

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

(15<sup>e</sup> SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 6 mai 1993



# SOMMAIRE

## PRESIDENCE DE M. JACQUES BRUNHES

### 1. Questions orales sans débat (p. 323).

AVENIR DES INDUSTRIES D'ARMEMENT DANS LE CHER

*Question de M. Thomas-Richard (p. 323)*

MM. Franck Thomas-Richard, François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense.

INDEMNISATION DES ACCIDENTS THÉRAPEUTIQUES

*Question de Mme Jacquaint (p. 324)*

Mme Muguette Jacquaint, M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.

INTERCONNEXION DU RÉSEAU TGV  
EN ILE-DE-FRANCE

*Question de M. Wiltzer (p. 325)*

MM. Pierre-André Wiltzer, Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

APPLICATION DE LA LOI EVIN  
AUX ÉTABLISSEMENTS D'ACTIVITÉS SPORTIVES

*Question de M. Ferry (p. 326)*

M. Alain Ferry, Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la jeunesse et des sports.

POLITIQUE DES JACHÈRES  
ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

*Question de M. Duboc (p. 327)*

MM. Eric Duboc, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

DÉSENCLAVEMENT DU MASSIF CENTRAL

*Question de M. Pascallon (p. 328)*

MM. Pierre Pascallon, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE  
DE LA RÉFORME PORTUAIRE

*Question de M. Marchand (p. 330)*

MM. Yves Marchand, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

## CALCUL DES COTISATIONS SOCIALES DES ARTISTES

*Question de M. Trassy-Paillogues (p. 331)*

MM. Alfred Trassy-Paillogues, Jacques Toubon, ministre de la culture et de la francophonie.

## REPORT DES JEUX DE LA FRANCOPHONIE

*Question de M. Dugoin (p. 332)*

MM. Xavier Dugoin, Jacques Toubon, ministre de la culture et de la francophonie.

## INDUSTRIE DE L'HABILLEMENT

*Question de M. Jacquemin (p. 333)*

MM. Michel Jacquemin, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

## LUTTE CONTRE LE «TRAVAIL AU NOIR»

*Question de M. de Lipkowski (p. 334)*

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

MAÎTRISE DE L'UTILISATION DES VÉHICULES PARTICULIERS  
EN ILE-DE-FRANCE

*Question de M. Abrioux (p. 335)*

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

ENTREPRISES DE RÉPARATION  
DE MOTEURS D'AVIONS

*Question de M. Borotra (p. 336)*

MM. Franck Borotra, Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

FERMETURES DE CLASSES  
DANS LES ZONES D'ÉDUCATION PRIORITAIRES

*Question de M. Michel (p. 338)*

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

### 2. Dépôt d'une proposition de résolution (p. 339).

### 3. Dépôts de projets de loi adoptés par le Sénat (p. 339).

### 4. Ordre du jour (p. 339).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. JACQUES BRUNHES,**  
**vice-président**

La séance est ouverte à neuf heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

### AVENIR DES INDUSTRIES D'ARMEMENT DANS LE CHER

**M. le président.** M. Franck Thomas-Richard a présenté une question, n° 48, ainsi rédigée :

« M. Franck Thomas-Richard appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la défense, sur l'avenir des industries d'armement régionales dans le département du Cher.

« En effet, l'Aérospatiale de Bourges, employant 2 000 personnes, devait accueillir certaines activités de Châtillon-sous-Bagneux ; il semblerait que cette délocalisation soit remise en cause. Il lui demande par conséquent si le Gouvernement envisage de maintenir celle-ci en faveur de Bourges.

« D'autre part, le GIAT-Industries n'a enregistré aucune commande ferme depuis dix-huit mois. La direction envisage donc de fermer les ateliers d'intégration finale. Des mesures simples pourraient être prises afin d'éviter d'avoir recours à cette extrémité. Il lui demande si le contrat des chars Leclerc, négocié avec les Emirats Arabes Unis, a été signé et quelles seront les retombées locales.

« Il souhaite, par ailleurs, connaître si des crédits seront prochainement débloqués pour concrétiser la commande de remise à niveau des chars « 155 AUF1 » repoussée depuis deux ans et qui suffirait à empêcher la fermeture de l'atelier de montage final en septembre 1993. »

La parole est à M. Franck Thomas-Richard, pour exposer sa question.

**M. Franck Thomas-Richard.** Monsieur le ministre d'Etat, ministre de la défense, nous sommes très préoccupés, quant à l'avenir de l'industrie d'armement régionale dans le département du Cher. En effet, les deux plus gros établissements d'armement installés à Bourges rencontrent de sérieuses difficultés qui mettent en péril la situation de l'emploi pour le département. C'est l'une des principales branches économiques de notre région génératrice d'emplois qui fait travailler de nombreuses entreprises qui est ainsi touchée.

Cette activité souffre d'une absence de soutien dans la politique de décentralisation économique et industrielle en direction de notre région, alors qu'elle rassemble par tradition tous les atouts pour constituer un pôle économique fort de l'armement européen.

L'Aérospatiale de Bourges emploie 1 800 à 2 000 personnes et dispose d'outils et d'équipements de haute tech-

nologie nécessaires à l'accueil de certaines activités de séries et d'études qui devaient être délocalisées de Châtillon-sous-Bagneux vers Bourges. Ce projet devait créer, à terme, environ 500 emplois. Il correspondait à une politique de délocalisation voulue par la direction de l'Aérospatiale, qui souhaitait ainsi engager une rationalisation de ces établissements, et par le Gouvernement dans le cadre de sa politique d'aménagement économique du territoire.

Or, aujourd'hui, tout semble remis en question et l'on parle de délocaliser en sens inverse : de Bourges vers la région parisienne. Cette décision va à l'encontre de toutes les mesures de délocalisation proposées par le Gouvernement et paraît économiquement peu rentable, les établissements de Bourges disposant, nul ne l'ignore, des capacités d'accueil nécessaires pour recevoir ces activités. Pourquoi ne pas maintenir cette délocalisation en faveur de Bourges qui avait pourtant reçu l'acceptation de chacun et qui semblait être la solution la plus rentable ? Je vous le demande fermement, monsieur le ministre d'Etat.

Par ailleurs, et comme vous le savez, GIAT industrie, qui emploie environ 1 800 personnes à Bourges, n'a enregistré aucune commande ferme depuis dix-huit mois et toutes celles en cours seront exécutées en septembre prochain. On peut imaginer qu'en l'absence de nouvelles commandes la direction envisage de fermer les ateliers d'intégration finale.

Pourtant, des mesures simples pourraient être prises afin d'éviter d'avoir recours à ce type de solution. Qu'en est-il du contrat de vente de chars Leclerc avec les Emirats ? Ne pourrait-on pas envisager d'accorder des crédits afin de concrétiser la commande de remise à niveau des chars anciens 155 AUF1, laquelle, repoussée depuis deux ans, suffirait à elle seule à empêcher la fermeture de l'atelier de montage final en septembre 1993 ?

Des décisions s'imposent d'urgence pour sauver notre industrie d'armement régionale. Je compte sur vous, monsieur le ministre d'Etat, pour agir rapidement et concilier les impératifs budgétaires avec la nécessaire survie de nos principaux fournisseurs d'emplois en région Centre.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre de la défense.

**M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense.** Monsieur le député, chacun connaît votre attachement à l'industrie dans la région de Bourges, et notamment à l'industrie de l'armement qui emploie des milliers de personnes.

Vous avez en fait exprimé trois préoccupations.

La première est de savoir si un transfert vers Bourges de certaines activités de l'Aérospatiale est envisagé. La deuxième porte sur le contrat de vente de chars Leclerc aux Emirats arabes unis et ses conséquences pour les établissements. La troisième concerne la remise à niveau des chars 155 AUF1. Je vais m'efforcer de répondre aux trois aspects de votre question.

L'établissement de Bourges de la division « missiles tactiques » de l'Aérospatiale doit faire face, en effet, à de très sérieuses difficultés de plan de charge de production. Il employait 2 400 personnes au 1<sup>er</sup> janvier dernier. Depuis plusieurs années, il bénéficie cependant, comme vous l'avez souligné, de transferts de charge en provenance de la divi-

sion « avions » de la même Aérospatiale pour 90 p. 100 et d'Eurocopter-France pour 10 p. 100.

Il y a bien eu délocalisation en faveur de ce site. Celle-ci, je tiens à vous le dire, monsieur le député, a représenté 40 p. 100 de l'activité en 1992. Un effort a donc bien déjà été engagé.

D'une façon générale, la division « missiles tactiques » de l'Aérospatiale a le souci de conforter l'équilibre du plan de charge de Bourges. Il est vrai que différentes solutions prenant en compte les éléments de rationalisation nécessaires à l'organisation industrielle, les aspects sociaux et les coûts de transfert ont été examinés au sein de la société. Je m'en suis entretenu encore hier après-midi avec le président de l'Aérospatiale.

C'est dans ce cadre qu'un projet de transfert vers Bourges des activités « études et production de pièces mécaniques » a été un temps à l'étude, mais, à l'heure qu'il est, il n'a pu être retenu. Sachez, car cette précision est de nature à répondre à votre question, qu'aucune décision de transfert n'a donc été prise à ce jour. D'autres études sont en cours pour analyser si certains transferts partiels seraient envisageables.

Pour ce qui concerne GIAT-industries, le plan de charge budgétaire global est passé entre 1990 et 1993 de 4,8 millions d'heures de travail productives à 1,35 - soit une chute, c'est vrai, de 70 p. 100 en trois ans. L'établissement de Bourges, qui employait 1 640 personnes au 1<sup>er</sup> janvier 1993, doit faire face cette année à une sous-charge très préoccupante - de l'ordre de 30 p. 100. Cependant, et c'est aussi une réponse à votre question, la situation devrait s'améliorer en 1994, même si la sous-charge demeure importante.

En effet, le contrat de chars Leclerc qui a été signé, je vous le confirme, avec les Emirats arabes unis à la fin du mois de mars dernier permettra d'apporter une charge à Bourges dès 1994. Il porte sur environ 400 chars pour la période 1994-1997. À titre de référence, l'armée de terre française prendra livraison d'environ 200 chars dans le même temps. De plus, quelques commandes, certes limitées, concernant des contrats à l'exportation ont été signés depuis dix-huit mois.

En revanche, et je le regrette, il n'est pas prévu de débloquer en 1993 des crédits pour la remise à niveau des chars 155 AUF1, compte tenu du contexte budgétaire que vous connaissez et que vous aurez à examiner prochainement.

Globalement, l'année 1993 est caractérisée par une sous-charge particulièrement aiguë.

Je terminerai, monsieur le député, en vous citant quelques pourcentages qui montrent l'effort fourni pour se diversifier par cet établissement, dont je salue les dirigeants et les salariés.

En 1991, le budget de l'Etat assurait 65 p. 100 des commandes, l'exportation 30 p. 100, la diversification 5 p. 100. Les chiffres prévisibles pour 1995 sont respectivement de 37, 39, et 24 p. 100. Ils constituent la preuve de l'effort considérable qu'accomplit cet établissement pour assurer à ses salariés de nouveaux marchés, donc de nouveaux emplois.

**M. le président.** Monsieur Thomas-Richard, souhaitez-vous de nouveau intervenir ?

**M. Franck Thomas-Richard.** Monsieur le ministre, les chiffres que vous venez de citer concernent bien l'ensemble de GIAT-industries ?

