne.

A cet égard, et par rapport à leurs concurrents, les grands ports français ont l'avantage de disposer de systèmes informatiques performants, reliant les différents intervenants de la place portuaire, les autorités portuaires et les douanes. Cet atout doit être valorisé pour accélérer les procédures douanières, permettre une anticipation des déclarations et réduire au minimum la durée d'immobilisation de la marchandise dans les ports, sans nuire pour autant à la qualité des contrôles douaniers.

Dans la perspective du marché unique de 1993, il est clair que le contexte douanier est appelé à une profonde évolution. Le souci d'éviter toute distorsion de concurrence par rapport aux ports voisins conduira à renforcer en France la collaboration entre les places portuaires au niveau tant régional qu'au niveau national.

J'évoquerai enfin un aspect qui, je le sais, intéresse nombre d'élus et auquel M. le rapporteur a fait allusion. Il s'agit du volet domanial, troisième volet du plan arrêté par le Gouvernement.

Il concerne en particulier la constitution de droits réels sur le domaine public : les ports maritimes, implantés sur des emprises relevant du domaine public, attendent beaucoup d'une adaptation de ce régime qui constitue actuellement un frein aux investissements durables en ne permettant aucun droit réel mobilisable, cessible ou susceptible d'être apporté en garantie par l'investisseur.

L'enjeu est clair : il s'agit, en attirant les investissements sur ces zones portuaires, d'impliquer plus largement les opérateurs privés, de développer les unités de production, de stockage, de transit, de distribution, et de favoriser par conséquent la création d'emplois.

Le nouveau droit réel serait applicable aussi bien aux industriels s'implantant dans les zones industrialo-portuaires qu'aux mareyeurs aménageant ou modernisant leurs magasins à marée dans les ports de pêche ou aux entreprises participant à l'équipement des terminaux portuaires.

D'ores et déjà, un groupe de travail interministériel a établi des propositions concrètes et l'élaboration d'un projet de loi issu de ce groupe de travail est engagé. Il appartiendra à mon collègue chargé du budget de venir vous le présenter le moment venu.

Je voudrais cependant lever toute ambiguïté : il ne s'agit nullement de la privatisation du domaine public qui a d'ailleurs, le plus souvent, été constitué et valorisé à l'aide d'importants investissements publics.

Le plan gouvernemental intègre également une simplification de la gestion foncière des ports autonomes, par une déconcentration renforcée des procédures administratives actuelles. Un projet de décret est déjà élaboré et fait actuellement l'objet d'un examen au plan interministériel, en vue de son adoption avant l'été.

Enfin, et je sais que bon nombre d'élus y sont sensibles, les ports non autonomes ne sont pas oubliés : le nouveau cahier des charges type s'appliquera aux concessions dans les ports d'intérêt national et pourra servir de modèle aux ports décentralisés. Il s'efforce de répondre aux exigences d'une meilleure gestion des services et de tenir compte de l'évolution du contexte économique.

Après quelques tests en vraie grandeur, à l'occasion du renouvellement d'un certain nombre de concessions à des chambres de commerce et d'industrie, l'élaboration de ce document se poursuit, par une ultime concertation avec les

partenaires de l'Etat et les différents ministères concernés, avant que le conseil d'Etat ne soit amené à l'examiner, ce qui sera assuré à bref délai.

Tels est le cadre général d'un plan ambitieux, dans lequel s'inscrit une étape indispensable, celle de la modernisation de la manutention. C'est le projet de loi dont vous allez débattre.

Je voudrais en rappeler les principales ambitions et dire surtout ce qu'il n'est pas.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement met en œuvre trois grands principes développés à l'instant mais que je me permets de rappeler.

La loi crée d'abord une catégorie de dockers mensualisés, salariés d'une entreprise et titulaire d'un contrat de travail à durée indéterminée qui les place dans des conditions comparables à celles de la majorité des travailleurs de notre pays.

Ensuite, pour permettre à chaque place portuaire de gérer son effectif de dockers intermittents en ajustant, le cas échéant, ses effectifs, une indemnité compensatrice est créée pour les dockers intermittents qui seraient touchés par une mesure de retrait de carte. Son montant, compris entre 30 000 francs et 100 000 francs selon l'ancienneté, est nettement plus favorable que celui des indemnités de licenciement du droit commun du travail.

Enfin, chaque place portuaire devra assumer les charges financières de sa gestion et, en particulier, les charges d'indemnisation du chômage des dockers intermittents, grâce à une cotisation des employeurs directement liée aux effectifs et au taux local de chômage.

Le Gouvernement a surtout voulu que cette loi soit un acte de progrès, sur le plan économique comme sur le plan social. On nous dit pourtant ici et là : c'est une « loi anti-dockers », destinée à camoufler des licenciements et à diminuer les salaires. On va même jusqu'à affirmer que cette loi signifierait la fin du métier de docker.

Je veux ici, clairement, m'inscrire en faux contre ces affirmations.

D'abord, parce que le statut des dockers est loin d'être aussi favorable qu'on veut bien le dire. C'est surtout le produit d'une époque, d'un contexte historique particulier, ainsi que le résultat d'une démarche d'ailleurs ambiguë puisque, comme M. Beaufils l'a rappelé à l'instant, la loi de 1947, qui prend ses racines dans une loi corporatiste de 1941, comprenait des dispositions valables uniquement pour une durée de dix mois.

Certes - et j'aurai garde de l'oublier -, c'est aussi le résultat d'une longue lutte de classe de ceux qui furent des portefaix avant de devenir des dockers, pour la défense de leurs revendications et de leur dignité de travailleurs.

Mais, à cet égard, deux remarques s'imposent.

J'observe, en premier lieu, que la précarité n'a pas disparu avec la loi de 1947. Elle est plutôt dissimulée. Là encore, on l'a rappelé, la réalité est moins favorable : ce n'est pas « l'emploi à vie » - expression couramment utilisée - mais souvent le chômage avec des taux qui atteignent parfois 50 p. 100.

En second lieu, je ne crois pas que l'on puisse figer ainsi une situation sociale en perpétuant un monde fermé, replié sur son histoire et ses traditions, même glorieuses. Les dockers se sont placés en marge de toute l'évolution sociale de notre pays. Aujourd'hui, les travailleurs ont acquis des droits qui ne placent plus, au moins sur de nombreux plans, les dockers en tête. Pourtant, les dockers expriment en ce moment leur refus de cette loi, et, comme ils l'ont annoncé, ils le feront tout au long de cette semaine.

Si les enjeux de pouvoir offrent à quelques-uns des raisons particulières de s'opposer au projet de loi, je comprends que pour tous il soit difficile d'accepter un changement culturel aussi important et de revenir dans le champ social réel. C'est normal, compte tenu de l'histoire de cette profession où l'on est fréquemment docker de père en fils.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement n'est pourtant pas un acte d'hostilité envers les dockers mais, au contraire, un acte de solidarité avec ces travailleurs afin de garantir leur avenir.

Une fois de plus, le Gouvernement aurait pu se contenter de régler le problème des sureffectifs, que personne d'ailleurs ne conteste, par un plan social. Celui-ci existe au demeurant. Nous l'avons fait et je rappelle qu'il comporte à la fois des mesures d'âge permettant des départs en retraite pour les

dockers qui auront cinquante ans d'ici le 31 décembre 1993 et des mesures de reconversion comprenant une indemnité de 200 000 francs ainsi qu'un congé indemnisé de dix-huit mois.

C'est à l'évidence un plan très attractif. Mais pas plus que ceux de 1982 et de 1987, il ne suffit à régler le problème au fond. Fallait-il attendre le prochain plan social ou tenter d'apporter des solutions plus durables ? Nous avons jugé préférable de garantir l'avenir par la mensualisation, et je voudrais m'attacher à démontrer l'intérêt de cette proposition.

Certes, la mensualisation d'une proportion importante d'ouvriers dockers, qui est un des principes essentiels du plan gouvernemental, peut *a priori* provoquer de la part des intéressés une réaction négative, compte tenu du très fort sentiment d'indépendance propre à la profession. Mais la mensualisation, en faveur de laquelle ont d'ailleurs lutté les confédérations syndicales depuis longtemps, comporte des avantages sociaux que les dockers, enfermés dans leur refus, continuent de méconnaître.

Les dockers mensualisés auront désormais une rémunération constante et garantie, non soumise aux fluctuations saisonnières et aux aléas conjoncturels du trafic.

Les possibilités de formation professionnelle et d'acquisition de qualifications seront considérablement augmentées : aujourd'hui, les postes de travail dans la manutention portuaire exigent davantage de spécialistes et une plus grande qualification professionnelle, mais, du fait de l'intermittence, les entreprises de manutention n'étaient guère incitées à former des ouvriers, qui de surcroît risquaient souvent d'aller travailler chez des concurrents.

Désormais, les entreprises voudront avoir dans leur personnel des agents hautement qualifiés, pour opérer sur des matériels de plus en plus complexes et de plus en plus coûteux. Dès lors, les dockers pourront également bénéficier de perspectives de carrière au sein de l'entreprise.

Les conditions d'hygiène et de sécurité devraient aussi nettement s'améliorer et le nombre d'accidents du travail, actuellement trop élevé, devrait significativement baisser pour plusieurs raisons : d'une part, les dockers mensualisés participeront à un véritable comité d'hygiène et de sécurité de droit commun dans l'entreprise, ce qui n'est pas le cas actuellement ; d'autre part, la plus grande qualification des ouvriers dockers ne pourra que diminuer les risques.

Enfin, les cotisations des entreprises étant désormais calculées suivant les règles de la sécurité sociale en fonction des coûts engendrés au titre des accidents de travail de leurs salariés, les entreprises auront un intérêt direct à faire les efforts nécessaires pour prévenir ces accidents.

En outre, les retraites des dockers mensualisés seront singulièrement revalorisées : en effet, actuellement, les cotisations des dockers au titre de la retraite sont assises sur un salaire très sensiblement inférieur au salaire réel - c'est pratiquement du simple au double - et comme les pensions de retraite dépendent directement des cotisations, le système actuel n'est favorable ni aux dockers ni à leurs familles.

Sur le fait syndical, le droit d'expression des salariés sera désormais garanti aux dockers mensualisés, dans le cadre du droit du travail : les dockers auront des délégués du personnel et participeront à des comités d'entreprise, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, avec ainsi la possibilité de participer à l'élaboration de leur propre avenir. Cette loi ne marque pas la fin de la présence syndicale dans les ports mais un élargissement des responsabilités syndicales à l'intérieur des entreprises.

Certains voudront demeurer intermittents : eh bien, ils le pourront !