**M. le ministre d'Etat, ministre de la défense.** Oui.

#### INDEMNISATION DES ACCIDENTS THÉRAPEUTIQUES

**M. le président.** Mme Muguette Jacquaint a présenté une question, n° 41, ainsi rédigée :

« Mme Muguette Jacquaint souhaite attirer l'attention de M. le ministre délégué à la santé sur l'indemnisation des accidents thérapeutiques, qui touchent chaque année 10 000 personnes.

« Pour une personne éprouvant un préjudice considérable à la suite d'une intervention (paraplégie, amputation d'un membre, ...), les frais directement liés à ce handicap sont considérables (fauteuil roulant par exemple), sans compter la perte financière.

« Actuellement, pour être indemnisée, elle doit entamer une procédure judiciaire, et avant que la réparation du préjudice n'intervienne, de longues années s'écoulent pendant lesquelles la victime est confrontée à des difficultés majeures. Du reste, dans leur majorité, les accidents thérapeutiques ne relèvent pas de la justice, toute médication pouvant être dangereuse.

« Chacun ayant considéré jusqu'ici cette question comme urgente, un texte de loi peut être présenté rapidement ; la concertation avec les associations des victimes doit reprendre et aboutir dans les plus brefs délais à la discussion parlementaire.

« Elle lui demande quand ce texte viendra en discussion à l'Assemblée nationale. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint, pour exposer sa question.

**Mme Muguette Jacquaint.** Monsieur le ministre délégué à la santé, 10 000 personnes sont victimes chaque année d'accidents thérapeutiques. Ce sont des hommes, des femmes, des enfants qui vivent pour beaucoup des situations dramatiques, sur les plans moral, physique et financier.

Leurs difficultés multiples, allant de la prise en charge des soins consécutifs à l'accident à la gestion de la vie quotidienne, elle-même perturbée parfois par de très lourds handicaps, ne sont pas prises suffisamment en compte. La victime doit continuer à vivre, à se défendre, à restructurer sa vie et celle de sa famille.

Pour une personne subissant un préjudice considérable suite à une intervention - paraplégie, amputation d'un membre - les frais directement liés à ce handicap, achat d'un fauteuil roulant par exemple, sont pourtant considérables, sans compter la perte financière. Actuellement, pour être indemnisée, elle doit entamer une procédure judiciaire et, avant que la réparation du préjudice n'intervienne, de longues années s'écoulent pendant lesquelles la victime est confrontée à des difficultés majeures. Du reste, pour la plupart, les accidents thérapeutiques ne relèvent pas de la justice, toute médication pouvant se révéler dangereuse.

Le précédent gouvernement ainsi que l'ensemble des groupes parlementaires, y compris donc ceux de l'actuelle majorité, avaient considéré cette question comme urgente. Chaque groupe, à l'Assemblée comme au Sénat, avait déposé une proposition de loi tendant à créer un fonds d'indemnisation des victimes. M. Kouchner s'était même engagé à ce qu'il soit mis en place avant la fin de la dernière législature.

Au groupe communiste, nous sommes toujours dans le même état d'esprit : nous considérons qu'il est nécessaire de légiférer rapidement sur cette question. Nous proposons que la concertation avec les associations de victimes se traduise par des mesures concrètes, notamment par la mise en place d'un système d'assistance et de réparation leur permettant de recevoir immédiatement, avant toute action en justice, les moyens indispensables pour faire face à leurs difficultés.

La création d'un fonds d'indemnisation ne saurait être conçue que comme complémentaire du système existant de protection sociale et de l'assurance maladie. Si la question de son financement est posée et si nous pouvons envisager qu'une partie des profits réalisés par les assureurs y parti-

cipent, nous estimons qu'il ne devrait être alimenté ni par les contrats d'assurances privés, ce qui se traduirait par une surcotisation, ni par un prélèvement supplémentaire sur les assurés sociaux, ni par une cotisation des médecins.

Chacun ayant considéré jusqu'ici cette question comme urgente, nous devrions tous nous retrouver d'accord pour exiger qu'un texte de loi soit présenté rapidement. La concertation avec les associations des victimes doit reprendre et aboutir dans les plus brefs délais à la discussion parlementaire.

Allez-vous, monsieur le ministre, répondre au souhait unanime de tous les groupes parlementaires et faire venir ce projet en discussion devant notre assemblée ?

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

**M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.** Madame le député, je vous remercie d'abord d'aborder un problème aussi important et pour lequel, comme vous, je considère qu'il y a urgence.

Vous venez d'évoquer les préjudices que subissent les victimes des aléas thérapeutiques. Ces termes un peu techniques qui recouvrent, en fait, les dommages imprévisibles provoqués par un geste diagnostique ou thérapeutique avec absence de faute, signifient pourtant, pour celles et ceux qui sont concernés, des faits souvent éprouvants et toujours tragiques.

Les victimes de tels accidents ne sont indemnisées qu'en cas de faute prouvée. Toutefois, comme vous le savez, madame le député, un arrêt du Conseil d'Etat du 9 avril 1993 a condamné les hospices civils de Marseille pour un accident médical entraînant une incapacité grave sans faute démontrée. Cet arrêt fait donc jurisprudence. Il reste qu'une loi sur les aléas thérapeutiques s'avère nécessaire ; je partage tout à fait votre sentiment. J'entends donc, madame le député, vous rassurer et rassurer surtout les victimes et leurs familles quant à l'intérêt et l'attention qu'avec l'ensemble du gouvernement dirigé par M. Balladur j'accorde à ce problème.

Permettez-moi, avant de répondre précisément à votre question, de rappeler que si les progrès considérables de la médecine ont fait naître des espoirs légitimes, d'amélioration de la qualité de la vie en particulier, jamais néanmoins nous ne pourrions atteindre en la matière le risque zéro. Cela n'est pas possible en médecine. Une médecine qui guérirait toutes les maladies, y compris le vieillissement, n'existe pas ; le risque zéro non plus. C'est, me semble-t-il, une raison supplémentaire, s'il en était besoin, d'élaborer un texte de loi relatif aux aléas thérapeutiques.

L'intérêt d'une telle loi consistera à préciser les responsabilités médicales et paramédicales en cas de faute, négligence ou imprudence. Elle faciliterait, en particulier, le règlement amiable de telles affaires, les victimes évitant ainsi des contentieux longs, complexes et souvent coûteux. Son principal objectif sera d'édicter des mesures destinées à indemniser des victimes d'accidents médicaux qui ne peuvent prouver qu'une faute est à l'origine du dommage.

Ainsi que vous pouvez le constater, le principe de ce projet est fondé. Mais pour que ce texte protège non seulement les victimes, mais aussi les professions médicales et paramédicales, qui craignent une mise en cause systématique pouvant paralyser leur action au détriment du malade, une indemnisation ne pourrait être envisagée – comme d'ailleurs le montre l'arrêt du Conseil d'Etat – que si les conséquences mêmes de l'accident médical sans faute prouvée sont exceptionnellement graves : décès, perte définitive et importante de capacités fonctionnelles, arrêt de travail de longue durée.

Pour répondre directement à votre dernière question, j'indique que je souhaite que nous puissions travailler sur un texte très prochainement.

**M. le président.** Madame Jacquaint, souhaitez-vous répondre à M. le ministre ?

**Mme Muguette Jacquaint.** Je me contente aujourd'hui d'enregistrer, monsieur le président. *(Sourires.)*

#### INTERCONNEXION DU RÉSEAU TGV EN ÎLE-DE-FRANCE

**M. le président.** M. Pierre-André Wiltzer a présenté une question, n° 49, ainsi rédigée :

« M. Pierre-André Wiltzer rappelle que le précédent Gouvernement avait proposé un projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'Île-de-France.

« Ce projet a suscité une large opposition de la population et les votes négatifs des huit conseils généraux et du conseil régional, consultés pour avis.

« L'un des motifs du rejet suscité par ce projet de SDAU dans le département de l'Essonne est qu'il comportait la réalisation d'une ligne du TGV baptisée "Barreau-Sud", destinée à assurer l'interconnexion entre le réseau Sud-Est et le réseau Atlantique.

« Cette ligne, traversant l'Essonne d'Est en Ouest sans s'y arrêter, provoquerait des atteintes graves et irréparables aux exploitations agricoles et à l'environnement naturel dans une zone très fragile.

« L'utilité publique de cette opération peut, en outre, être contestée, au moins en partie.

« Devant l'opposition générale provoquée par ce projet, le Gouvernement précédent avait déclaré que ce dernier allait être réexaminé et il avait fait disparaître des documents du SDAU le tracé du "Barreau-Sud" du TGV.

« Mais un décret du 1<sup>er</sup> avril 1992 a approuvé et publié le "schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse" qui, lui, prévoit explicitement l'existence de ce "Barreau-Sud" du TGV, ce qui est soit incohérent, soit révélateur d'une volonté persistante de réaliser, coûte que coûte, les projets de la SNCF, au mépris des engagements pris devant les élus.

« C'est pourquoi il demande à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales si le Gouvernement à l'intention de rouvrir le dossier et de remettre en cause le projet de "Barreau-Sud" contenu dans le schéma des liaisons ferroviaires à grande vitesse. »

La parole est à M. Pierre-André Wiltzer, pour exposer sa question.

**M. Pierre-André Wiltzer.** Monsieur le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales, je voudrais vous entretenir un instant du projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France. Avant d'aborder le point plus précis de la réalisation du réseau d'interconnexion, je tiens à vous rappeler l'inquiétude des nombreux collègues concernés par le contenu de ce projet élaboré par le précédent gouvernement dans le cadre de l'aménagement de la région Île-de-France pour les prochaines années.

Ce schéma, en effet, je le rappelle, prévoit une augmentation de 1,7 million d'habitants pour la région Île-de-France pendant cette période, ce qui sous-entend une consommation considérable d'espaces. On évalue à environ deux fois et demie la surface actuelle de Paris la surface nécessaire à l'absorption d'un tel surcroît de population !

l'utile d'insister aussi sur les effets pervers de l'accumulation et de la concentration d'une population de plus en plus nombreuse, vivant de plus en plus mal, dans la région parisienne et notamment dans les banlieues, sans parler du coût pour la collectivité nationale.

Au nom des électeurs de mon département, mais aussi de beaucoup de nos concitoyens de la région, j'appelle donc l'attention du Gouvernement sur la nécessité de revoir très sérieusement la baisse ce schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

Ce SDAU a été soumis pour avis aux conseils généraux des huit départements de la région ainsi qu'au conseil régional. J'observe au passage que l'Ile-de-France est la seule région de France qui soit mineure, puisqu'elle n'a pas la possibilité de gérer elle-même, par ses élus, son propre aménagement dont le Gouvernement décide à travers l'administration. Cela me paraît tout de même anormal.

**M. Eric Raoult.** Très juste !

**M. Jean-Pierre Wiltzer.** Les assemblées locales - départementales et régionale - ont émis des avis négatifs sur ce projet ; le gouvernement précédent avait donc remis à l'étude le projet de SDAU.

Je souhaiterais beaucoup que le Gouvernement, au lieu de se borner à apporter des adaptations mineures en reprenant globalement ce projet dans son état actuel, entreprenne une révision plus en profondeur comme le désirent la plupart de nos concitoyens, quitte à accorder, dans les cas d'urgence qui ne posent pas de problème, des dérogations permettant d'engager certaines opérations nécessaires en région Ile-de-France.

Dans mon département, celui de l'Essonne, l'opposition s'est notamment manifestée de manière très vigoureuse contre le fait que ce projet de SDAU prévoit une ligne de TGV, baptisée « Barreau-Sud », laquelle traverserait le département de l'Essonne d'est en ouest, sans le moindre arrêt d'ailleurs, et à travers une zone particulièrement fragile, l'une de celles qui résistent et résisteront encore, je l'espère, à l'urbanisation en tache d'huile qui se développe depuis vingt ans.

Cette ligne de TGV, dont l'utilité publique est tout à fait contestée parce que personne n'a réussi à nous démontrer son intérêt réel compte tenu des effets qu'elle provoque, a soulevé une opposition générale dans le département. Face à cette hostilité de l'ensemble des élus, des associations et de la population, le gouvernement précédent avait retiré du projet de SDAU le tracé initialement prévu. Mais, curieusement, ce tracé est réapparu dans un autre document gouvernemental mis en vigueur par le décret du 1<sup>er</sup> avril 1992 - ce n'est malheureusement pas un poisson d'avril : le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande distance.

Cela est soit incohérent, puisque, d'un côté, le Gouvernement a reconnu qu'il fallait remettre en cause ce tracé « Barreau-sud », alors que, d'un autre côté, il approuve le même projet dans un document ayant valeur de décret ; soit révélateur de la volonté persistante de la SNCF, soutenue par l'administration de tutelle, de réaliser ce projet coûte que coûte.

Monsieur le ministre, le Gouvernement est-il prêt à rouvrir ce dossier, à remettre en cause ce projet, donc à modifier le décret du 1<sup>er</sup> avril 1992 pour faire disparaître ce « Barreau-Sud ».

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

**M. Daniel Hoeffel,** ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales. Monsieur le député, vous avez exprimé une double inquiétude.

La première concerne les orientations initiales du schéma directeur de la région Ile-de-France. Cette inquiétude, nous

la partageons parce que nous estimons, comme vous, qu'elle n'est pas conforme à la politique d'aménagement du territoire plus volontariste que nous avons l'intention de mettre en œuvre.

Votre seconde préoccupation est plus particulièrement relative au projet de ligne nouvelle dite « Barreau-Sud », et je répondrai d'une manière plus précise à cette légitime inquiétude dont vous vous êtes fait le porte-parole.

Le décret d'approbation du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse - il faut le rappeler - est bien antérieur à la mise en œuvre de la procédure de consultation du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

Par ailleurs, les projets contenus dans le schéma des liaisons TGV ont fait eux-mêmes l'objet d'une consultation des régions, conformément aux dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs.

Sur le fond, le projet de ligne nouvelle dite « Barreau-Sud », qui figure au schéma ferroviaire, a pour fonction d'assurer, dans de bonnes conditions, l'interconnexion entre les réseaux TGV Sud-Est et TGV Atlantique, compte tenu du développement prévisible des trafics TGV et banlieue supportés par la liaison actuelle par Massy. Il correspond donc, chacun en est convaincu, à un besoin qu'il faudra satisfaire.

Il revêt en outre, du point de vue de l'aménagement du territoire, un double intérêt : d'une part renforcer les liaisons rapides de ville à ville, sans passer par Paris ; d'autre part, faire bénéficier le bassin parisien de nouveaux points d'accès au réseau des trains à grande vitesse.

Cependant, l'opposition, dont vous vous êtes fait le porte-parole, que ce projet a suscité lors de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France et suscite encore - justifie, sans que le principe même de la réalisation d'une interconnexion supplémentaire soit remis en cause, qu'il soit réétudié. Je tenais à vous donner cette assurance, ce matin, en réponse à votre légitime inquiétude.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-André Wiltzer.

**M. Pierre-André Wiltzer.** Je tiens à remercier M. le ministre de sa réponse et de l'intention du Gouvernement qu'il vient de manifester.

Certes, nous ne contestons pas l'intérêt de l'interconnexion car nous savons bien qu'elle sera nécessaire dans un avenir plus ou moins proche. Cependant, la SNCF s'est montrée très réticente pour étudier d'autres solutions. Il ne s'agit pas simplement de proposer un déplacement de cette ligne de deux kilomètres au nord ou au sud. A notre avis, d'autres formules paraissent présenter des inconvénients bien moins grands pour la protection de l'environnement et la qualité de la vie dans cette région déjà mutilée.

**M. Eric Raoult.** Très bien !

#### APPLICATION DE LA LOI EVIN AUX ÉTABLISSEMENTS D'ACTIVITÉS SPORTIVES

**M. le président.** M. Alain Ferry a présenté une question, n° 43, ainsi rédigée :

« Les associations et clubs sportifs amateurs, qui assurent continuellement le développement de la dynamique sportive et qui maintiennent ainsi une animation de nos villages, éprouvent des difficultés dans le cadre de leurs activités. Ils doivent notamment respecter la loi n° 91-32 du 10 janvier 1991 qui interdit la vente et la distribution de boissons alcoolisées dans les stades et, d'une manière générale, dans tous les établissements d'activités physiques et sportives. Cette

interdiction prive ces associations des revenus indispensables à leur fonctionnement.

« C'est pourquoi M. Alain Ferry demande à Mme le ministre de la jeunesse et des sports quelles sont les mesures envisagées afin de corriger certains effets négatifs de cette loi. »

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

**M. Alain Ferry.** Madame le ministre de la jeunesse et des sports, des associations et petits clubs sportifs qui participent au développement des activités physiques et sportives et à l'animation de nos villages m'ont fait part des difficultés qu'ils rencontrent dans le cadre de leurs activités. Ils doivent notamment respecter la loi du 10 janvier 1991 qui interdit la vente de boissons alcoolisées dans les stades et, d'une manière générale, dans les établissements où sont pratiquées des activités physiques et sportives. Or cette interdiction les prive d'une partie des revenus indispensables à leur fonctionnement.

Je voudrais savoir, madame le ministre, si vous entendez prendre des mesures pour corriger certains effets négatifs de cette loi.

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

**Mme Michèle Alliot-Marie,** ministre de la jeunesse et des sports. Monsieur le député, je connais bien cette question puisque je suis moi-même élue d'une région qui compte de nombreux clubs dans de petites communes, dont certains m'ont fait part des difficultés que vous venez d'évoquer.

La loi du 10 janvier 1991 relative à la lutte contre le tabagisme et l'alcoolisme a étendu l'interdiction préexistante de débits de boissons permanents dans les stades, piscines et terrains de sport privés aux salles d'éducation physique, gymnases et, d'une manière générale, à tous les établissements où sont pratiquées des activités physiques et sportives. Cette prohibition concerne totalement la vente et la distribution de ces produits.

Cette disposition a été prise afin de réagir contre certaines dérives. En effet, les maires avaient pris l'habitude d'accorder systématiquement des dérogations, parfois de manière permanente, ce qui aboutissait à tourner la loi. En outre, la loi de 1991 a voulu mettre fin aux excès que l'on pouvait constater de temps en temps. Face à la multiplication des incidents, elle a réaffirmé l'interdiction de principe.

Néanmoins, ce texte prévoit des assouplissements. Il confère ainsi aux préfets, en application du décret du 26 août 1992, la possibilité d'accorder des dérogations d'ouverture temporaire de débits de boissons alcoolisées dans les installations sportives, d'une durée de quarante-huit heures au plus et dans la limite d'une autorisation annuelle suite à une demande formulée par un groupement sportif agréé.

Je reconnais que, malgré ces dérogations, la loi est extrêmement contraignante, notamment dans les cas où la vente de boissons alcoolisées pose peu de problèmes. Je suis donc parfaitement consciente du caractère limité de ces dérogations et des difficultés que cela peut susciter au niveau local, alors qu'il n'y a aucun risque ni pour la santé publique ni pour l'ordre public.

Toutefois, il faut bien savoir que toute modification relative à l'extension de tels assouplissements, ainsi que cela est demandé, ne peut être envisagée et étudiée qu'en liaison avec le ministre de la santé. Je compte saisir prochainement le ministre de la santé afin que nous étudions ensemble la possibilité d'assouplir l'application de ces dispositions sans pour autant aller contre la loi, qui pose un principe sain pour la santé publique et pour les jeunes.

#### POLITIQUE DES JACHÈRES ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

**M. le président.** M. Eric Duboc a présenté une question n° 47, ainsi rédigée :

« M. Eric Duboc souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la circulaire en date du 26 mars émanant de la direction de la production et des échanges, qui prévoit l'obligation pour les agriculteurs de broyer ou de faucher les jachères durant le mois de juin 1993.

« Or cette période correspond au moment le plus important de nidifications et de naissances de la faune sauvage, notamment le gibier (perdrix, faisans, ...).

« Cette circulaire ne tient aucun compte des propositions des chasseurs au sujet des règles et conseils d'entretien des jachères annuelles et elle ne permet pas "d'assurer la protection de l'environnement", comme le stipule dans son premier paragraphe la circulaire du ministère.

« Il lui demande si un assouplissement de ces mesures, en différant après la mi-juillet l'entretien des jachères afin de concilier le respect de la faune sauvage et l'indemnisation des agriculteurs par la prime jachère, est envisagé par le Gouvernement. »

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

**M. Eric Duboc.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

La réforme de la politique agricole commune prévoit la mise en jachère d'une partie de la superficie agricole afin de limiter la production. L'existence d'espaces de non-production, devenus inutiles, choque beaucoup d'esprits à commencer par ceux des agriculteurs ; plus d'un million d'hectares en effet sont concernés en France. Il convient donc d'imaginer des utilisations nouvelles de ces terres en jachère annuelle.

Une première voie a été ouverte avec l'instauration de la jachère agro-industrielle. Aujourd'hui les organisations de chasseurs proposent une autre utilisation possible : la jachère faunistique. Or une circulaire du 26 mars dernier, émanant de la direction de la production et des échanges du ministère de l'agriculture, prévoit l'obligation, pour les agriculteurs, de broyer et de faucher ces jachères durant le mois de juin 1993. Or chacun sait que cette période correspond au moment le plus important des nidifications et des naissances pour la faune sauvage, notamment le gibier : perdrix, faisans.

Cette circulaire ne tient aucun compte des propositions des chasseurs au sujet des règles et conseils d'entretien des jachères annuelles et, surtout, elle ne permet pas « d'assurer la protection de l'environnement », comme le précise, dans son premier paragraphe, la circulaire du ministère.

Il serait donc souhaitable d'assouplir ces mesures en différant, jusqu'à la mi-juillet, l'entretien des jachères afin de concilier le respect de la faune sauvage et l'indemnisation des agriculteurs par la prime jachère.

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

**M. Pascal Clément,** ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Monsieur le député, M. Jean Puech est retenu toute la matinée par une séance de travail à Matignon, mais j'avoue qu'il ne me déplaît pas de répondre à cette question qui m'est particulièrement sympathique.

Comme vous venez de le rappeler, les conditions d'entretien des jachères sont strictement définies dans la réglementation communautaire et nationale. Certaines de ces dispositions, notamment l'obligation de faucher des couverts végétaux des jachères au cours du mois de juin entraînent, en effet, quelques risques pour le gibier.