Reste à régler les conditions de la mensualisation. Dans ce domaine, je voudrais à mon tour insister sur le rôle que doit jouer la convention collective nationale de branche. C'est bien dans ce cadre que se régleront, par exemple, les problèmes de salaire. Je veux croire que les représentants de la branche se prêteront à la préparation de cette convention nationale collective - je les ai appelés à le faire il y a encore quelques jours.

Je soutiens en tout cas totalement la revendication des dockers visant à refuser toute diminution de revenus dans le cadre de la mensualisation. Certaines propositions irresponsables d'employeurs ont pu faire naître à cet égard des craintes et compromettre, avant même qu'elles ne s'ouvrent, les négociations au plan local. (« Très juste ! », sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)

J'observe cependant que l'union patronale des manutentionnaires propose aujourd'hui une base de 120 000 francs par an. Il appartient à la négociation collective de construire une grille de rémunération tenant compte de l'ancienneté, de la qualification, et d'autres critères, comme cela se fait habituellement. C'est une question urgente. J'ai fait des propositions à cet égard. Je veux croire qu'elles seront entendues.

Une remarque enfin. J'ai déjà regretté que l'on cherche à caricaturer à l'extrême les conséquences de la loi qui ferait passer d'une situation idyllique de plein emploi avec de hauts salaires à la précarité absolue avec des salaires de misère.

Je suis de ceux qui pensent que le progrès social dans une société comme la nôtre passe par une bonne articulation entre une mobilisation sociale forte et une action gouvernementale solidaire. Je sais l'insuffisante application de certaines lois, de certains droits, mais je ne puis laisser sous-estimer les acquis des luttes des travailleurs de notre pays et l'action de la gauche depuis dix ans. Le code du travail est-il si négligeable ? Si négligeables les lois Auroux ? Le droit dans notre pays a fait d'immenses progrès en direction des travailleurs : aux dockers d'y puiser largement les instruments nécessaires à la défense de leurs intérêts !

M. Ambroise Guellac. Néo-libéralisme !

Un député du groupe socialiste. Non, social-démocratie !

M. le secrétaire d'Etat à la mer. Mesdames, messieurs les députés, la loi que le Gouvernement vous propose d'adopter est un texte marqué par l'urgence, par la modernité, mais aussi par la responsabilité.

Urgence, non seulement parce que nos ports doivent retrouver la voie de la compétitivité le plus vite possible, mais également parce que le développement du taux de chômage des dockers menace l'ensemble du système portuaire et d'abord l'avenir des dockers eux-mêmes.

Modernité, car les conditions d'emploi, de formation et d'indemnisation des ouvriers dockers ne sont plus de notre temps et demandent à être mises en harmonie avec les avancées sociales les plus récentes.

Responsabilité, parce que cette réforme ne peut réussir sans l'engagement de tous, salariés et patrons, en vue d'une évolution économique et sociale collective et maîtrisée.

Je ne saurais conclure mon propos sans lancer un double appel.

Aux dockers, d'abord, pour que la raison l'emporte sur la défense aveugle d'un monde dépassé, voué de toute façon à la disparition, et pour que le dialogue s'instaure rapidement tant dans les ports, afin que le plan social se mette en place, qu'au niveau national, parce que la négociation de la convention collective est une urgence absolue.

Appel aux employeurs également. L'heure n'est pas, ne sera pas à la revanche sociale mais à la construction d'un secteur économique dynamique et puissant fondé sur des relations sociales respectant les intérêts des travailleurs. Le Gouvernement y sera particulièrement attentif. J'y veillerai personnellement. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

Question préalable

M. le président. M. André Lajoinie et les membres du groupe communiste opposent la question préalable, en vertu de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. André Duroméa.

M. André Duroméa. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet sur le code des ports maritimes, l'un des premiers textes à venir en discussion après celui portant sur Maas-tricht, est prémonitoire de la construction de l'Europe telle que vous la voulez.

Parce que les dockers français seraient les derniers en Europe à avoir un statut, ce qui n'est pas tout à fait vrai ni tout à fait faux, vous voulez leur enlever cette protection sociale.

On est bien loin de l'Europe sociale promise ! Il s'agit là d'un alignement par le bas sur ce qui se fait de plus mauvais en Europe. C'est l'Europe de la casse, de la privatisation, de la déréglementation !

Je vois donc là, en tout premier lieu, une des raisons fondamentales du groupe communiste de s'opposer à ce texte. Nous sommes pour une Europe de coopération, de justice sociale et pour que tous les acquis sociaux soient renforcés en alignant les autres pays sur ce qui se fait de mieux. Je rappelle que cette idée était contenue dans l'article 117 du traité de Rome.

Je vous ai bien écouté, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que M. le rapporteur, qui a présenté cette réforme de manière idyllique. Mais une pratique telle que vous la préconisez pour nos ports n'a pas permis, en Grande-Bretagne, la reconquête de trafics annoncés. En revanche, les deux tiers des dockers ont été licenciés, le travail précaire et son corollaire, les accidents du travail, se sont développés au point d'inquiéter même le Gouvernement et les salaires ont été divisés par deux.

C'est cela qui est programmé pour la France : la casse du statut des dockers puis des autres professions portuaires, la privatisation des ports et la disparition des deux tiers d'entre eux.

J'ai été pendant douze ans rapporteur du budget de la mer et depuis quatre ans j'interviens au nom du groupe communiste sur ce budget. Vous me reconnaîtrez donc, sinon une certaine compétence, tout au moins une connaissance du monde maritime. Eh bien, un tel projet de loi, de si sombres perspectives pour nos ports et notre pays, je ne peux les accepter ! C'est d'autre chose que notre pays et ses travailleurs ont besoin.

Si je ne conteste pas l'utilité d'un plan de modernisation de nos ports - je l'avais d'ailleurs indiqué lors des discussions des quatre derniers budgets de la mer -, je n'admets ni l'idée d'une casse d'un statut, ni l'absence de véritables négociations avec les dockers.

De plus, faire porter aux seuls dockers la responsabilité du manque de compétitivité de nos ports est une contre-vérité. Il faudrait voir quelle est la véritable raison de ce prétendu manque de compétitivité.

Aussi, mes chers collègues, avant que vous ne preniez votre décision sur la nécessité qu'il y a ou non à délibérer d'un tel texte, je me propose de développer devant vous ces différents points.

D'abord, qui porte la responsabilité de la situation de la filière maritime actuelle ? Depuis plus de vingt ans, j'alerte cette assemblée sur la non-prise en compte de la notion de filière maritime et sur les insuffisances des budgets de la mer. C'est là deux des causes principales de la perte de trafic et du manque de compétitivité.

Ainsi, le désengagement financier de l'Etat est dramatique pour nos ports : les crédits d'investissement sont passés de 2,5 milliards de francs en 1975 à 260 millions de francs en 1992. Comment, dans ce cas précis, oser parler de manque de compétitivité ?

M. Le Drian m'avait dit que « les investissements ne font que répondre aux besoins des trafics ». Doit-on considérer dans ce cas que les trafics ont été divisés par dix en dix-sept ans ?

Les ports et les gouvernements étrangers, eux, ne s'y trompent pas : ils appuient fortement le développement de leurs ports. Il n'est que de se rendre à Anvers ou Rotterdam pour constater que, malgré leur haut niveau d'équipement, ces places portuaires continuent de s'équiper. Pour ne citer qu'un chiffre à titre de comparaison, sachez qu'Anvers a bénéficié pour la seule année 1990 de douze milliards de francs d'investissement.

Dans ces conditions, la comparaison avec nos ports devient ridicule et cela ramène à sa juste mesure l'effort financier fait par l'Etat dans le cadre de cette réforme.

En novembre 1991, lors de la discussion du budget, priorité avait été prétendument accordée aux ports maritimes. En réalité, la dotation destinée aux dépenses d'entretien et de fonctionnement avait été diminuée de 5 p. 100 pour les ports autonomes et de 6,8 p. 100 pour les ports non autonomes, et ce après plusieurs années de stagnation. Il y avait pourtant là un moyen efficace de leur donner les capacités financières supplémentaires.

Pour 1992, la perte est de 23,8 millions de francs pour les ports autonomes et de 3 millions de francs pour les ports non autonomes. Celle-ci s'ajoute à l'insuffisance des dotations, insuffisance qui conduit à laisser à la charge des ports le financement des opérations d'entretien. Ainsi, la dépense à

la charge du port du Havre est d'environ 20 millions de francs par an, soit quasiment le gain de 27 millions de francs prévu pour l'ensemble des ports grâce à la mesure d'abaissement du taux d'intérêt de la dotation en capital.

Si c'est là la façon de ce gouvernement d'accorder une priorité aux ports, je comprends d'autant mieux votre volonté de casser le statut des dockers pour, dites-vous, « améliorer la compétitivité. »

Il faudrait pourtant considérer que le développement de nos ports est d'une importance croissante eu égard aux atouts qu'ils représentent pour l'acheminement de notre commerce extérieur et pour le grand nombre d'emplois qu'ils engendrent directement ou indirectement.

Il faut que nos ports, tous nos ports, aient les moyens de leur politique, notamment pour récupérer les trafics captés par les ports étrangers.

Mais s'il faut investir dans les activités portuaires, il convient également d'avoir une approche globale des problèmes posés. En effet, le développement des activités portuaires ne peut se concevoir sans une amélioration des structures d'acheminement terrestre. Je dirai même que, là, se joue principalement l'avenir de nos ports. D'autant que, dans le coût global d'un transport de marchandises, la part du passage portuaire est relativement faible.

Je voudrais à ce sujet citer deux faits.

Premièrement, selon une étude de l'Observatoire économique et statistique des transports, la main-d'œuvre « docker » ne représente que 3 p. 100 du coût du transport dans l'acheminement d'un conteneur de Dijon à Chicago. Comment comprendre que vous vous entétiez autant sur 3 p. 100 du coût global d'un acheminement et que vous mettiez de côté, voire que vous délaissiez les 97 p. 100 restants.

Le pire, si j'ose dire, c'est que ces patrons, qui réclament des améliorations de productivité au détriment des dockers, n'hésitent pas, selon mes informations, à facturer deux fois une même équipe de dockers intervenant sur deux bateaux à la fois dans une même séance de travail.

Un peu de transparence permettrait sans doute de mettre à jour certaines pratiques contraires au leitmotiv de la « compétitivité ».

Le second fait est l'intervention de M. Smagghe, directeur du port du Havre, le 9 mai 1989, devant l'Association des grands ports de France.

Prenant l'exemple du coût de transport entre Paris et Chicago, il expliquait que le transport terrestre coûtait 9 000 francs, le transport maritime 6 000 francs et les passages portuaires 2 000 francs.

Il concluait en indiquant que, selon lui, les transports terrestres étaient donc en tête des problèmes de compétitivité : « Je crois qu'il faut en être bien conscient parce que l'on a toujours tendance, lorsqu'on parle des ports, à concentrer l'attention sur le passage portuaire et surtout sur le docker, alors que ce sont les transports terrestres qui interviennent en numéro un dans la compétitivité. »

Qu'ajouter à cela si ce n'est que cette dimension essentielle est mal prise en compte ?

Le plan Le Drian évoquait bien quelques mesures à ce sujet, mais elles ne sont pas à la hauteur des besoins de notre pays et elles sont loin d'être concrètement appliquées.

Si les interventions ainsi annoncées en matière d'infrastructures routières paraissent satisfaisantes, j'espère sincèrement qu'elle se concrétiseront. Sur le terrain, on constate en effet des retards dans la réalisation du programme prévu.

Concernant la route, je ne peux que m'inquiéter des propos du premier secrétaire du parti socialiste qui, dans mon département, prend la responsabilité de demander l'ajournement des travaux de l'autoroute A 29, qui doit pourtant fortement aider à désenclaver le port du Havre.

Je demande instamment à M. le ministre des transports de ne pas céder, et, au contraire, de tout faire pour que cette autoroute reliant Amiens au Havre, puis se raccordant au pont de Normandie, soit mise en route, si j'ose dire, dans les meilleurs délais.

M. Léonce Deprez et M. Antoine Rufenacht. Très bien !

M. André Duroméa. Pour les dessertes ferroviaires et fluviales, les problèmes sont encore plus importants.

Ainsi, la S.N.C.F., entreprise nationale, joue un jeu dangereux pour nos ports, même si, depuis quelques temps, elle semble revenir sur de bons rails. (*Sourires.*)

Elle s'est en effet engagée dans la pratique de tarifs préférentiels qui favorisent les ports étrangers, participant au détournement des trafics.

J'avais par ailleurs protesté auprès de M. Mellick contre un document interne à la S.N.C.F. prévoyant les conditions pour détourner les trafics vers les ports étrangers.

Il faut que cette entreprise joue à fond son rôle de service public afin de donner toutes leurs chances à nos ports. Et ce n'est pas en fermant des gares, en licenciant du personnel, qu'elle y arrivera !

Il est également nécessaire que soit développé, à l'exemple de ce qui se fait en Suisse, le transfert maximal du routier sur le ferroviaire. Il y a là un moyen d'améliorer la sécurité et les conditions de travail des routiers, de désengorger nos routes et autoroutes et d'apporter du trafic à nos ports.

Les directives européennes ont, là aussi, leur effet puisqu'elles ont pour conséquence d'imposer des infrastructures de transport qui transforment la France en zone de transit européen, essentiellement en faveur des grands ports nord-européens.

Or le maillage du territoire et l'évolution rapide des transports par route provoquent des inégalités territoriales, des manques à gagner pour le développement local et un processus de désertification, néfastes à nos ports en termes de trafics perdus.

La navigation fluviale française a été purement et simplement démantelée au cours de ces vingt dernières années. Les armements et les effectifs salariés ont fondu de 70 p. 100. Contrairement aux autres pays européens - Hollande, Belgique, Allemagne - la France accepte de se priver d'un moyen de transport lourd, fiable, économique, structurant et non polluant.

Ainsi, dans le dernier budget des voies navigables, l'ensemble des crédits concernant la réalisation et l'entretien des infrastructures fluviales a baissé de 44 p. 100. C'est là la concrétisation du désengagement de l'Etat du financement du transport fluvial et de la privatisation larvée de l'Office national de la navigation avec sa transformation en EPIC.

Par ce stratagème, les crédits pour grosses réparations ne seront plus à la charge de l'Etat, les ports fluviaux n'auront plus de subventions et la batellerie verra les siennes diminuer fortement.

La réouverture du tunnel du Rove constituerait un atout important pour le port de Marseille, mais mon ami Guy Hermier en parlera certainement.

La jonction de la Seine, par la liaison Seine-Est, avec les pôles industriels et agricoles français et sa mise à grand gabarit en serait un autre pour le développement des trafics des ports de Seine-Maritime.

D'autres exemples pourraient être cités.

La dernière cause du retard de nos ports par rapport à ceux du Nord est la véritable casse organisée de notre flotte et des personnels navigants. En dix ans, la flotte marchande est passée de 409 à 215 unités et le nombre des navigants a été divisé par deux : ils ne sont plus que 10 800. La France se trouve aujourd'hui au vingt-huitième rang mondial alors qu'elle était au cinquième rang, et la chute n'est, hélas ! pas terminée.

En effet, des menaces pressantes pèsent encore sur la flotte pétrolière, avec la remise en cause de la loi de 1928. Le cabotage est dans la ligne de mire de Bruxelles et les pavillons de complaisance, nationaux ou internationaux, prennent de l'ampleur.

Ainsi, pour le trafic transmanche à Dieppe, les navires de la S.N.C.F. filialisés en 1989 - ce que je dénonçais alors comme le début de la privatisation - sont en voie d'être vendus à une compagnie étrangère. Quel intérêt auront alors ces armateurs à privilégier nos ports ? Aucun ! D'autant que notre compagnie nationale, la C.G.M. est dans une situation qui n'est guère brillante.

J'attire du reste votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les courriers relatifs à cette compagnie que j'avais adressés à vos prédécesseurs et dans lesquels je proposais plusieurs solutions, la plus forte étant que l'Etat joue simplement son rôle d'actionnaire. Avec une compagnie nationale puissante, on est en droit de penser que les trafics augmentent.

Le redressement d'un autre maillon de la filière le permettrait aussi, je veux parler de la réparation et de la construction navales. On le voit bien à l'étranger : tous les grands ports offrent des prestations de ce type pour attirer les bateaux. Et nous, en France, on casse, on licencie au nom de la modernité.

Qu'attendez-vous pour aider La Ciotat à redémarrer ? L'Europe n'a pas à imposer sa volonté en ce domaine. La France est une voix dans l'Europe et, en la circonstance, elle doit se faire entendre : des milliers de créations de postes en dépendent. Mais il n'y a pas que ce site. Il faut que, partout où cela est nécessaire, la construction et la réparation navales soient modernisées et développées.

Toutes ces causes représentent des handicaps majeurs à la compétitivité portuaire, et les dockers, j'ose le dire, ne sont pour rien dans ces problèmes.

Il faut avoir une volonté politique claire prenant en compte les intérêts et les besoins de la nation, et non répondre aux intérêts du seul patronat.

Il est également nécessaire de donner une cohérence et une transparence aux coûts des transports intérieurs pour redonner une efficacité à l'ensemble de la filière. Cela permettrait d'atténuer la pression qu'exercent les donneurs d'ordres sur la rentabilité des entreprises du secteur routier. Actuellement, nous en sommes arrivés à des situations où 400 kilomètres de transport intérieur ont le même coût qu'une traversée transatlantique.

J'en arrive à la deuxième partie de mon argumentation, qui vise à démontrer que les comparaisons entre ports étrangers et français ne sont pas aussi négatives qu'on le dit en haut lieu.

La réforme a pour objectif proclamé d'obtenir la parité des coûts de manutention avec les ports du Benelux. Vous évoquez à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, des écarts de prix des ports français par rapport aux ports étrangers pouvant aller de 30 à 50 p. 100.

Or il faut bien poser le problème de l'objectivité de ces coûts. En effet, une étude récente d'un cabinet spécialisé montre que seuls les ports de Zeebrugge et d'Anvers ont un écart de prix important avec les autres ports de la Manche et de la mer du Nord.

Ainsi, on constate que les frais de manutention d'un conteneur au Havre sont quasi identiques à ceux de Hambourg, et légèrement supérieurs à ceux de Rotterdam et Felixstowe.

En fait, seuls les ports belges ont un écart de prix important. Il serait utile de savoir quelle est la raison de cette distorsion tarifaire.

A ce sujet, la presse spécialisée s'est faite l'écho, ces dernières semaines, des difficultés auxquelles sont confrontées plusieurs sociétés de manutention anversoises en raison des tarifs de manutention pratiqués.

Ainsi, un manutentionnaire anversois soulignait l'absence de prise en compte dans les tarifs du renouvellement du matériel ainsi que la pratique d'une entreprise locale qui sous-cote ses tarifs de 20 à 25 p. 100, obligeant ainsi les autres manutentionnaires à baisser leurs propres tarifs ; il qualifiait cette orientation de suicidaire.

Une autre entreprise a récemment soulevé le problème de l'insuffisance de rétribution des investissements, en soulignant que l'ensemble des entreprises de manutention étaient confrontées à ce problème.

Cela n'empêche pas les déclarations des partisans de la réforme de M. Le Drian, devenue la vôtre, monsieur le secrétaire d'Etat, qui passent outre à ces informations et s'acharnent à proclamer qu'Anvers est le port le plus productif et le plus compétitif d'Europe. Ils semblent ignorer qu'il est le port européen des conteneurs et que ses installations sont sans commune mesure avec les ports les mieux équipés de France.

Enfin, la faillite, au début du mois de mai dernier, de la plus vieille société de manutention, Antigoon S.A., n'a guère surpris les milieux anversoises, conscients des difficultés croissantes que doit affronter ce secteur.

Il semble ne pouvoir se maintenir que grâce à la bienveillance de la régie portuaire qui ne réclame pas de retards de paiement pour les droits de concession et autres locations de matériel, ce qui s'apparente à une subvention indirecte. Cette situation paraît se généraliser dans l'ensemble de la manutention anversoise.

La différence tarifaire entre les ports ne s'explique donc pas uniquement par le coût de la manutention ; en fait, les pratiques commerciales et tarifaires différentes entrent également en ligne de compte.

Ainsi, un élément à prendre en considération est la différence de cotation entre les ports français et Anvers. En fait, il semble que ce port propose une cotation à quai très favorable aux chargeurs puisque l'armement prend tous les frais de manutention à sa charge.

D'ailleurs, M. Beaufils, dans son rapport sur le budget de la mer pour 1992, soulignait la difficulté de comparer les tarifs pratiqués. Or il se fonde sur des chiffres contestables pour justifier la réforme.

Un autre argument du plan de M. Le Drian porte sur les compositions d'équipes, qui ne seraient pas égales. Or ces comparaisons sont effectuées sans tenir compte ni du niveau d'outillage des places portuaires, ni des conditions de stockage et de livraison des marchandises, ni du travail effectué avant l'arrivée au quai.

Ainsi, les compositions d'équipes ne peuvent pas être identiques si l'on stocke les marchandises avant de les livrer ou si l'on assure la livraison directement après le débarquement de la marchandise.

Quant aux statuts des dockers, ils sont rarement de droit commun.

La spécificité du travail portuaire est reconnue ; le monopole de l'emploi d'ouvriers dockers pour la manutention existe dans les principaux ports du monde ; c'est le cas à Anvers ou à Rotterdam.