Alerté depuis plusieurs semaines sur ce problème par les organisations de chasseurs, le ministère de l'agriculture et de la pêche a organisé plusieurs réunions de concertation à Paris avec des représentants de l'union nationale des fédérations départementales des chasseurs et de l'Office national de la chasse. La réunion du 3 mai dernier a permis de dégager un projet d'accord sur un assouplissement des règles nationales relatives à l'entretien des jachères afin de tenir compte de la particularité des couverts faunistiques.

Ainsi, après concertation avec les fédérations départementales des chasseurs et les organisations professionnelles agricoles, les directions départementales de l'agriculture auront la possibilité, sur demande individuelle du producteur, de repousser jusqu'au 15 juillet l'obligation de fauche ou de broyage des couverts végétaux des jachères. Bien sûr, les autres conditions réglementaires resteront impératives, notamment la non-moûtée à graine des couverts et la non-utilisation des produits de la fauche.

Le dispositif que je viens de décrire sera porté à la connaissance des préfets et directeurs départementaux de l'agriculture dès demain.

#### DÉSENCLAVEMENT DU MASSIF CENTRAL

**M. le président.** M. Pierre Pascallon a présenté une question n° 36, ainsi rédigée :

« M. Pierre Pascallon attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la gravité de la situation économique d'Issoire et du Val d'Allier.

« Pour y remédier, il convient notamment d'accélérer le désenclavement du Massif central, et plus particulièrement le désenclavement du sud de l'agglomération clermontoise, durement touché par la crise malgré les efforts engagés dans le cadre du plan Massif central depuis 1975 sous l'impulsion de MM. Valéry Giscard d'Estaing et Jacques Chirac. Il convient maintenant de relancer ce désenclavement en veillant en particulier à accélérer plus spécialement le désenclavement du Sud de l'agglomération clermontoise.

« Les actions suivantes s'imposent dans cette perspective :

« 1° Terminer le plus rapidement possible l'autoroute A 75 « la Méridienne » en finançant en particulier la déviation de Millau ;

« 2° Achever l'électrification de la ligne SNCF Paris-Clermont-Ferrand-Béziers, par la réalisation de l'électrification du tronçon Clermont-Ferrand-Neusargues ;

« 3° Décider et programmer un TGV pour l'Auvergne, qui soit en réalité un TGV Paris-Clermont-Ferrand-Catalogne ;

« 4° Obtenir rapidement, le tracé « Nord » pour le contournement de Clermont-Ferrand paraissant acquis pour l'autoroute Clermont-Ferrand-Bordeaux, une bretelle autoroutière « Sud » pour irriguer aussi la région issoirienne.

« En conséquence, il lui demande que ces réalisations – nécessaires pour le développement économique du Massif central et du Val d'Allier en particulier et nécessaires pour apporter une véritable alternative au couloir rhodanien au bord de l'asphyxie – soient prises en compte dans le cadre du plan de relance du BTP préparé par le Gouvernement. »

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

**M. Pierre Pascallon.** Je voulais appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur

la situation très difficile, sur les plans économique et social, de l'agglomération clermontoise, plus particulièrement à Issoire et dans le Val d'Allier.

Les taux de chômage y sont tout à fait considérables : plus de 16 p. 100 dans ma propre ville, et de 20 à 25 p. 100 dans le bassin minier de Brassac-Jumeaux.

Pour remédier à cette situation de nombreuses actions s'imposent. Il convient notamment d'accélérer le désenclavement du Massif central, notamment celui du sud de l'agglomération clermontoise qui est très durement touchée par la crise depuis plus de dix ans.

Le désenclavement du Massif central a été initié dans le cadre du plan Massif central sous l'impulsion de Valéry Giscard d'Estaing et de Jacques Chirac en 1975. De nombreuses réalisations ont vu le jour depuis et il faut s'en réjouir. Tel est le cas des autoroutes A 72 reliant Clermont-Ferrand à Lyon, et A 71 entre Clermont-Ferrand et Paris. Dans les prochains mois, de nombreuses autres décisions devraient être prises, puis mises en œuvre, notamment l'autoroute Clermont-Ferrand-Bordeaux et la bretelle autoroutière Gannat-Vichy.

Ces améliorations des liaisons autoroutières, dont nous nous réjouissons, risquent fort, cependant d'inciter les projets de développement économique à se localiser au nord de l'agglomération clermontoise, c'est-à-dire à la croisée des autoroutes Nord-Sud et Est-Ouest. Les projets de technopoles qui fleurissent dans la capitale de l'Auvergne s'orientent déjà vers cette aire géographique.

Nous demandons donc au Gouvernement, monsieur le ministre, de consentir un effort particulier pour accélérer le désenclavement du sud de l'agglomération clermontoise afin d'aider la ville d'Issoire et le Val d'Allier dans l'effort de redressement que leur impose la situation économique très douloureuse que j'ai rappelée.

Dans cette perspective, les actions suivantes me paraissent indispensables.

Il faut d'abord terminer le plus rapidement possible l'autoroute A 75 « la Méridienne », qui, de Clermont-Ferrand, devrait normalement arriver aux portes de la Méditerranée à l'horizon de 1997. Nous n'avons pas encore la programmation ni bien sûr le financement de la déviation de Millau qui est l'un des points essentiels pour l'achèvement de cette autoroute.

Il convient ensuite de terminer l'électrification de la ligne SNCF Paris-Clermont-Ferrand-Béziers par la réalisation de l'électrification du tronçon Clermont-Ferrand-Neusargues.

Nous souhaitons aussi et surtout que soit décidé et programmé un TGV pour l'Auvergne, qui soit en réalité un TGV Paris-Clermont-Ferrand-Catalogne, allant donc au-delà de Clermont-Ferrand pour rejoindre la ligne TGV entre Montpellier et Barcelone qui a été décidée en 1992.

Enfin, le tracé « Nord » pour le contournement de Clermont-Ferrand paraissant acquis pour l'autoroute Clermont-Ferrand-Bordeaux, nous devons obtenir, et nous serons très exigeants sur ce point, une bretelle autoroutière « Sud » pour irriguer aussi Issoire et le Val d'Allier.

Par ces opérations de désenclavement, nous espérons devenir un axe alternatif à la vallée du Rhône, aujourd'hui quasiment asphyxiée sur le plan autoroutier et ferroviaire, et bénéficier des retombées économiques et touristiques de ces flux routiers et ferroviaires croissants.

Pouvez-vous m'assurer, monsieur le ministre, que le Gouvernement va prendre en considération ces réalisations nécessaires à l'accélération du désenclavement de nos régions dans le cadre du plan de relance du bâtiment et des

travaux publics, préparé, je le crois, par le Gouvernement dans le cadre du collectif ?

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, M. Bosson devant assister impérativement à une réunion ne peut malheureusement être là, mais vous serez largement consolé par la longueur de sa réponse à laquelle je vous prie d'être attentif.

M. Bernard Bosson vous remercie d'abord de rappeler les efforts engagés par l'Etat pour assurer le désenclavement du Massif central. Même si la situation de cette région a pu s'améliorer dans ce domaine, certains travaux sont encore nécessaires, tant pour les liaisons routières que pour le réseau ferroviaire.

S'agissant de l'autoroute A 75, « la Méridienne », il est en mesure de vous indiquer les éléments suivants :

L'avancement des travaux fait apparaître que, sur les 320 kilomètres que compte l'itinéraire, près de 150 kilomètres d'autoroute sont aujourd'hui en service.

Avec la mise en circulation en juin 1993 des 9 kilomètres de la déviation de Garabit comprenant l'ouvrage d'art exceptionnel franchissant la vallée de la Truyère, dans le Cantal, 141 kilomètres seront offerts en continu aux usagers de Clermont-Ferrand à Aumont-Aubrac, en Lozère, achevant ainsi la partie auvergnate de l'itinéraire : Puy-de-Dôme, Haute-Loire et Cantal.

Les travaux se poursuivent activement dans les départements de la Lozère, de l'Aveyron et de l'Hérault.

Il est prévu de mettre en service en 1993 environ 26 kilomètres de sections nouvelles : en Lozère, la déviation de la Mothe-Banassac, en Aveyron, la section comprise entre Séverac-le-Château et le département de la Lozère et, enfin, une section comprise entre l'Hospitalet et le département de l'Hérault.

Par ailleurs, s'agissant du contournement de Millau, partie terminale de l'autoroute A 75, l'instruction technique de cette dernière section n'est pas terminée.

L'ampleur du projet, la complexité technique des ouvrages, les difficultés topographiques et géologiques rencontrées, en sont les raisons principales. Cette section longue d'environ 40 kilomètres comprend en effet des ouvrages d'art exceptionnels, en particulier le viaduc franchissant la vallée du Tarn à Millau : 2,5 kilomètres de longueur, des piles de 270 mètres au-dessus du lit du Tarn, avec un coût évalué à environ un milliard de francs.

L'avant-projet sommaire est en cours d'approbation ainsi que les études préliminaires d'ouvrage d'art.

L'enquête d'utilité publique des travaux sera lancée dans le courant de l'été 1993 et le décret en Conseil d'Etat pourrait être publié à la fin de 1994, autorisant le démarrage des travaux des ouvrages d'art au début de 1995.

Les travaux de réalisation de cette section s'échelonnent sur quatre à cinq ans, laissant ainsi entrevoir une mise en service à la fin de 1999 ou au début de 2000.

Je rappelle que les financements mis en place de 1988 à la fin de 1992 s'élèvent en valeur 1993 à 3,3 milliards de francs.

En 1993 il est prévu de consacrer 750 millions de francs à l'aménagement de l'A 75, dont 25 millions à la préparation du contournement de Millau.

Au stade actuel d'évaluation du projet, il resterait à financer au-delà de 1993 environ 5 milliards de francs, dont 2,5 pour le seul contournement de Millau.

S'agissant de la deuxième liaison autoroutière, l'autoroute A 89 Bordeaux-Clermont-Ferrand, qui doit constituer une

grande liaison transversale est-ouest, je rappellerai qu'à la suite du bilan de la consultation locale intervenue en 1992, mon prédécesseur a décidé de relancer les études au Nord de Clermont-Ferrand, à l'intérieur d'un nouveau périmètre d'investigation qui va de la Sioule, à l'Ouest, à l'autoroute A 71, à l'Est.

Le centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest, chargé de ces études, procède actuellement au recensement des contraintes de ce secteur afin de proposer à la consultation locale dans le courant de cette année de nouvelles hypothèses de tracé permettant de concilier au mieux les contraintes d'environnement et l'intérêt économique de ce projet que je sais essentiel pour le Massif central.

La future autoroute A 89 Bordeaux-Clermont-Ferrand, par son dispositif d'échanges et son raccordement à l'autoroute A 71, me paraît devoir desservir correctement la région issoirienne. Il ne peut donc être raisonnablement envisagé une bretelle autoroutière supplémentaire compte tenu des niveaux de trafic concernés et des difficultés majeures qui ne manqueraient pas d'apparaître pour l'insertion de l'ouvrage dans un site particulièrement contraignant.

J'en viens désormais aux liaisons ferroviaires et tout d'abord sur la section de ligne Clermont-Ferrand-Neussargues - 111 kilomètres - qui fait partie du réseau régional de transport collectif conventionné par la région Auvergne et la SNCF, la convention ayant été renouvelée le 27 mars 1991.

Il est prévu une action prioritaire sur les liaisons de ville à ville.

Neussargues se situe sur la ligne Clermont-Ferrand-Aurillac. Sur cette relation, les liaisons seront accélérées. Ainsi, la durée souhaitée pour les meilleures liaisons passera de deux heures trente à deux heures.

Dans le cadre des relations conventionnelles entre la région et la SNCF, ces liaisons pourraient éventuellement être densifiées et améliorées tant du point de vue du confort que de celui des prestations annexes.

Quant à l'électrification de la liaison Clermont-Ferrand-Neussargues, elle permettrait l'électrification complète de la ligne Paris-Béziers. La SNCF estime toutefois que le coût en serait élevé - plusieurs centaines de millions de francs - avec une rentabilité économique prévisionnelle très faible. Sa réalisation devrait, par conséquent, être financée par des subventions extérieures.

Reste encore, monsieur le député, à répondre au dernier point de votre question, qui touche à la programmation d'un TGV pour l'Auvergne.

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été approuvé par décret le 1<sup>er</sup> avril 1992. Ce schéma retient pour la desserte du centre de la France deux projets : le TGV Auvergne et le TGV Limousin.

Pour le TGV Auvergne, le projet consistait à associer une ligne nouvelle de 130 kilomètres à des sections de lignes aménagées pour des vitesses de 200 kilomètres heure 220 kilomètres heure pour le TGV. Le temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand serait ainsi ramené de trois heures trente à deux heures trente environ. Nevers serait à une heure vingt de Paris, Moulins à une heure quarante-cinq et Vichy à deux heures dix.

Le coût de ce projet est évalué à 4,6 milliards de francs aux conditions économiques de 1989 et le taux de rentabilité interne pour la SNCF s'élève à 3,1 p. 100. La faisabilité de ce projet ne semble donc pas assurée dans les conditions actuelles, eu égard notamment à la situation financière très difficile de la SNCF.

Les liaisons entre le Nord et le Sud de la France, ainsi qu'avec l'Espagne, seront assurées principalement par le TGV-Méditerranée pour la partie Est et par le TGV-Aquitaine pour la partie ouest et, dans une moindre mesure, par l'axe existant Paris-Limoges-Toulouse.

Il convient, enfin, de rappeler que la grande vitesse n'est pas seulement constituée de lignes nouvelles et de rames TGV.

Ainsi, la réorganisation de l'ensemble des dessertes régionales est un moyen de faire bénéficier la plus grande partie du territoire de retombées positives du TGV. Le problème essentiel en termes d'aménagement du territoire est d'avoir accès au réseau interconnecté, directement ou par correspondances, pour bénéficier des gains de temps considérables que le TGV procurera en direction de Paris, de l'ensemble des régions et des destinations européennes.

Si cette réponse ne vous satisfait pas totalement, monsieur le député, elle a au moins le mérite d'être complète. (*Souffles*).

**M. le président.** Après cette substantielle réponse, désirez-vous reprendre la parole, monsieur Pascallon ?

**M. Pierre Pascallon.** Non, monsieur le président.

#### CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME PORTUAIRE

**M. le président.** M. Yves Marchand a présenté une question, n° 45, ainsi rédigée :

« M. Yves Marchand appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les conditions de mise en œuvre de la réforme portuaire consécutive à la loi du 9 juin 1992.

« Si les modalités d'exercice de la manutention portuaire sont réglées, il reste :

« 1° A constater, port par port, le respect de l'esprit de la loi à un moment où se font jour des projets pervers de création de groupements d'intérêt économique qui ne seraient en fait que la remise en vigueur des bureaux communs de la main-d'œuvre ;

« 2° A préciser l'état d'avancement de la convention collective nationale au moment où la fédération nationale des ports et docks revendique à nouveau :

- le monopole de la représentation syndicale ;
- un droit de grève exorbitant du droit commun ;
- l'exclusivité d'embauche pour les fils de dockers.

« 3° A décider du deuxième volet de la réforme, relatif à la politique foncière dans les ports.

La parole est à M. Yves Marchand, pour exposer sa question.

**M. Yves Marchand.** Monsieur le ministre, les responsables de la gestion de nos ports sont très inquiets.

Certes, le Parlement, au cours de la précédente législature, par une loi du 9 juin 1992, a voté la réforme de la manutention portuaire, décidant ainsi de faire des acteurs de la manutention portuaire des salariés d'entreprise. C'était une réforme importante et courageuse, mais elle risque fort d'être battue en brèche par certaines velléités de la fédération nationale des ports et docks, qui avait jusqu'à présent un monopole sur l'embauche des dockers dans les ports.

En effet, par le biais de groupements d'intérêt économique, risque de se reformer le monopole qu'a voulu supprimer la loi, et les bureaux communs de la main-d'œuvre, organismes dans lesquels sévissait la fédération nationale des ports et docks, pourraient, si vous me pardonnez l'expression, reprendre du poil de la bête.

Nous nous préoccupons donc vivement des conditions dans lesquelles va pouvoir être menée à son terme la réforme

de la manutention portuaire. Qu'en est-il de la convention collective en cours de discussion ?

Par ailleurs, comment vont s'organiser les rapports entre les nouveaux employeurs de main-d'œuvre que sont les employeurs de manutention et les ouvriers dockers dans les ports ?

La loi de 1992 prévoyait un deuxième volet extrêmement important concernant la politique foncière du domaine public. Il faut réformer fondamentalement le domaine public maritime. Sinon, le premier volet de la réforme portuaire risque de ne pas avoir l'effet escompté. Il s'agit donc aujourd'hui de savoir quelle réforme envisager pour permettre de réaliser des investissements importants dans les ports, le conseil national des communautés portuaires s'étant déjà prononcé sur ce point.

L'Etat s'est considérablement désengagé depuis un certain temps, les investissements sont réduits à presque rien et le budget de 1993 a été très décevant. Dans les années qui viennent, l'Etat fera-t-il un nouvel effort en faveur des ports, première possibilité dont je doute un peu, ou mettra-t-il en œuvre une procédure juridique permettant aux investisseurs privés de reprendre à leur charge ces investissements qui font aujourd'hui cruellement défaut ? C'est à ces conditions que nous aurons des ports performants, justifiés par notre rang. La France est en effet le quatrième pays exportateur du monde avec seulement la vingt-septième marine marchande du monde.

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, M. Bosson est heureux de répondre à cette question. J'espère que sa réponse vous donnera quelques espoirs sérieux.

Votre question concerne les ports maritimes français, outil essentiel au service du commerce extérieur de notre pays, puisque 50 p. 100 en tonnage du commerce extérieur de la France, quatrième exportateur mondial, passent par nos ports maritimes, et ce pourcentage est même de 90 p. 100 pour les échanges avec les pays d'Amérique, d'Asie et d'Afrique.

Plus précisément, votre question comprend trois volets, dont deux portent sur la réforme de la manutention en cours et le troisième sur la réforme de la politique foncière dans les ports.

La réforme de la manutention a fait l'objet de la loi du 9 juin 1992, votée à une très large majorité, dont les groupes composant l'actuelle majorité, et de décrets d'application du 12 octobre 1992, ainsi que d'accords conclus dans la quasi-totalité des ports concernés.

Cette réforme de la manutention est en cours. Elle est d'importance majeure aux yeux du Gouvernement, qui estime indispensable qu'elle soit pleinement mise en œuvre.

En particulier, la loi du 9 juin 1992 sera appliquée normalement dans un souci d'équilibre et sans exception ; elle forme un tout : il en va de la santé de nos ports.

De même, je confirme que, quelles que soient les difficultés financières auxquelles le gouvernement actuel a à faire face, l'Etat honorera bien entendu ses engagements concernant les plans sociaux dont les ouvriers dockers ayant désiré quitter la profession sont bénéficiaires.

L'un des piliers de la réforme de la manutention est la large mensualisation des dockers professionnels, et cet objectif sera atteint puisqu'il ressort des accords passés que les trois quarts des effectifs de dockers restant en activité sont ou seront dans un avenir très proche mensualisés.

En règle générale, les ouvriers dockers ont été mensualisés directement dans les différentes entreprises et sont donc

devenus des salariés comme les autres. Mais il est vrai que, dans certains ports de moyenne importance, des groupements d'intérêt économique se sont constitués et ont embauché des ouvriers dockers. Certaines entreprises de faible taille ont considéré qu'une main-d'œuvre permanente serait trop lourde à supporter, alors que leur activité propre subit de fortes fluctuations. Il leur est donc apparu préférable de mettre en commun les moyens humains, ce qu'autorise la loi.

Ce faisant, il n'est pas question de reconstituer, par ce biais, des équivalents des bureaux centraux de la main-d'œuvre. En effet, les ouvriers dockers embauchés par un groupement d'intérêt économique ne sont plus des intermittents, mais bien des salariés ayant un contrat à durée indéterminée. Et surtout, dès lors que l'objectif de la réforme, et le Gouvernement entend bien poursuivre dans ce sens, est de rendre aux entreprises de manutention leurs véritables responsabilités d'employeurs, il leur appartient de s'organiser comme elles pensent devoir le faire, dans le strict respect du code du travail dorénavant intégralement applicable aux ouvriers dockers mensualisés.

En ce qui concerne la convention collective, on ne peut que constater que les travaux ont à ce jour peu avancé, même si on peut considérer comme un point positif le fait qu'un dialogue normal se soit maintenant noué entre les entreprises de manutention et les différentes organisations syndicales.

Une commission mixte présidée par une personnalité désignée par le ministre du travail a été mise en place en septembre 1992 et a déjà tenu dix réunions. Un des partenaires, la fédération nationale des ports et docks, a, comme vous l'indiquez, proposé un projet de convention collective.

Il appartient aux partenaires sociaux d'en discuter. L'Etat ne peut que les inciter à avancer le plus rapidement possible dans le respect du délai prévu par la loi, c'est-à-dire avant le 31 décembre 1993. Il est clair que les dispositions découlant de cette négociation ne pourront avoir pour effet de déroger à la loi du 9 juin 1992 et, plus généralement, au code du travail.

Enfin, le Gouvernement partage tout à fait l'avis de l'auteur de la question sur le fait que la manutention n'est pas le seul volet à traiter pour rendre nos ports plus compétitifs. Les autres maillons de la filière portuaire doivent contribuer à cet objectif et, surtout, le régime foncier auquel nos ports sont soumis nécessite une profonde réforme.

C'était certes un volet du plan de modernisation décidé en novembre 1991, mais force est de constater que les choses ont peu progressé sur ce point.

Le diagnostic est pourtant clair et il est bien illustré dans le rapport adopté par le Conseil national des communautés portuaires, à votre initiative précisément, monsieur le député : les règles qui régissent actuellement la domanialité publique, compte tenu des conséquences de plus en plus rigoureuses qu'en tire la jurisprudence ou la pratique administrative, se révèlent être aujourd'hui un handicap pour nos ports, dont on attend avant tout une efficacité économique et commerciale. Ce régime domanial dissuade par ailleurs les évolutions nécessaires. Or celles-ci s'imposent aussi bien pour moderniser et adapter l'outil portuaire lui-même, en impliquant mieux les investisseurs privés, que pour permettre les aménagements urbains sur les espaces libérés par l'activité portuaire à l'interface ville-port.