A Anvers, la loi de 1972 repose sur les deux fondements de notre loi de 1947 : le travail portuaire est réservé aux dockers reconnus et indemnisés en cas de chômage.

D'ailleurs, M. Mellick, dans une réponse à une question écrite, au début de l'année 1991, indiquait que les statuts d'Anvers sont proches de la loi française de 1947.

D'autre part, les défenseurs de la réforme parlent de « qualité », de « fiabilité » et de « compétitivité », menant ainsi une campagne de dénigrement contre nos ports.

Or la situation antérieure était-elle synonyme de l'inverse ?

Ainsi, les ports étrangers seraient forcément mieux que les ports français, ils travailleraient tout le temps, ils seraient moins chers.

Combien de Français ou de chargeurs savent que des ports français travaillent le dimanche ? Je serais curieux de voir les résultats d'un sondage à ce sujet. Ainsi, Le Havre travaille 23 heures sur 24, et 7 jours sur 7.

Contrairement aux idées reçues, les ports français n'ont connu que peu de grèves, à quelques exceptions près, dont ils n'ont pas l'exclusivité. Les ports hollandais et allemands connaissent également, actuellement, des mouvements sociaux.

Nos ports n'ont enregistré une progression des mouvements sociaux que récemment, après l'annonce par M. Le Drian de la réforme de la manutention et les premières déclarations et propositions provocatrices du patronat portuaire.

Ainsi, que penser de la proposition faite au Havre de ne mensuraliser que 800 dockers sur 2 400 ?

Que penser également de la proposition gouvernementale de ne garder que la moitié des 8 400 dockers ? Est-ce là votre façon de lutter contre le chômage ?

Comment voulez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que les dockers acceptent ces propositions, si on peut les qualifier de telles puisqu'il s'agit de la mise à mort - que vous le vouliez ou non - d'une profession entière ?

D'autant qu'en 1988 les mêmes manutentionnaires havrais ont accepté d'embaucher 200 apprentis dockers parce qu'il n'y avait pas assez de main-d'œuvre pour faire face à une augmentation de trafic.

Il faut souligner également que les trafics ont, dans le même temps, continué à progresser.

Un autre élément de réticence de la profession de docker à accepter la réforme du Gouvernement est que personne ne croit en ces promesses de création d'emplois.

En effet, un des principaux arguments du patronat portuaire pour prouver la nécessité de l'abandon du statut de 1947 était qu'il constituait un frein pour l'embauche de personnel.

Or que constate-t-on ? Dix-huit mois après l'annonce de la réforme, on ne peut pas dire que les places portuaires aient concrètement prouvé que ces déclarations étaient fiables. Ainsi, au Havre, la « communauté portuaire » promet l'embauche de 200 dockers seulement. Comment peut-il en être autrement puisque les plans de licenciements se multiplient actuellement ?

L'exemple, le précédent de la Grande-Bretagne montre bien, hélas ! ce qu'il faut penser de ces déclarations.

L'argument utilisé ressemblait fortement à celui utilisé en France : l'abolition du statut était devenue indispensable pour rendre à la Grande-Bretagne une industrie portuaire compétitive. Les licenciements qui interviendraient, promettrait le patronat, seraient largement compensés par la création de quelque 50 000 nouveaux emplois en cinq ans. Avec la libéralisation du travail, les investissements allaient se multiplier dans les zones portuaires.

En position de force, les employeurs n'ont pas hésité à licencier massivement pour réembaucher sélectivement. En deux ans et demi, le paysage des ports britanniques a été bouleversé, les dockers étant souvent employés sur la base d'un contrat de travail interdisant de facto toute appartenance syndicale. Quant aux 50 000 emplois promis, ils sont restés lettre morte. En fait, malgré les promesses faites par le gouvernement anglais, avant l'abolition de la loi, de ne pas revenir à l'époque de la loi de la jungle, les dockers britanniques ont vu le retour du travail au noir sur les ports et l'embauche au jour le jour par des agences de travail temporaire.

Aussi, je ne peux comprendre l'acharnement de votre prédécesseur et le vôtre à détruire une profession, au risque, réel, de compromettre l'avenir de nos ports, à l'exemple de ce qui s'est passé en Grande-Bretagne.

L'utilisation, plutôt surprenante, de statistiques, lors de la présentation du plan Le Drian, au mois de novembre 1991, puis lors d'une réponse à mon collègue Guy Hermier à l'Assemblée, tenait à souligner que dans l'ensemble des ports français le trafic avait diminué en 1991 : il s'agissait de justifier à tout prix ce plan.

L'analyse des statistiques montre pourtant, malgré l'impact des légitimes réactions des dockers aux attaques auxquelles ils avaient à faire face, une évolution positive du système portuaire français en 1991.

Globalement, en effet, le trafic a progressé de 2,4 p. 100, dans des proportions semblables à l'ensemble des principaux ports européens, à l'exception de Hambourg.

Pour l'ensemble des marchandises diverses, la progression est de 2 p. 100. Au Havre, la progression a même été de 3,6 p. 100 et de 5,9 p. 100 pour les conteneurs, en dépit du haut niveau atteint.

Dans la fiche de présentation sur les raisons de la réforme de la filière portuaire, on relève encore la partialité de ces éléments statistiques qui servent pourtant à justifier la remise en cause du statut des dockers. Cette catégorie professionnelle sert bien de bouc émissaire pour l'ensemble des causes de détournements de trafics.

Vous cautionnez un document qui compare l'augmentation des trafics de marchandises diverses entre les ports du Nord et le seul port de Marseille. Outre que ces justifications sont limitées, cette augmentation ne démontre rien car l'activité économique de l'arrière-pays peut-être également une des causes de ces évolutions.

L'autre argument est celui de la perte continue de trafics des ports français par rapport aux ports étrangers. Il faut tout d'abord remarquer que l'on ne peut comparer l'évolution de l'ensemble du système portuaire français par rapport à un port en particulier.

Ainsi, Le Havre a connu une progression régulière de ses trafics depuis 1980, en ce qui concerne les marchandises diverses. Pour les conteneurs, l'augmentation a été de 75 p. 100 entre 1980 et 1990. Au mois de novembre, votre prédécesseur avait été jusqu'à déclarer que ces trafics n'avaient évolué sur le plan national que de 15 p. 100, alors qu'ils avaient augmenté de près de 60 p. 100 !

D'ailleurs, après que je le lui eus signalé, il avait reconnu - je le cite : « Concernant l'évolution des trafics conteneurisés, au-delà de divergences pouvant résulter des éléments de comparaison pris en compte, nul ne conteste que la progression a été forte au cours de la décennie. »

Ainsi, le secrétaire d'Etat s'était appuyé sur des chiffres inexacts pour fonder sa réforme.

Je voudrais maintenant en venir au contenu même du projet de loi.

Tout au long du conflit, les dockers ont fait des propositions d'aménagement de la réforme qui n'ont guère reçu d'écho. Le Gouvernement, par son entêtement et son refus de négocier sérieusement, porte une lourde responsabilité.

Nous sommes donc en droit de nous demander si vous souhaitez réellement aboutir à un accord ? Quel est votre but ? Réduire le coût de passage de la marchandise ou déresponsabiliser l'Etat par tous les moyens dans la gestion de la manutention portuaire ?

Le but de la réforme ne serait plus alors celui qui est affirmé : ce serait de permettre à l'Etat de poursuivre son désengagement financier. Pourtant, le patronat ne cherche qu'à retirer le plus grand profit immédiat possible.

En 1989, le port de Dunkerque a connu une grève révélatrice du malaise régnant. En 1986-1987, l'ensemble des ports français ont fait l'objet de plans sociaux avec des engagements de reconquête de trafics. Or, à l'exception du Havre, l'évolution n'a pas été sensible. L'expérience du « port par port » s'est révélée économiquement nulle et socialement désastreuse.

Où sont passés les gains de productivité ? Pourquoi n'y a-t-il eu aucune reconquête des parts de marché ? A quoi ont servi les réductions d'effectifs, si ce n'est à réduire la masse salariale et à augmenter les profits des manutentionnaires ?

Ces simples questions doivent à mon sens suffire à jeter le trouble.

De plus, à la suite de cette grève, on a vu l'UNIM mener campagne contre les garanties collectives des dockers et pour une remise en cause des fondements du statut de 1947. Cette campagne a même été menée au nom du « progrès social ».

Alors qu'un processus de concertation semblait effectivement engagé, l'arrivée de M. Quilès et de M. Le Drian a accéléré la mise en place de la réforme avec une application quasiment intégrale des propositions de l'UNIM. Seules atténuations : la présentation médiatique d'un plan d'ensemble de réforme de la filière portuaire, le maintien de la carte G et des B.C.M.O., en théorie, et l'annonce d'un plan social.

Mais, dans les faits, les seules mesures prises concernaient les dockers et leur statut. Face aux inquiétudes provoquées par son plan, M. Le Drian a répondu qu'il s'agissait d'une question de vie ou de mort pour les ports français.

Le Gouvernement a demandé aux dockers de négocier localement, sans que soient définies nationalement des règles précises. Les dockers ont donc refusé, et je les comprends.

Le secrétaire d'Etat a fixé au 15 octobre 1993 la date de conclusion d'un accord sur une convention collective nationale. Je pense que cet élément renforce le caractère prématuré de l'examen du projet de loi de réforme de la filière portuaire. En effet, comment pourrions-nous statuer sur un texte qui, finalement, sera inapplicable compte tenu du vide juridique actuel ?

Votre réforme implique, à terme, la disparition des principes fondamentaux de la loi de 1947 : travail portuaire réservé aux dockers et indemnisation en cas de chômage. Nous proposerons donc des amendements à ce sujet, lesquels reprennent notamment les idées développées par les syndicats de dockers, afin d'imposer la négociation que vous n'avez pas voulue.

En ce qui concerne l'accès à la profession, il s'agit de donner aux dockers permanents la possibilité de retourner au régime de l'intermittence en cas de suppression de leurs emplois.

Si vous reconnaissez l'avancée faite par la Fédération nationale des ports et docks en ce qui concerne la déperquation, il n'en reste pas moins que sa suppression risque de poser de graves problèmes. Elle implique la disparition à terme de certains ports s'il n'est pas trouvé de dispositif de substitution.

Le projet de réforme me fait l'effet d'un cheval de Troie : il induit la remise en cause complète du régime juridique actuel des ports français, de leur statut public.

Malgré les dénégations de M. Le Drian à ce sujet et son engagement à ne pas remettre en cause les statuts des établissements et des personnels portuaires, on peut légitimement s'interroger : comment peut-on considérer ce type d'engage-

ment comme fiable lorsque l'on sait que tous les ministres et tous les secrétaires d'Etat chargés de la mer ont, depuis 1980, déclaré qu'ils ne toucheraient pas à la loi de 1947 ?