Cette analyse est unanimement partagée par les différents acteurs de la filière portuaire. C'est pourquoi M. Bernard Bosson compte présenter au Gouvernement des propositions concrètes de réforme, dont votre assemblée pourrait être saisie dans un proche avenir.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Marchand.

**M. Yves Marchand.** Je prends acte de la détermination du Gouvernement, et je l'en remercie. Je souhaite que cette détermination ne soit pas battue en brèche par les grèves qui commencent à sévir à Marseille.

#### CALCUL DES COTISATIONS SOCIALES DES ARTISTES

**M. le président.** M. Alfred Trassy-Paillogues a présenté une question, n° 39, ainsi rédigée :

« M. Alfred Trassy-Paillogues attire l'attention de M. le ministre de la culture et de la francophonie sur les conséquences pour les artistes des dispositions de l'article 31 de la loi n° 93-121 du 27 janvier 1993 portant diverses mesures d'ordre social »

« Cet article a modifié les modalités de calcul des cotisations sociales et de la contribution sociale généralisée, en prenant en compte non plus le bénéfice mais le chiffre d'affaires de ces professionnels. »

« Cette disposition touche dangereusement les artistes dans leur devenir déjà aggravé par la conjoncture actuelle, car elle conduit à ne pas prendre en considération les frais professionnels de ces derniers, statistiquement estimés à 60 p. 100, mais pouvant atteindre, bien souvent, jusqu'à 90 p. 100 en fonction de la matière utilisée pour la réalisation artistique (par exemple, pour un sculpteur qui utilise du marbre ou les services d'une fonderie). »

« Il lui demande quelle est sa position à ce sujet et s'il envisage de faire réexaminer cette disposition qui pénalise particulièrement les artistes. »

La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues, pour exposer sa question.

**M. Alfred Trassy-Paillogues.** Monsieur le ministre de la culture et de la francophonie, j'appelle votre attention sur les conséquences pour les artistes des dispositions de l'article 31 de la loi du 27 janvier 1993 portant diverses mesures d'ordre social.

Cet article a modifié les modalités de calcul des cotisations sociales et de la contribution sociale généralisée en prenant en compte non plus le bénéfice, mais le chiffre d'affaires de ces professionnels.

Voilà qui touche dangereusement les artistes dans leur devenir, alors qu'ils sont déjà frappés par la conjoncture actuelle, car cela conduit à ne pas prendre en considération les frais professionnels de ces derniers, statistiquement estimés à 60 p. 100, mais pouvant atteindre dans bien des circonstances jusqu'à 90 p. 100.

Une telle disposition est d'autant plus perverse qu'elle pénalise les artistes utilisant des matériaux nobles, les artistes recourant à des techniques innovantes et donc parfois coûteuses, les artistes débutants qui ont beaucoup à investir en équipements et en fournitures. Elle pénalise ceux qui font appel à un salarié, puisque les charges sociales personnelles sont calculées pour partie sur le salaire versé, sur les charges patronales et sur les charges salariales. Enfin, elle pénalise les artistes ayant une faible cote et donc un petit revenu.

Ainsi, des cotisations sociales sont prélevées sur de l'argent qui, en fait, est dépensé pour travailler.

Trouvez-vous cela normal, monsieur le ministre ? Et qu'entendez-vous faire pour remédier à cette situation ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la culture et de la francophonie.

**M. Jacques Toubon, ministre de la culture et de la francophonie.** Monsieur le député, la protection sociale des artistes plasticiens pose effectivement problème car elle s'est dégradée au fil du temps.

Il ne fait aucun doute que, comme pour bien d'autres professionnels de l'art ou de la culture, des déviations, des perversions ou des difficultés ont surgi.

Aussi le ministère de la culture, le ministère des affaires sociales et l'ensemble du Gouvernement doivent-ils étudier attentivement les modifications qu'il conviendrait d'apporter à ces différents régimes de protection sociale.

C'est ce que, pour les artistes plasticiens comme pour d'autres, on a commencé à faire, parfois dans une bonne ambiance de concertation, parfois au contraire de manière un peu désordonnée et brutale.

Cela a été le cas pour les plasticiens, puisque, après toute une phase de discussions, qui avait permis d'avancer vers des conclusions assez positives pour réformer le régime d'assurance sociale des plasticiens, le gouvernement précédent a présenté, au mois de décembre, un amendement au projet de loi portant diverses mesures d'ordre social. D'un seul coup d'un seul, on fusionnait la caisse de sécurité sociale des artistes plasticiens, c'est-à-dire la maison des artistes, et l'organisme qui s'occupe des écrivains, qui s'appelle l'AGESSA, et l'on modifiait l'assiette des cotisations sociales. On passait ainsi d'une assiette restreinte, c'est-à-dire le revenu, à une assiette beaucoup plus large, représentant le chiffre d'affaires, en d'autres termes le prix de vente.

Je peux parler sagement de ce sujet car, avant même d'être nommé voici un mois ministre de la culture et de la francophonie, je m'étais, en tant que parlementaire, préoccupé de cette question. Au cours des séances du mois de décembre consacrées à ce texte, en session ordinaire comme en session extraordinaire, j'avais essayé de faire comprendre au ministre des affaires sociales et au ministre de la culture d'alors que cette réforme était une erreur. Je n'ai pas pu faire prévaloir mes arguments et l'article 31 a été adopté.

Les artistes plasticiens ont dénoncé cette réforme et le gouvernement de l'époque – en particulier mon prédécesseur – s'est bien rendu compte que cela ne pouvait pas « marcher ».

Moyennant quoi la réforme prévue par l'article 31, c'est-à-dire la fusion des caisses et le changement d'assiette des cotisations, a été suspendue par mon prédécesseur et les décrets d'application de l'article 31 n'ont pas été pris.

La situation présente est donc la même qu'auparavant, mais la menace subsiste puisque la loi a été votée.

C'est pourquoi j'ai proposé au Gouvernement que l'on revienne sur ces dispositions.

**M. Michel Jacquemin.** Très bien !

**M. le ministre de la culture et de la francophonie.** Je pense que nous pourrions le faire lorsque viendront en discussion les textes concernant la protection sociale, qui vont prendre en « compte » – c'est le cas de le dire – les déficits et les difficultés de notre protection sociale, que ce soit au niveau de l'assurance maladie, du chômage ou des retraites.

Je suis en train d'étudier un nouveau régime et je vais ouvrir des discussions avec les syndicats et les organisations professionnelles compétentes.

Parallèlement, je fais des propositions pour que l'article 31 soit abrogé et que l'on installe à terme un nouveau régime, qui ne soit pas aussi défavorable pour les plasticiens et qui apporte, dans ce domaine comme dans les autres, la clarification et les améliorations nécessaires.

Certes, toutes les catégories doivent aujourd'hui, chacun le comprend, faire un effort, mais il ne faut pas pour autant aboutir à des conséquences absurdes, qui soient défavorables à la création, en particulier à celle des artistes plasticiens peintres, sculpteurs ou graphistes.

Telles sont, monsieur Trassy-Paillogues, les intentions du Gouvernement.

Je pense que, dans quelques semaines ou quelques mois, nous aurons l'occasion de reparler de ce sujet, mais nous ne le ferons pas nuitamment, brutalement, sans que personne ait été consulté. Ce que nous ferons sera l'aboutissement d'une concertation.

Même si la solution qui sera retenue ne donne pas satisfaction à tout le monde, ce qui n'est jamais possible, chacun aura été entendu, et l'on se sera mis d'accord sur un compromis qui ne sera pas de nature à mettre en cause la situation des plasticiens – que nous voulons, et que je veux, moi le premier, promouvoir.

**M. le président** La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues.

**M. Alfred Trassy-Paillogues.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse claire et je me réjouis de votre volonté de faire en sorte que la menace de l'article 31 soit levée.

## REPORT DES JEUX DE LA FRANCOPHONIE

**M. le président.** M. Xavier Dugoin a présenté une question, n° 44, ainsi rédigée :

« M. Xavier Dugoin rappelle à M. le ministre de la culture et de la francophonie que les deuxièmes Jeux de la francophonie sont prévus fin juillet prochain.

« Le gouvernement précédent, en septembre 1992, a changé le lieu d'implantation de ceux-ci.

« Le département de l'Essonne, choisi en juillet 1989, à l'occasion des premiers Jeux de Rabat, à l'unanimité des pays francophones, a été écarté au profit du département des Bouches-du-Rhône.

« Beaucoup de difficultés organisationnelles sont en train de se faire jour.

« Pour éviter un échec, il serait urgent de demander au Comité international un report de ces Jeux.

« Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son avis à ce propos. »

La parole est à M. Xavier Dugoin, pour exposer sa question.

**M. Xavier Dugoin.** Monsieur le ministre de la culture et de la francophonie, ma question porte sur l'organisation, ou plutôt l'inorganisation, des Jeux de la francophonie qui doivent avoir lieu au mois de juillet prochain.

Ces Jeux sont particulièrement importants car il s'agit de la seule manifestation institutionnalisée par les sommets regroupant la jeunesse de quelque quarante-deux pays francophones.

Les premiers Jeux, qui se sont déroulés au Maroc en juillet 1989, avaient réuni plus de 3 000 participants. Le département de l'Essonne avait été choisi à l'unanimité des pays francophones pour les deuxièmes Jeux.

Depuis, un gros travail a été effectué dans le cadre du comité national des Jeux de la francophonie.

Au mois de septembre 1992, votre prédécesseur a pris la décision de changer le site des Jeux en écartant l'Essonne au profit des Bouches-du-Rhône, et un crédit de 18 millions de francs nécessaire à l'organisation de ces Jeux, qui avait été refusé à l'Essonne, a été attribué au département des Bouches-du-Rhône.

Nous sommes inquiets, monsieur le ministre, car, actuellement, le cahier des charges du comité international n'est pas respecté, tant s'en faut. De plus, la date des Jeux est particulièrement mal choisie puisqu'ils se télescopent avec les Jeux méditerranéens. Et de nombreuses fédérations françaises, en particulier la fédération française d'athlétisme, ont déjà fait savoir qu'elles ne pourraient envoyer que des

équipes juniors. Enfin, les 18 millions de francs promis par votre prédécesseur ne sont ni budgétés ni individualisés.

Nous craignons donc que ces Jeux ne se résument à une caricature d'Intervilles, ce qui ne serait pas à la hauteur de la francophonie.

En conséquence, nous vous demandons d'envisager un report de ces Jeux et d'en faire part au comité international.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la culture et de la francophonie.

**M. Jacques Toubon, ministre de la culture et de la francophonie.** La question que me pose le président Dugoin appelle de ma part une réponse malheureusement moins précise que celle que je viens de faire à M. Trassy-Paillogues, parce que, sur ce sujet, les choses sont loin d'être définies, alors qu'elles l'étaient concernant le régime social des artistes plasticiens.

Sous mon impulsion en tant que ministre de la francophonie, le Gouvernement réfléchit actuellement aux décisions qu'il convient de prendre sur cet important projet.

Ainsi que vous l'avez souligné, monsieur Dugoin, l'enjeu est très important pour la politique de la francophonie et pour l'ensemble de la communauté francophone multilatérale, dont je suis, au sein du gouvernement français, porteur des ambitions et des espoirs.

Nous ne pouvons donc pas, de gaieté de cœur, décevoir et donner le sentiment que la France reculerait et n'aurait pas la capacité de mener à bien l'organisation de ces Jeux.

Ces considérations diplomatiques, de caractère international, sont les premières que nous devons avoir à l'esprit.

Mais – et je dis les choses devant la représentation nationale exactement comme elles se présentent, sans cacher quoi que ce soit – le risque que la manifestation, se déroulant à la date prévue, au mois de juillet, et dans les conditions qui se dessinent actuellement, ne soit pas à la hauteur de ce que la communauté francophone attend et de ce que la France peut donner et peut faire n'est pas négligeable. Vous l'avez très bien expliqué, monsieur Dugoin.

Il faut donc, sans entrer, car ce n'est pas le lieu, dans les détails de l'organisation, que nous pesions – c'est tout l'objet de la délibération du Gouvernement – d'un côté l'enjeu diplomatique et de l'autre le risque de voir cette manifestation se dérouler dans des conditions qui ne soient pas suffisamment dignes de ce qu'est la France et de ce que sont la francophonie et la politique en faveur de la francophonie.

J'ai donc, avec ma collègue Michèle Alliot-Marie, ministre de la jeunesse et des sports, entrepris, depuis trois semaines, de faire le point sur cette affaire, tant au niveau financier qu'au niveau de l'organisation, et de connaître le point de vue de nos partenaires de la francophonie, notamment des plus importants d'entre eux.

A partir de là, dans le cadre des compétences interministérielles qui sont les miennes en tant que ministre de la francophonie, je m'efforcerai de faire en sorte que, dans un très bref délai – car la décision doit être prise d'urgence –, le Gouvernement soit en mesure de se prononcer sur le maintien du projet à la date prévue ou son report à une date ultérieure afin que les Jeux se déroulent dans des conditions parfaites.

Voilà, monsieur Dugoin, ce que je peux répondre à votre question. C'est un sujet très important, et je vous remercie de l'avoir abordé.

Cette manifestation a été conçue non seulement comme une compétition sportive, mais aussi comme une manifestation culturelle. C'est donc à un double titre que nous sommes engagés dans cette affaire. Il faut éviter que l'environnement culturel de la compétition sportive ne soit pas à la hauteur de ce que la France et l'ensemble des pays franco-

phones peuvent espérer et peuvent vouloir montrer au monde et à l'ensemble de la communauté internationale.

Je pense que, dans quelques jours, tous ceux qui sont intéressés par ce problème – et vous-même, en particulier, qui avez beaucoup fait pour la francophonie – seront informés des décisions que nous allons prendre.

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Dugoin.

**M. Xavier Dugoin.** Je vous remercie sincèrement, monsieur le ministre, de l'attention que vous portez à l'organisation de ces Jeux, qui doivent se tenir très prochainement. Je peux vous dire, au nom de mes collègues qui suivent ce dossier francophone de très près, que nous attendons avec impatience la réponse définitive du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

#### INDUSTRIE DE L'HABILLEMENT

**M. le président.** M. Michel Jacquemin a présenté une question, n° 46, ainsi rédigée :

« M. Michel Jacquemin attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur sur l'avenir de l'industrie de l'habillement.

« La part des emplois industriels dans la population active est passée, entre 1973 et 1992, de 40 p. 100 à 29 p. 100. Cette évolution est la conséquence directe, bien souvent, de la concurrence des pays à bas salaires.

« Le 14 mai, l'industrie de l'habillement exprimera son inquiétude dans la rue, craignant d'ici à cinq ans la perte de 100 000 emplois sur les 350 000 qu'elle compte actuellement.

« Il lui demande s'il est prêt, d'une part, à exiger le respect par les pays de la Communauté, à leurs frontières, des accords commerciaux en vigueur et, d'autre part, à faire envisager par cette même Communauté l'augmentation des droits de douane frappant les importations provenant de certains pays tiers. »

La parole est à M. Michel Jacquemin, pour exposer sa question.

**M. Michel Jacquemin.** Monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, chacun sait, ici, l'inquiétude et le mécontentement des industries du textile et de l'habillement, qui sont aujourd'hui très profonds.

Ces entreprises prendront d'ailleurs le pays à témoin lors d'une manifestation qui doit se tenir le 14 mai prochain.

Ces secteurs professionnels sont, en effet, confrontés dans toute la Communauté à des conditions non rentables d'exploitation face à la concurrence de pays tiers.

Les coûts salariaux élevés des pays industrialisés résultent du haut niveau d'organisation sociale de nos démocraties et, plus généralement, du haut niveau de vie des pays occidentaux ; ce sont là des acquis de nos civilisations. Cette situation de difficulté n'est pas nouvelle mais elle s'aggrave : d'une part, les politiques de délocalisation de ces entreprises ont des limites ; d'autre part, et cela est plus grave, l'Europe se montre pour l'heure incapable de s'organiser de faire respecter les règlements internationaux en vigueur.

Européen convaincu, j'affirme que l'Europe suppose une exigence de rigueur et de vigueur. Il faut savoir, à titre d'exemple, que, chaque année, en pleine contravention avec les accords internationaux, cinq millions de pièces d'habillement sont introduites en France.

Nous devons aujourd'hui agir de manière urgente à deux niveaux : d'abord dans le cadre des négociations du GATT, en second lieu au sein même de la Communauté européenne, que nous jugeons trop laxiste.

Le volet textile de l'*Uruguay Round* est un échec, il faut bien le reconnaître. Le projet de M. Dunkel est à revoir, car il conduirait inexorablement à la disparition des entreprises européennes d'habillement et du textile ; nous devons revoir les bases de la négociation. La charte des principes fondamentaux pour le commerce mondial du textile-habillement contient des règles équilibrées. Elle pourrait - c'est une suggestion que je fais - constituer une plate-forme de négociation.

Plus immédiatement, nous devons être prêts à contre-battre la philosophie de libéralisation totale de la Commission européenne et exiger d'elle la rigueur dans la gestion des accords en vigueur. Pour cela, la Communauté doit se doter des moyens nécessaires. Elle ne les a pas pour l'instant, et le rapport publié par l'association des grandes compagnies du textile nous éclaire largement sur l'ampleur des pratiques illégales de subvention de certains pays tiers. La vérité est que les services de contrôle de la Communauté sont inopérants.

Nous demandons à la France d'adopter une position immédiate et rigoureuse, afin que les frontières européennes ne soient pas des passoires. Il y va de la pérennité de nombreux emplois dans nos usines de l'habillement, dont on sait toute la place qu'elles tiennent encore, heureusement, dans les villes françaises.

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, je vous prie d'excuser M. Longuet, aujourd'hui en déplacement, pour traiter, d'ailleurs, certains problèmes en rapport avec votre question. Je suis d'autant plus content de vous répondre en son lieu et place que je vis ce problème tout comme vous.

Depuis sa prise de fonction, M. Longuet a constaté de nombreux dysfonctionnements au niveau européen. Certaines frontières de la Communauté ne sont pas contrôlées, les accords les plus élémentaires ne sont pas respectés, certains pays ne connaissent pas les entrées de textile à leur frontière.

Autre exemple : depuis le 1<sup>er</sup> janvier, toutes les statistiques douanières sont centralisées à Bruxelles et aucune n'a été publiée depuis. Nous ne pouvons donc pas connaître les éventuels dépassements de seuils ou de quotas. Cela est d'autant plus grave que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, toute demande de clause de sauvegarde ne peut se faire qu'à l'échelon européen, et non plus à l'échelon national. M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur rappelle que nous ne disposons plus de postes douaniers à nos frontières intérieures. Chaque pays de la Communauté doit donc faire preuve de civisme européen et être particulièrement vigilant sur ce qui se passe à ses frontières extérieures. La situation actuelle n'est pas admissible. Des règles ont été édictées, elles doivent être respectées.

Nous ne pouvons pas accepter l'affaiblissement de notre industrie, d'une part du fait d'un certain laxisme européen et, d'autre part, parce que des pays en voie de développement poursuivent des pratiques sociales qui menacent notre niveau de vie.

M. Longuet entend donc saisir la Commission pour que celle-ci améliore son fonctionnement et son processus de décision en matière de clauses de sauvegarde et de clauses antidumping. La France attachera une attention particulière au dossier textile dans les négociations du GATT, qui vont redémarrer et, notamment à la prise en compte de la nécessité de faire converger les politiques sociales.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Jacquemin.

**M. Michel Jacquemin.** Je me réjouis de cette réponse qui prend bien en compte les deux aspects que j'ai évoqués. Je souhaite bien entendu que les bonnes intentions affichées soient mises en œuvre rapidement et appliquées avec fermeté afin de répondre au mécontentement de la profession et aux graves menaces qui pèsent aujourd'hui sur un très grand nombre d'emplois en France.

#### LUTTE CONTRE LE « TRAVAIL AU NOIR »

**M. le président.** M. Jean de Lipkowski a présenté une question, n° 40, ainsi rédigée :

« M. Jean de Lipkowski attire l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle sur le contrôle des chômeurs, notamment de longue durée, et des bénéficiaires du RMI. Le développement du « travail au noir » est un véritable fléau économique. Il lui demande s'il entend mettre en place une méthode de contrôle plus appropriée et, dans le cadre de la décentralisation, s'il envisage de donner plus de pouvoir aux maires. »

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

**M. Jean de Lipkowski.** Chacun le sait, notre pays connaît une dramatique déferlante du chômage. Or cette situation est aggravée par certaines incohérences administratives auxquelles il serait souhaitable que le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle porte remède. Je veux parler notamment des conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle des chômeurs et des bénéficiaires du RMI.

Les chômeurs inscrits à l'ANPE reçoivent chaque mois une carte d'actualisation de leur situation qu'ils doivent faire parvenir au centre de contrôle afin de recevoir les indemnités qui leur sont versées par les ASSEDIC. A l'origine, ils devaient pointer chaque mois en se déplaçant physiquement au bureau de l'ANPE dont ils relèvent ou à la mairie de leur domicile. Dans le second cas, les services sociaux municipaux ou les maires pouvaient apporter des informations précises aux organismes de contrôle et de paiement. Cette présence physique permettait un bien meilleur contrôle de la situation des chômeurs.

Or, dans un but de simplification ou pour des raisons humanitaires, cette procédure a été abandonnée au profit d'une autre, qui consiste simplement à demander aux chômeurs de leur renvoyer leur carte d'actualisation par la poste, sans se présenter physiquement. Cette modification a eu des effets très pervers et a en particulier développé le travail au noir.

Cette pratique pénalise les entreprises artisanales à un double titre : celles-ci sont dans l'impossibilité de recruter une main-d'œuvre qui préfère percevoir les allocations de chômage ou le RMI et effectuer un travail au noir plutôt qu'un travail légalement rémunéré ; en second lieu, elles subissent la concurrence déloyale de ceux qui utilisent cette main-d'œuvre illégalement et de façon permanente.

La remarque vaut également pour le RMI. Cette mesure généreuse a été détournée de son objet. Il s'agissait à l'origine d'une indemnité temporaire permettant d'attendre l'insertion ou la réinsertion de l'intéressé. Mais cette allocation est devenue aux yeux de beaucoup, dans la pratique, une assistance définitive ; le RMI est considéré comme un dû et la notion d'insertion a trop souvent tendance à disparaître. On estime que 20 p. 100 seulement des bénéficiaires du RMI parviennent à s'insérer ; les autres se contentent de cette indemnité et deviennent des assistés à vie, ou perçoivent cette indemnité et la doublent d'un « travail au noir » présentant les effets pervers que je viens de décrire.