Un député du groupe de l'Union du centre. Sauf Galley !

M. André Duroméa. Loin d'être ce carcan rigide dont parlent ses détracteurs, le statut de 1947 a donc permis d'adapter la main-d'œuvre à l'évolution des conditions d'exploitation, comme en témoignent les gains de productivité considérables réalisés ces dernières années.

Pour conclure, je dirai simplement que, si les motifs invoqués pour justifier la réforme ne sont pas fondés, et je crois l'avoir démontré ; si, d'un autre côté, tous les efforts nécessaires, gouvernementaux ou patronaux, sont loin d'être au niveau voulu ; si les dockers ne sont pas les responsables de la situation de nos ports, qui est loin d'être aussi désastreuse que celle que l'on décrit ; si, je l'admets, la loi de 1947 mérite une modernisation, mais sans que soit remise en cause son essence même, c'est-à-dire l'intermittence et une forme de péréquation entre les ports ; si toutes les voies de la négociation nationale avec les dockers n'ont pas été explorées, à cause de l'entêtement d'un ministre et de son secrétaire d'Etat ; si ce texte lui-même est inapplicable, alors vous conviendrez avec moi que celui-ci n'a pas lieu d'être discuté !

Le mieux aurait été de le retirer, de le « geler », si je puis dire, pour engager une vraie négociation. Mais telle ne semble pas être l'intention du Gouvernement.

En conséquence, je vous demande, mes chers collègues, de voter la question préalable afin que la discussion de ce projet de loi soit remise à une date ultérieure, après que toutes les questions que j'ai évoquées auront trouvé des réponses. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. Je rappelle que seuls ont maintenant droit à la parole le Gouvernement et la commission saisie au fond.

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

M. le secrétaire d'Etat à la mer. Monsieur Duroméa, en choisissant le moyen de la question préalable pour essayer de convaincre l'Assemblée qu'il n'y avait pas lieu de délibérer, vous avez donné à entendre que la situation telle qu'elle se présente pourrait rester en l'état. Notre position est sensiblement différente.

J'ai essayé tout à l'heure de démontrer qu'il y avait urgence à mettre nos ports en situation de jouer le rôle d'en-trepreneur économique qui devrait être le leur.

J'ai entendu les arguments que vous avez invoqués, et j'ai notamment retenu celui qui concerne la comparaison avec les ports étrangers européens, qui sont nos concurrents. En ce domaine, comparaison n'est pas raison, je veux bien l'admettre avec vous. Le régime hydrographique européen peut expliquer assez largement la position privilégiée qu'occupent certains ports par rapport à d'autres.

Si la France, grâce à l'importance de ses façades maritimes, dispose d'un nombre de ports qui est un atout du point de vue de l'aménagement de son territoire - je réponds là à ceux qui, peu ou prou, regretteraient que nous ayons trop de ports -, il est vrai que cette situation aboutit à un éclatement qui empêche parfois une concentration des services semblable à celle dont les ports hollandais ou belges peuvent bénéficier. C'est aussi le cas de Hambourg, et vous le savez bien.

Quant à la comparaison avec la Grande-Bretagne, elle mériterait d'être nuancée dans la mesure où, dans ce pays, la notion de concurrence ne se pose pas dans les mêmes termes : en raison de son insularité, la Grande-Bretagne doit être alimentée par ses propres ports. La comparaison me paraît surtout viciée du fait que l'on n'a pas essayé, en Grande-Bretagne, d'introduire un statut spécifique pour les dockers ; on s'est contenté de supprimer l'ancien statut et de s'en remettre au droit commun.

Permettez-moi d'ajouter que la présence au gouvernement de Mme Thatcher n'était pas de nature à assurer la meilleure protection aux dockers britanniques, dès lors que leur ancien statut était abandonné. La convention collective que nous nous proposons de négocier avec les partenaires sociaux offre une tout autre garantie.

Monsieur le député, vous avez longuement insisté sur l'importance qu'il convenait d'accorder aux autres éléments du dossier. Là, je vous donne entièrement raison.

Je me suis moi-même efforcé de rappeler que la réforme de la manutention ne devait être qu'un volet d'une réforme plus globale, et je suis d'accord avec vous sur la nécessité de mieux investir et d'assurer une meilleure desserte - terrestre, ferroviaire ou fluviale - même si la nature ne nous a pas, de ce point de vue, aussi bien servis que d'autres. Il faut le faire et j'ai dit que nous le ferions.

S'il est vrai, et j'ai bien entendu votre argument à ce sujet, que le coût de la manutention portuaire n'intervient que pour un pourcentage limité, en particulier pour un transport intercontinental, c'est quelquefois sur des différences minimes que se font les choix des chargeurs ou des armateurs.

J'en viens à la notion de fiabilité, dont nous aurons l'occasion de reparler demain, puisque M. Hermier est inscrit dans la discussion. Il s'agit aussi d'un élément qui entre assez largement dans le choix des chargeurs ou des armateurs.

Le plan social que nous proposons est particulièrement généreux, il faut le dire.

Nier que l'application de la réforme induira des ajustements d'effectifs serait mentir. Je ne l'ai d'ailleurs pas dissimulé, ni dans cette enceinte ni aux interlocuteurs que j'ai pu rencontrer, quels qu'ils soient, y compris les représentants syndicaux des dockers. Mais si l'emploi des dockers est un élément qui doit faire l'objet de toute notre attention, il ne faut pas oublier que la réforme est de nature à permettre la poursuite de l'activité des dockers dans les ports et à créer de nouveaux emplois dans des entreprises vivant autour et à partir des ports.

J'attends que la réforme produise ses effets pour faire la preuve qu'elle s'inscrit bien dans le plan du Gouvernement tendant à mobiliser le pays sur le thème majeur de l'emploi.

Il n'y a pas eu de négociations nationales ? J'ai cependant rappelé que, pendant un an, une longue phase de concertation avait impliqué non seulement les représentants syndicaux, mais aussi les représentants patronaux, bref, tous les corps constitués susceptibles d'intervenir dans la réforme.

J'ai eu l'occasion de recevoir moi-même, à trois reprises, les représentants des dockers et je leur ai chaque fois tenu le même langage. Ils voudront donc me rendre cette justice qu'il n'y a pas eu contradiction dans mes propos.

Dès le début, j'ai annoncé que les deux points essentiels étaient la mensuralisation et la dépérecation et qu'il s'agissait des piliers de la réforme, d'éléments incontournables.

C'est après une longue réflexion que le Gouvernement était arrivé à cette conclusion. Pour autant, si des souplesses pouvaient être introduites au cours de la discussion parlementaire, il y serait attentif et examinerait les amendements proposés.

Nous avons reçu un certain nombre d'amendements. Nous avons fait d'emblée observer que certains nous paraissaient inacceptables, mais que d'autres méritaient d'être discutés. Ils l'ont été et certains d'entre eux seront examinés en séance publique à partir de demain soir.

J'ai également souligné à mes interlocuteurs l'importance que revêtait une préparation rapide de la convention collective nationale, de nature à préserver complètement les intérêts des dockers, à partir des dernières propositions déjà faites et qui ne sont pas, vous en conviendrez, déraisonnables.

Je suis convaincu que cette réforme est porteuse d'une réanimation de nos ports. Qu'il s'agisse, en quelque sorte, d'un pari sur l'avenir, je n'en disconviens pas. D'ailleurs, toute réforme est un pari. Ce qui est sûr, c'est que, si nous ne faisons rien, le trafic dans nos ports continuera d'avoir la même évolution qu'actuellement et des pertes de marchés en résulteront.

Contrairement à vous, monsieur Duroméa, et à vos amis, qui considèrent qu'il n'y a pas lieu de débattre de cette réforme, que nous pourrions la retirer, la « geler » - je reprends votre expression -, je pense quant à moi qu'il y a urgence à débattre. Nous devons en effet permettre à nos ports de jouer de nouveau et très vite le rôle moteur qui doit être le leur. D'où la procédure d'urgence que le Gouvernement a choisie pour l'examen du projet de loi.

Chacun aura compris que j'invite l'Assemblée à voter contre la question préalable défendue par M. Duroméa. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Philippe Sanmarco, pour une brève explication de vote.

M. Philippe Sanmarco. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion générale aura lieu demain, du moins je l'espère.

Aujourd'hui, il s'agit simplement de décider d'opposer ou non la question préalable.

Opposer la question préalable, c'est en termes simples refuser le débat, et donc considérer que la loi actuelle permet de résoudre tous les problèmes, ceux d'aujourd'hui et ceux de demain. Franchement, je pense que, pour tous les parlementaires, ce serait une décision très confortable. A en croire certaines déclarations du secrétaire d'Etat parues dans un hebdomadaire de cette semaine, le confort serait d'adopter une position sur laquelle nous serions prêts à nous replier. Mais à partir du moment où le Gouvernement a pris une initiative et, surtout, s'il a décidé de s'y tenir, le groupe socialiste considère que l'Assemblée a le droit et le devoir d'en débattre.

La loi de 1947 est une bonne loi, que nous n'abrogeons pas. Mais nous sommes obligés de constater que, depuis des années, elle n'a pas permis de traiter les problèmes nouveaux qui se posaient inévitablement à la profession concernée, comme à tant d'autres, autrement que par des réductions brutales d'effectifs, dont les effets - M. Duroméa l'a relevé - très incertains, discutables même, n'ont d'ailleurs jamais été débattus ici : les mesures ont été prises en dehors de tout plan d'ensemble, au mépris de la cohérence qui donne une lisibilité aux actions.

Depuis l'adoption de la loi de 1947 dans les conditions qui ont été rappelées, le monde économique autour de nous a changé. Peut-on sérieusement réaffirmer que la connaissance de ce qui était bon hier, et qui restera possible avec ce projet, devrait nous empêcher d'épouser les évolutions économiques ?

Par exemple, la mensuralisation est au cœur de votre projet, monsieur le secrétaire d'Etat : il y a quarante-cinq ans elle était structurellement impossible à envisager évidemment, car personne ne pouvait savoir, à une journée près, quel bateau serait à quai, et quel type de trafic il s'agirait de charger ou décharger. Aujourd'hui, les flux tendus, les méthodes de manutention modernes permettent pratiquement de prévoir, parfois même six à huit mois à l'avance, quel bateau arrivera et à quel endroit, pour charger ou décharger tel type de marchandise.

M. René Couanau. Bien sûr !

M. Philippe Sanmarco. Pourquoi ne pas permettre une avancée et, autant que possible, la traduire par une mensuralisation, sans remettre en cause la présence d'intermittences selon les principes de la loi de 1947 ?

Cette loi n'est certes pas responsable de toutes les difficultés de nos ports. Mais, centrée sur la profession des dockers, elle n'a pas permis à d'autres outils de se développer. Il n'y a jamais eu d'autre perspective que de taper sur les dockers quand les choses commençaient à aller mal ! Ce qui a créé de manière permanente, lancinante, répétitive, des tensions qui, de toute façon, mettaient en cause la fiabilité et ne permettaient que de subir les évolutions.

Le groupe socialiste considère que nous avons le devoir de débattre. Nous voulons que cessent ces plans sociaux de licenciements que permet la loi de 1947 - leurs effets ont été tout à fait discutables. Il faut que cessent ces amputations systématiques et sans perspectives qui sont très démoralisantes pour tout le monde et d'abord pour les intéressés !

M. Raymond Douyère. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. Mais nous voulons, monsieur le secrétaire d'Etat, que tout soit mis sur la table.

Car si nous ne pouvons pas débattre en cinq minutes, dans les conditions de l'époque, comme le rapporteur l'a rappelé, c'est qu'en 1947 les professionnels étaient arrivés à un accord. Ah, combien nous serions heureux si les professionnels se mettaient d'accord entre eux ! Mais nous assistons à une guerre de tranchées et nous ne voulons pas que notre action se transforme en règlement de comptes. Elle doit permettre d'étaler toutes les cartes sur la table et de parler d'autre chose que de la manutention.

Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, avec le groupe socialiste, que ce débat ne fasse pas des dockers des boucs émissaires...

M. Raymond Douyère. Très bien !

M. Philippe Sanmarco. ... et que cesse la campagne outrancière...

M. Michel Crépeau. Scandaleuse !

M. Philippe Sanmarco. ... scandaleuse, en effet, exorbitante, jamais vue,...

M. Jean Tardito. Absolument !

M. Philippe Sanmarco. ... qui fait supporter aux parlementaires une pression insupportable et n'aboutit qu'à figer les positions alors que nous cherchons au contraire à voter un texte conforme à l'esprit de la loi de 1947, c'est-à-dire traduisant un équilibre entre les nécessités économiques d'un côté, et les justes protections des travailleurs, de l'autre.

M. René Couanau. Tout à fait !

M. Philippe Sanmarco. Pour les travailleurs de la manutention en particulier, nous veillons à ce que l'on ne balaie pas tout d'un coup. Les nécessités à prendre en compte doivent respecter une profession qui continuant d'exister devra donc avoir un statut.

On présente aujourd'hui le statut de docker comme une espèce d'hérésie anachronique. Mais enfin, par exemple, les journalistes ont une carte délivrée par un collègue professionnel paritaire ! Cela ne leur donne d'ailleurs pas un travail à vie, pas plus que ne le fait la carte G. Et si un journal n'a pas de lecteurs, ce n'est pas en licenciant les titulaires d'une carte de journaliste qu'on augmentera le tirage.

Le problème est au niveau trafics. Lorsqu'il y en a les problèmes de coûts sont réglés *ipso facto*.

Cet aspect du statut des dockers doit, au-delà des symboles - carte G ou pas, maintien de la carte G pour ceux qui l'ont, car nous faisons une loi pour au moins quarante-cinq ans -, être débattu clairement. Vous devez pouvoir répondre clairement à nos amendements, monsieur le secrétaire d'Etat. Telle est la volonté du groupe socialiste.

L'initiative est gouvernementale, et les partenaires sociaux ne se sont pas mis d'accord. Nous présenterons donc des amendements sur des points que nous considérons comme essentiels, en particulier ceux que je viens d'indiquer. Nous veillerons à ce que ce texte ne devienne pas une loi de règlements de comptes et ne fasse pas à nouveau régner la loi de la jungle dans les ports.

Ce n'est qu'à l'issue du débat et après l'examen de la manière dont nos amendements auront été discutés, voire retenus, que chacun pourra, en conscience, déterminer son vote.

C'est pourquoi le groupe socialiste votera contre la question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je mets aux voix la question préalable opposée par M. André Lajoinie et les membres du groupe communiste.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	572
Nombre de suffrages exprimés	571
Majorité absolue	286

Pour l'adoption	27
Contre	544

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

5

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. le Premier ministre, un projet de loi relatif à l'anticipation de la suppression du taux majoré de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le projet de loi n° 2698 est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. le Premier ministre, un projet de loi relatif au plan d'épargne en actions.

Le projet de loi n° 2699 est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

6

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Jacques Fleury, un rapport n° 2694 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Jean-Louis Masson, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les perspectives d'évolution du monopole de Gaz de France (n° 2277).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Jacques Fleury, un rapport n° 2695 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Edouard Landrain tendant à la constitution d'une commission d'enquête sur l'aménagement de la Loire, le maintien de son débit, la protection de son environnement (n° 2498).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Léo Gréard, un rapport n° 2696 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la responsabilité du fait des vols, pertes et détériorations des objets déposés dans les établissements de santé et certains établissements sociaux ou médico-sociaux, et à la vente des objets abandonnés dans ces établissements (n° 2617).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. François Colcombet, un rapport n° 2697 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, modifié par le Sénat, portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre la Nation, l'Etat et la paix publique (n° 2631).

J'ai reçu, le 13 mai 1992, de M. Thierry Mandon, un rapport n° 2700 fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi modifiant la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et portant diverses dispositions relatives à ces activités (n° 2614).

7

COMMUNICATION RELATIVE À LA CONSULTATION D'ASSEMBLÉES TERRITORIALES DE TERRITOIRES D'OUTRE-MER

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre, en date du 13 mai 1992, relative à la consultation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna, sur le projet de loi portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit.

Cette communication a été transmise à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 14 mai 1992 à quinze heures, première séance publique :

Questions à M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 2613 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes (rapport n° 2635 de M. Jean Beauvils au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures dix.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

JEAN PINCHOT

ORDRE DU JOUR
ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 12 mai 1992)

Après l'ordre du jour publié au *Journal officiel* (Débats parlementaires) du mercredi 13 mai 1992, ajouter l'annexe suivante :

ANNEXE

Questions orales inscrites à l'ordre du jour du vendredi 15 mai 1992

Questions orales sans débat

N° 566. - M. Claude Lise interroge Mme le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle sur la situation de l'A.N.P.E. à la Martinique. Lors de sa déclaration de politique générale, le Premier ministre a indiqué que la lutte contre le chômage et l'exclusion est la priorité essentielle de l'action gouvernementale et que l'A.N.P.E. devra jouer dans ce cadre un rôle déterminant. Dans le contexte social particulièrement difficile de la Martinique, caractérisé par un taux de chômage de plus de 30 p. 100, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'elle compte prendre pour rendre l'A.N.P.E. plus apte à remplir ses différentes missions.

N° 558. - Dans le cadre des efforts entrepris par le Gouvernement pour lutter contre le chômage de longue durée et le chômage des jeunes, des associations à but non lucratif développent une activité d'entraide aux personnes en difficultés morales ou matérielles. La loi n° 89-905 du 19 décembre 1989, les décrets n°s 90-105 et 90-106 du 30 janvier 1990 et les articles L. 322-1 et suivants du code du travail (chapitre 2) autorisent ces associations à employer des jeunes ou des chômeurs de plus de cinquante ans en souscrivant des contrats emploi-scolarité (C.E.S.) ou des contrats de retour à l'emploi (C.R.E.). Or certaines directions départementales du travail et des A.N.P.E. empêchent la conclusion de tels contrats sans notifier les motifs de ce refus. M. Jean de Lipkowski demande à Mme le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle si des consignes particulières et restrictives ont été données dans ce sens.

N° 567. - M. Maurice Louis-Joseph-Dogué attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale et de la culture, sur les termes de l'article 20 du décret du 11 avril 1988 portant statut particulier des corps de personnels de direction des établissements d'enseignement ou de formation. Cet article, qui fait obligation aux personnels de direction d'avoir exercé leurs fonctions dans deux établissements au moins avant de prétendre à l'inscription au tableau d'avancement, pénalise fortement ceux qui, à quelques années de la retraite, ne peuvent plus, pour des raisons familiales aisément compréhensibles, satisfaire à cette clause de mobilité. Un premier assouplissement, dispensant les personnels âgés de cinquante-cinq ans au 1^{er} janvier 1990 de cette obligation, a déjà été apporté par la loi du 4 juillet 1990, sans toutefois répondre au sentiment d'injustice de ceux qui, à quelques années près, n'ont pu bénéficier de cette dérogation. Il lui demande si, afin de permettre à tous ceux qui ont donné de longues années à l'éducation nationale de bénéficier d'une pro-

motion méritée en fin de carrière, il ne lui paraît pas souhaitable de proroger pour quelques années encore le système de dispense mis en place par la loi du 4 juillet 1990.

N° 562. - A la veille des décisions du Conseil supérieur de l'audiovisuel concernant la replanification de la bande FM en Ile-de-France, M. Jean-Jacques Hyst attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale et de la culture, sur la nécessaire promotion de la musique française ou francophone. Parmi les engagements particuliers des candidats à une autorisation de radiodiffusion, au vu desquels le C.S.A. prend ses décisions, la diffusion de musique française ou francophone figure expressément parmi les critères cités par l'article 28 de la loi du 30 septembre 1986. En conséquence, il lui demande s'il ne conviendrait pas d'indiquer au C.S.A. les critères que le Gouvernement juge prioritaires, en les hiérarchisant, pour l'attribution d'une autorisation de service de communication audiovisuel.

N° 561. - M. Louis Pierna attire l'attention de M. le ministre de la défense sur la situation de la Société nationale des poudres et explosifs. Cette entreprise, dont l'Etat est actionnaire à 99 p. 100, fabrique notamment la poudre, les explosifs et les douilles nécessaires à la défense nationale. Or, le Gouvernement a décidé de la démanteler. Après avoir vendu une partie de ses activités au groupe italien Fiat, il propose de supprimer 665 emplois, dont 277 pour le seul site de Bergerac, en Dordogne. Ce plan de liquidation de nos industries d'armement coûte, pour l'ensemble du groupe, 1390 millions de francs. Rien dans la situation de l'entreprise ne justifie un tel choix. C'est au nom de la réorganisation européenne des industries d'armement que le Gouvernement a décidé de sacrifier les productions nationales, mettant en cause l'indépendance de notre défense, intégrant de fait notre armée dans le processus d'une défense européenne commune comme le prévoit le traité de Maastricht. Contre les salariés de l'entreprise et les populations qui se sont rassemblées pour empêcher cette casse, le Gouvernement a choisi la répression. Après avoir licencié seize délégués, il veut, par la mise à pied de huit autres délégués, salir la lutte courageuse des salariés, la diviser. Le Gouvernement devrait, au contraire, prendre les mesures nécessaires pour donner à l'entreprise les moyens de produire les matériaux de base nécessaires à la défense nationale et développer de nouvelles productions dont les brevets existent déjà. C'est pourquoi il lui demande ce qu'il compte faire pour que l'argent public serve au développement de cette entreprise plutôt que de l'utiliser pour la casser.

N° 559. - M. André Berthol rappelle à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt que la loi du 23 janvier 1990 réformant les cotisations sociales agricoles a suscité, lors de sa discussion, un certain nombre de critiques ou de réserves. La réforme, réalisée à cadence accélérée, met en cause l'équilibre même des exploitations agricoles. Il faut corriger cette loi, la compléter, afin de tenir compte de la capacité contributive réelle des agriculteurs, en prenant en compte, par exemple, non seulement le revenu disponible, mais aussi les déficits qui sont aujourd'hui purement et simplement assimilés à un revenu nul. Il lui demande pourquoi ne pas appliquer le principe selon lequel le chef d'exploitation peut s'octroyer un traitement annuel servant de base de calcul des cotisations agricoles. S'agissant par ailleurs des retraités de l'agriculture, les situations d'iniquité et d'injustice sociale sont multiples. Il est en France des retraités de l'agriculture qui perçoivent une retraite inférieure à 2000 francs par mois, loin des promesses de retraite à 70 p. 100 du S.M.I.C. Il souhaiterait savoir s'il pense corriger la loi du 23 janvier 1990, dont les lacunes sont déjà manifestes, et s'il n'estime pas qu'il est temps de proposer au Parlement une grande loi sociale pour les agriculteurs.

N° 563. - M. Xavier Hunault attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la forêt sur l'existence d'importants projets ayant pour objet l'élevage d'autruches ainsi que la transformation et la commercialisation des différents produits issus de cet élevage qui peut constituer une forme intéressante de diversification des activités agricoles. Il lui demande donc si la commercialisation des viandes d'autruche fait l'objet d'une réglementation. Dans l'affirmative, laquelle ? Dans la négative, selon quelles modalités et dans quels délais seront prises les dispositions qui s'imposent pour permettre la commercialisation de la viande d'autruche produite en France et destinée à l'alimentation humaine ?

N° 564. - L'article L. 441-3, introduit dans le code de la construction et de l'habitation par la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986, autorise les organismes d'H.L.M. à exiger un supplément de loyer des locataires dont les ressources

dépassent les plafonds fixés pour l'attribution des logements sociaux. L'article R. 441-1 du même code prévoit que les plafonds de ressources sont fixés par arrêté interministériel - aujourd'hui, par celui du 28 février 1990, qui, dans son article 5, précise que la révision annuelle des plafonds est indexée sur l'indice du coût de la construction. Comme ce dernier évolue moins rapidement que l'indice des prix à la consommation et le pouvoir d'achat des ménages, le nombre des personnes susceptibles de dépasser les plafonds de ressources et d'entrer dans le champ d'application des surloyers tend à augmenter, bien que leurs revenus s'avèrent modestes. En effet, les plafonds sont aujourd'hui anormalement bas : 67 447 francs de revenu imposable pour une personne seule, 79 840 francs pour un ménage de deux adultes, dont un actif, etc. A titre d'exemple, dans la circonscription dont il est l'élu, en Seine-et-Marne, des locataires, par ailleurs bénéficiaires de l'aide au logement, se sont vu, de ce fait, appliquer un supplément de loyer par les bailleurs. Cette anomalie, la plus significative, a bien évidemment été rectifiée, mais elle met *a contrario* en évidence la nécessité de relever les plafonds de manière très sensible. C'est pourquoi M. Jean-Paul Planchou souhaite connaître les intentions de Mme le ministre délégué au logement et au cadre de vie sur ce dossier : envisage-t-elle dans un avenir proche, et dans le cadre de la réflexion actuellement menée sur les objectifs à atteindre au plan du logement social, un relèvement des plafonds de ressources ouvrant droit à l'attribution des logements en H.L.M. ?

N° 565. - M. Guy Lordinot attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique et des réformes administratives, sur la difficulté d'interprétation de certains textes administratifs. De nombreuses dispositions réglementaires font référence à la notion de « personne assimilée à un fonctionnaire de catégorie A », notamment l'article 5 du décret n° 88-771 du 22 juin 1988 dans son 4°. S'agissant de personnels ne relevant pas du statut de la fonction publique, il lui demande s'il peut préciser le sens qu'il convient de donner à l'expression susmentionnée.

N° 560. - Un département très fortement urbanisé, comme la Seine-Saint-Denis, connaît actuellement de très graves problèmes d'environnement en matière de bruit, par les tracés d'autoroutes, mais aussi par les risques d'ouverture de carrières de gypse sur la commune de Coubron, au bois de Bernouille, et par le projet de construction d'une usine d'incinération d'ordures ménagères sur la commune de Clichy-sous-Bois. Ces trois dossiers de protection de l'environnement sont devenus particu-

lièrement conflictuels car ils mettent en cause la vie quotidienne d'une population urbaine, dans un secteur dégradé où l'opinion s'oppose résolument à une dégradation de son environnement et de son cadre de vie déjà difficile. Sur cette protection phonique des autoroutes et du périphérique, sur la protection du bois de Bernouille à Coubron ; sur le projet de construction d'une usine d'incinération d'ordures ménagères sur la fosse Maussouin à Clichy-sous-Bois, les pouvoirs publics se doivent de prendre position clairement et rapidement pour protéger l'environnement en Seine-Saint-Denis. M. Eric Raoult demande à Mme le ministre de l'environnement quelle est la position du Gouvernement sur ces trois dossiers.

N° 544. - M. Pierre Estève rappelle à Mme le ministre délégué aux affaires européennes que la loi du 1^{er} août 1905 sur les fraudes fiscales et les falsifications en matière de produits ou de services confère à la première personne à mettre sur le marché un produit la tâche de vérifier que celui-ci est conforme aux normes nationales en vigueur, sous peine d'engager sa responsabilité pénale. Ce texte fait pratiquement reposer cette responsabilité sur tous les importateurs français, en particulier ceux qui introduisent sur notre marché des produits périssables comme les fruits et légumes. A la veille du grand marché européen, qui ne connaîtra plus de frontières douanières entre les pays membres de la Communauté européenne, cette responsabilité de l'importateur n'a plus de raison d'être et doit être transférée sur le producteur. D'ailleurs, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé, dans un arrêt du 11 mai 1989 (T.G.I. de Bobigny), que cette réglementation était compatible avec les articles 30 et 36 du traité de Rome, « à condition que son application aux produits fabriqués dans un autre Etat membre ne soit pas assortie d'exigences qui dépassent ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif visé, compte tenu de l'importance de l'intérêt général en cause et des moyens de preuve normalement disponibles pour un importateur ». Il souhaiterait, dans ces conditions, connaître : la date à laquelle les normes communautaires communes seront intégralement en application en matière de sécurité relative à la consommation ; la personne qui sera responsable de la non-conformité à la norme communautaire ; les contrôles auxquels l'importateur européen de produits provenant de pays tiers sera astreint et la responsabilité qu'il supportera en cas d'importations non conformes à ces normes ; l'opportunité de prévoir un système d'assurance collective de ces importateurs permettant de couvrir leur responsabilité lorsque celle-ci est engagée. Il lui demande comment elle compte résoudre ces problèmes.

LuraTech

www.luratech.com

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mercredi 13 mai 1992

SCRUTIN (N° 648)

sur la question préalable opposée par M. André Lajoinie au projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports maritimes

Nombre de votants 572
 Nombre de suffrages exprimés 571
 Majorité absolue 286

Pour l'adoption 27
 Contre 544

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Contre : 268.

Abstention volontaire : 1. - M. Michel Crépeau.

Non-votants : 2. - MM. Jacques Cambolive et Jean-Pierre Luppi.

Groupe R.P.R. (126) :

Contre : 124.

Non-votants : 2. - MM. Claude Barate et Xavier Deniau.

Groupe U.D.F. (89) :

Contre : 89.

Groupe U.D.C. (40) :

Contre : 40.

Groupe communiste (26) :

Pour : 26.

Non-inscrite (24) :

Pour : 1. - M. Elie Hoarau.

Contre : 23. - MM. Léon Bertrand, Jean-Michel Boucheron (Charente), Jean-Marie Cambacérés, Jean Charbonnel, Jean-Claude Chermann, Jean-Marie Daillet, Mme Martine Daugrellh, MM. Jean-Michel Dubernard, Serge Franchis, Auguste Legros, Alexandre Léontieff, Michel Nohr, Jean-Pierre de Peretti della Rocca, Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller, Mme Marie-France Stirbols, MM. André Thien Ah Koon, Emile Vernaudon, Yves Vidal, Marcel Wacheux et Aloyse Warhouver.

Ont voté pour

MM.	Roger Gouhier	Paul Lombard
François Assani	Georges Hage	Georges Marchais
Marcelin Berthelot	Guy Hermier	Gilbert Millet
Alain Bocquet	Elie Hoarau	Robert Montdargent
Jean-Pierre Brard	Mme Muguette	Ernest Montousamy
Jacques Bruckes	Jacquelin	Louis Pierna
René Carpentier	André Lajoinie	Jacques Rimbaud
André Daroméa	Jean-Claude Lefort	Jean Tardito
Jean-Claude Gayssot	Daniel Le Meur	Fabien Thémé
Pierre Goldberg		Théo Vial-Mamut.

Ont voté contre

MM.

Maurice	Jean Besson	Guy Chanfrault
Adavah-Peuf	André Billardon	Jean-Paul Chanteguet
Jean-Marie Alaise	Bernard Bioulac	Jean Charbonnel
Jean Albouy	Claude Birraux	Hervé de Charette
Mme Michèle	Jacques Blanc	Jean-Paul Charié
Allot-Marie	Jean-Claude Blin	Bernard Charles
Edmond Alphandéry	Roland Blum	Serge Charles
Mme Jacqueline	Jean-Marie Bockel	Marcel Charmant
Alquier	David Bohbot	Jean Charroppin
Mme Nicole Ameline	Jean-Claude Bois	Michel Charzat
Jean Anclant	Gilbert Bonnemaison	Gérard Chasseguet
René André	Alain Bonnet	Guy-Michel Chauveau
Bernard Angels	Augustin Bonrepas	Georges Chavanes
Robert Ansellin	André Borel	Jean-Claude Chermann
Henri d'Attilio	Franck Borotra	Daniel Chevallier
Philippe Auburger	Bernard Bosson	Jean-Pierre
Emmanuel Aubert	Mme Huguette	Chevènement
François d'Aubert	Bouchardau	Jacques Chérac
Gautier Audinot	Jean-Michel	Paul Chollet
Jean Anroux	Boucheron	Didier Chouat
Jean-Yves Autexier	(Charente)	Pascal Clément
Jean-Marc Ayrault	Jean-Michel	André Clerf
Pierre Bachelet	Boucheron	Michel Coffineau
Mme Roselyne	(Ille-et-Vilaine)	Michel Colinat
Bachelot	Jean-Claude Boulard	François Colcombet
Jean-Paul Bachy	Jean-Pierre Bouquet	Daniel Colla
Jean-Pierre Baeumler	Claude Bourdis	Georges Collin
Jean-Pierre Baldnyck	Bruno Bourg-Broc	Louis Colombani
Patrick Balkany	René Bourget	Georges Colombar
Edouard Balladur	Pierre Bourguignon	René Couanau
Jean-Pierre Balligand	Jean Bousquet	Alain Coussu
Gérard Bapt	Mme Christine Boutin	Yves Coussin
Régis Beralia	Loïc Beuvard	Jean-Michel Couve
Claude Barande	Jacques Boyon	René Couvelinhes
Bernard Bardia	Jean-Pierre Braise	Jean-Yves Cozan
Michel Barnier	Pierre Brana	Henri Cq
Alain Barrau	Jean-Guy Branger	Jean-Marie Daillet
Raymond Barre	Jean-Paul Bret	Olivier Dassault
Jacques Barrot	Maurice Briand	Marc-Philippe
Claude Bartolome	Jean Briane	Daubresse
Philippe Bassinet	Jean Brocard	Mme Martine
Christian Battaille	Albert Brochard	Daugrellh
Jean-Claude Bateau	Louis de Broisla	Pierre-Jean Daviaud
Umberto Battist	Alain Brune	Mme Martine David
Dominique Baudis	Christian Cabal	Bernard Debré
Jacques Baumel	Mme Denise Cacheux	Jean-Louis Debré
Henri Bayard	Jean-Paul Calloud	Jean-Pierre
François Bayrou	Alain Calant	Defontaine
Jean Beaufils	Jean-Marie Cambacérés	Arthur Dehulac
René Beaumont	Jean-Christophe	Marcel Dehoux
Guy Béche	Cambadellis	Jean-François
Jacques Becq	André Capet	Delahais
Jean Bégault	Jean-Marie Caro	Jean-Pierre Delalande
Roland Belx	Roland Carraz	André Delattre
André Bellon	Michel Carcelet	François Delattre
Jean-Michel Belorgey	Bernard Carton	André Delebedde
Serge Beltrame	Elie Castor	Jacques Delhy
Georges Benedetti	Mme Nicole Catala	Jean-Marie Demange
Pierre de Benouville	Bernard Cauvin	Jean-François Desailly
Jean-Pierre Bequet	Jean-Charles Cavallé	Albert Devers
Michel Bérégovoy	Robert Cazalet	Léonce Deprez
Christian Bergella	René Cazenave	Bernard Derosier
Pierre Bernard	Richard Cazenave	Jean Desailly
François Bernardini	Aimé Césaire	Freddy
Michel Bernon	Jacques	Deschaux-Beaume
André Berthol	Chaban-Delmas	Jean-Claude Dessela
Léon Bertrand	Jean-Yves Chamard	Michel Destot

Alain Devaquet
Patrick Devedjian
Paul Dhautelle
Claude Dhoinin
Willy Diméglio
Michel Dinot
Marc Dolé
Eric Dollé
Yves Dollo
Jacques Domlnati
René Dosiére
Maurice Dousset
Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Claude Ducert
Pierre Ducout
Xavier Dugois
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupilet
Adrien Durand
Georges Durand
Yves Durand
Jean-Paul Durlieux
André Durr
Paul Duvaléix
Mme Janine Ecochard
Charles Ehrmann
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Christian Esrosi
Claude Evin
Laurent Fabius
Albert Facon
Jean Falala
Hubert Falco
Jacques Farras
Jean-Michel Ferrand
Charles Fèvre
François Fillon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Fornl
Alain Fort
Jean-Pierre Foucher
Jean-Pierre Fourré
Michel François
Serge Franchis
Roger Franzoni
Georges Frêche
Edouard
Frédéric-Dupont
Yves Fréville
Michel Fromet
Jean-Paul Fuchs
Claude Gaillard
Claude Galts
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Robert Galley
René Galy-Dejean
Dominique Gambler
Gilbert Gantier
Pierre Garmendia
René Garrec
Marcel Garrouste
Henri de Gastlées
Kamilo Gata
Jean-Yves Gataud
Jean Gatel
Claude Gatignol
Jean Gaubert
Jean de Gaulle
Francis Geng
Germain Gengevin

Claude Gernion
Edmond Gerrer
Jean Giovannelli
Michel Giraud
Jean-Louis Gonsduff
Jacques Godfrain
François-Michel
Gonnot
Georges Gorse
Daniel Goulet
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Grizard
Gérard Grignon
Hubert Grimault
Alain Griotteray
François
Grussenmeyer
Ambroise Guellac
Olivier Gulchard
Lucien Gulchon
Jean Guigné
Jean-Yves Haby
François d'Harcourt
Edmond Hervé
Jacques Heuclla
Pierre Hilar
François Hollande
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Roland Huguet
Xavier Hunsault
Jacques Huyghues
des Etages
Jean-Jacques Hyst
Michel Inchauspé
Mme Bernadette
Isaac-Sibille
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Denis Jacquet
Michel Jacquemin
Frédéric Jaiton
Henry Jean-Baptiste
Jacques Jegou
Alain Jonemann
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Alain Journet
Didier Julla
Alain Juppé
Gabriel Kasperelt
Aimé Kergueris
Christian Kert
Jean Kiffer
Emile Koehl
Jean-Pierre Kuchelida
André Labarrère
Claude Labbé
Jean Laborde
Jean Lacombe
Marc Laffleur
Jacques Lafleur
Pierre Lagorce
Jean-François
Lamarque
Alain Lamassoure
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Edouard Landrain
Jean-Pierre Lapalre
Claude Laréal
Dominique Lariffa
Jean Laurain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France
Lecuir

Jean-Yves Le Déaut
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Philippe Legras
Auguste Legros
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Georges Lemolne
Guy Lengagne
Gérard Léonard
Alexandre Léontieff
François Léotard
Arnaud Laperq
Pierre Lequiller
Roger Léron
Roger Lestas
Alain Le Vern
Maurice Ligot
Jacques Limouzy
Jean de Lipkowski
Claude Lise
Robert Loïdi
François Loncle
Gérard Longuet
Guy Lordnot
Jeanny Lorgeoux
Maurice
Louis-Joseph-Dogué
Alain Madello
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malaudais
Mme Marie-Claude
Malaval
Jean-François Mancel
Thierry Mandon
Raymond Marcellia
Jean-Pierre Marche
Claude-Gérard Marcus
Roger Mas
Jacques Masdeu-Arus
René Massat
Marius Masse
Jean-Louis Masson
François Massot
Gilbert Mathieu
Didier Mathus
Jean-François Mattel
Pierre Mauger
Joseph-Henri
Maujolan du Gasset
Pierre Mauroy
Alain Mayoud
Pierre Mazeaud
Pierre Méhauguerie
Pierre Meril
Georges Mesmla
Philippe Mestre
Pierre Métais
Charles Metzinger
Michel Meylan
Pierre Micauts
Mme Lucette
Michaux-Chevry
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Mignou
Jean-Claude Mignon
Charles Millon
Charles Miossec
Claude Miqueu
Gilbert Mitterrand
Marcel Mocœur
Guy Monjalou
Gabriel Montchamont
Mme Christiane Mora

Mme Louise Moreau
Alain Moyné-Bressand
Bernard Nayral
Maurice
Nénon-Pwataho
Alain Néri
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nungesser
Jean-Paul Nunzi
Jean Oehler
Patrick Oiller
Pierre Ortel
Charles Paccou
Arthur Paecht
Mme François
de Panafieu
Robert Pandraud
Mme Christiane Papon
Mme Monique Papon
Pierre Pasquini
François Patriat
Michel Pelchat
Jean-Pierre Pénicaut
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pexet
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Christian Pierret
Yves Pillot
Etienne Pinte
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Polguant
Ladislav Poniatowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Maurice Pourchon
Jean-Luc Prael
Jean Proriot
Jean Proveux

Jean-Jack Queyranne
Jean-Claude Ramos
Eric Raoult
Guy Ravier
Pierre Raynal
Alfred Recours
Daniel Reiner
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Alain Richard
Lucien Richard
Jean Rigal
Jean Rigaud
Gaston Rimareix
Roger Rinchet
Mme Dominique
Robert
Gilles de Robles
Jean-Paul
de Rocca Serra
François Rocheblolne
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Jean Royer
Antoine Rufenacht
Francis Saint-Ellier
Michel Sainte-Marie
Rudy Salles
Philippe Saumarcos
Jean-Pierre Santa Cruz
André Santini
Jacques Santrot
Nicolas Sarkozy
Gérard Saumade
Mme Suzanne
Sauvalgo
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzberg

Robert Schwint
Philippe Ségulin
Jean Seiltogier
Maurice Sergheraert
Patrick Seve
Henri Siere
Christian Spiller
Bernard Stasi
Mme Marie-France
Stirbois
Mme Marie-Joséphine
Sublet
Michel Suchod
Yves Tavernier
Paul-Louis Teoulillon
Michel Terrot
Jean-Michel Testu
Michel Thauvin
André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Pierre-Yvon Trémel
Jean Ueberschlag
Edmond Vacant
Léon Vachet
Daniel Vaillant
Jean Vallet
Philippe Vasseur
Emile Vernaudo
Pierre Victoria
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoulle
Jean Vittrant
Robert-André Vivien
Michel Volsin
Roland Vuillaume
Marcel Wacheux
Aloyse Warhouver
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Claude Wolff
Jean-Pierre Worms
Adrien Zeller.

S'est abstenu volontairement

M. Michel Crépeau.

N'ont pas pris part au vote

MM. Claude Barate, Jacques Cambolive, Xavier Deniau et Jean-Pierre Luppi.

Mises au point au sujet de précédents scrutins (sous réserve des dispositions de l'article 68, alinéa 4, du règlement de l'Assemblée nationale)

A la suite du scrutin (n° 626) sur la question préalable opposée par M. André Lajoinie au projet de loi constitutionnelle ajoutant à la Constitution un titre : « De l'Union européenne » (*Journal officiel*, débats A.N., du 7 mai 1992, page 908), M. Elie Hoarau a fait savoir qu'il avait voulu « s'abstenir volontairement ».

A la suite du scrutin (n° 627) sur la motion de renvoi en commission de M. Bernard Pons du projet de loi constitutionnelle ajoutant à la Constitution ou titre : « de l'Union européenne » (*Journal officiel*, débats A.N., du 8 mai 1992, page 1002), MM. Roland Beix, François Colcombet, Léonce Deprez, François Patriat, Jean Proriot et Pierre-André Wiltzer ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

Prix du numéro : 3 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)