On ne peut continuer à tolérer une telle situation. Il faut beaucoup mieux contrôler les chômeurs, déboucher les faux chômeurs, afin d'éviter le travail au noir, et, par ailleurs, élaborer un dispositif mettant l'accent sur la réinsertion au lieu de faire déboucher le RMI sur une assistance définitive.

Comment faire ? Peut-être les maires pourraient-ils avoir un meilleur contrôle sur les chômeurs et aider à la réinsertion des RMIstes ; le Gouvernement doit réfléchir à cette proposition.

Le problème a bien été perçu par les autorités, mais, pour éviter les inconvénients que j'ai soulignés, celles-ci ont déclenché des contrôles aveugles et des poursuites sans discernement. On est passé du laxisme à un autre excès. Pour éviter le travail au noir, on interdit maintenant l'entraide, même brève et bienveillante, des membres de la famille ou des voisins en milieu rural.

Il convient donc de prendre toute une série de mesures pour éviter que cette plaie que constitue le travail au noir ne prive la collectivité des ressources dont elle a besoin - TVA, cotisations sociales, cotisations à l'URSSAF, etc. - et pour restituer au RMI sa véritable vocation.

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, M. Michel Giraud, ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, m'a demandé de répondre à votre question.

A l'heure où le régime d'assurance chômage connaît d'importants problèmes financiers, dus à la fois à la poussée du nombre d'allocataires, c'est-à-dire du nombre de chômeurs, et à la baisse du nombre des cotisations, c'est-à-dire du nombre d'emplois, le contrôle des chômeurs entre dans les objectifs prioritaires des mois à venir.

Il faut rappeler qu'un certain nombre de dispositifs sont déjà en place, qui visent à développer de façon plus systématique le contrôle de la recherche d'emploi et la lutte contre le travail clandestin.

Ainsi, au sein des directions départementales du travail et de l'emploi, existent des services de contrôle de la recherche d'emploi dont les moyens et les méthodes de travail ont été renforcés. Au-delà de ces services de contrôle départementaux, il est souhaitable qu'un rapprochement s'effectue entre l'ensemble des services concernés par le problème de la recherche d'emploi et de son contrôle. Le contrôle des chômeurs et de leurs activités éventuelles est également du domaine local puisque, depuis 1986, chaque maire détient à sa disposition la liste des demandeurs d'emploi de sa commune.

En ce qui concerne le travail au noir, la coordination des services a été améliorée par la mise en place de commissions départementales de lutte contre le travail clandestin, qui peuvent passer des conventions avec les syndicats professionnels afin d'encourager la lutte contre le « fléau économique » que représente l'ensemble de ces activités. Par ailleurs, le développement des associations intermédiaires, dont la vocation est d'assurer l'organisation des services de proximité rendus aux ménages et de faire connaître les facilités fiscales accordées aux emplois familiaux, doit encourager les particuliers à éviter le recours au travail clandestin.

Le contrôle des chômeurs reste éminemment prioritaire ; il doit être mieux organisé et bénéficier d'une meilleure coordination. De son côté, la lutte contre le travail clandestin doit être intensifiée. Ces deux actions doivent s'inscrire dans une orientation plus générale de lutte contre la tricherie, dont on ne dira jamais assez les dommages qu'elle inflige à notre société.

**M. le président.** La parole est à M. Jean de Lipkowski.

**M. Jean de Lipkowski.** Je constate que le Gouvernement est très sensible au problème que j'ai évoqué et qu'il envisage de prendre des mesures à ce sujet.

En ce qui concerne le RMI, je souhaite à nouveau insister sur le fait qu'il convient de créer un dispositif beaucoup plus efficace, permettant la réinsertion des bénéficiaires.

#### MAITRISE DE L'UTILISATION DES VEHICULES PARTICULIERS EN ILE-DE-FRANCE

**M. le président.** M. Jean-Claude Abrioux a présenté une question n° 37, ainsi rédigée :

« M. Jean-Claude Abrioux expose à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme que les transports en véhicules particuliers font perdre aux Franciliens, selon la DATAR, plus de 7 millions d'heures de travail dans les embouteillages, malgré l'accroissement considérable des dépenses liées aux infrastructures routières de la région Ile-de-France.

« Il lui fait observer que, dans les villes de la périphérie, des efforts en matière de transports collectifs urbains ont été réalisés, mais que la rentabilité de ces investissements diminue d'année en année en raison du fait que les personnes devant se rendre à Paris pour leur travail continuent à privilégier leur véhicule particulier.

« Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin de faciliter l'instauration de moyens dissuasifs d'utilisation quotidienne des véhicules particuliers là où les réseaux urbains sont bien développés.

« Il souhaite également connaître sa position sur la création d'un péage urbain, afin de sauvegarder les centres villes et de restaurer une qualité de vie au quotidien. »

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

**M. Jean-Claude Abrioux.** Le développement des villes exige de multiplier sans cesse des équipements vite saturés sur un espace rare et cher, notamment des équipements routiers. Ainsi, la ville de Lyon, malgré 1 milliard de francs de dépenses par an pour ses transports urbains, voit augmenter sa circulation automobile annuelle de 10 p. 100.

En Ile-de-France, selon les sources de la DATAR, les automobilistes perdent chaque jour plus de 7 millions d'heures de travail à cause des embouteillages. Avec l'éloignement en cours des périphéries, qui va s'accroître d'ici à 2015, le coût des transports urbains augmente et leur rentabilité diminue.

Pourtant, une ville bien desservie par le RER comme Aulnay-sous-Bois voit se renforcer sa capacité d'intégration sociale. Je me rends ainsi en vingt-cinq minutes à l'Assemblée nationale - j'ai encore pris le RER ce matin - alors qu'il faut une heure ou une heure et demie en voiture.

Nous savons que, pour l'Ile-de-France, 100 milliards de francs sont nécessaires d'ici à 2015 pour développer les infrastructures existantes et en créer de nouvelles, comme le Lutèce, qui permettrait de relier les banlieues entre elles, le Mire - mission interrégionale express -, une technologie intermédiaire entre le TGV et le RER qui permettrait de relier l'Ile-de-France aux régions limitrophes, le Météor, qui anticipera à long terme l'automatisation du métropolitain, sans oublier l'extension du RER.

Voilà un aperçu de ce qui est à faire dans le domaine des transports collectifs pour la région Ile-de-France.

Mais, pour optimiser les transports collectifs, ne conviendrait-il pas de réduire le nombre des voitures en centre ville ?

Bien sûr, on peut continuer à multiplier les centres piétonniers et accroître l'obligation d'utiliser des parkings

payants, mais, dès lors que les transports en commun sont bien développés, ne pourrait-on pas, comme à Rome dans l'Antiquité ou à Singapour, instaurer une dîme, une taxation sur l'usage des voitures en ville, par l'établissement d'un péage urbain ? L'accès des artères du centre ne serait autorisé qu'aux automobiles munies de vignettes particulières.

Telles sont les suggestions que je fais à M. le ministre des transports et sur lesquelles j'aimerais connaître son avis.

**Eric Raoult.** Très bien !

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, la réponse de M. Bernard Bosson que celui-ci m'a demandé de vous transmettre sera, comme à l'accoutumée, très complète.

Comme vous le soulignez, le secteur des déplacements urbains est effectivement confronté à une double crise : une crise de congestion et une crise de financement.

Cette crise n'est d'ailleurs pas limitée à la seule région Ile-de-France, même si c'est elle qui connaît les problèmes les plus graves, mais concerne également toutes les grandes agglomérations de province. C'est aujourd'hui plus de la moitié de la population française qui y est confrontée.

Ces difficultés rejaillissent sur la qualité de vie des habitants, sur le fonctionnement des agglomérations et du système des transports et aussi, à plus long terme, sur la compétitivité et l'attractivité de ces métropoles.

La mise en œuvre d'une politique des déplacements urbains relève fondamentalement des collectivités locales, mais l'État conserve certaines responsabilités directes. Il lui appartient notamment de proposer des objectifs en la matière et d'aider les collectivités locales à les atteindre. Un effort accru devra être fait dans ce domaine au cours du XI<sup>e</sup> Plan.

Il est indispensable que soient définies, dans chacune des agglomérations et en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, une politique globale des déplacements urbains, prenant en compte les interactions entre aménagement urbain et transport, de personnes comme de marchandises, assurant la cohérence des politiques correspondantes et se donnant plusieurs objectifs : maîtriser la demande des déplacements motorisés ; faciliter l'usage de modes de transport économes en espace et en énergie, et notamment de favoriser l'usage des transports collectifs pour la desserte des centres-villes ; développer de façon sélective l'offre de transports la mieux adaptée en organisant la connexion et la complémentarité des différents réseaux et modes de déplacement ; optimiser l'usage et l'efficacité des infrastructures routières et des réseaux de transports collectifs existants, notamment en accordant une place plus grande aux actions d'exploitation et d'information des usagers ; améliorer la sécurité des déplacements, particulièrement celle des usagers les plus vulnérables ; enfin, réduire les nuisances liées aux déplacements motorisés.

Pour maîtriser l'usage de la voiture particulière dans les zones les plus congestionnées et bien desservies par le réseau des transports urbains - c'est principalement le cas des centres-villes - toute une série de moyens sont actuellement disponibles, qu'ils soient techniques ou réglementaires, qu'ils visent à encourager l'usage des transports collectifs ou à dissuader celui de la voiture particulière.

Deux types de mesures méritent sans doute d'être ici soulignés : d'une part, celui du partage de la voirie, dans le temps comme dans l'espace, entre ses différents usagers, avec, par exemple, les couloirs réservés aux bus et taxis et la priorité aux carrefours dans la régulation des flux ; d'autre

part, celui de la politique du stationnement, instrument privilégié d'action sur l'usage de la voiture dans les centres-villes.

C'est par rapport à l'ensemble de ces moyens que doit être restituée la question du péage urbain. Celui-ci fait depuis quelques années l'objet d'un débat qui s'élargit au plan national comme au plan international et qui dépasse maintenant le cercle des seuls spécialistes ; votre question, du reste, en témoigne. Le péage urbain a même fait l'objet dans certains pays de premières réalisations, encore limitées et dans des contextes assez particuliers.

Incontestablement, l'idée d'une régulation financière de l'usage d'un bien devenu aussi rare que l'espace central des grandes agglomérations peut paraître séduisante. Elle pose cependant divers problèmes. La réflexion doit être poursuivie et il apparaît prématuré de se prononcer aujourd'hui sur le recours à un tel moyen, du moins dans la forme généralement envisagée sous le terme de péage urbain, c'est-à-dire de péage généralisé s'appliquant pour l'accès à la zone centrale d'une agglomération. Le péage peut en revanche être envisagé, et il l'est déjà concrètement dans quelques cas, pour l'usage d'un ouvrage routier particulier ayant fait l'objet d'une concession. C'est le cas, à Marseille, du tunnel Prado-Carénage, qui sera ouvert prochainement. D'un certain point de vue, la tarification du stationnement, maintenant généralisée dans les centres des grandes agglomérations, est aussi une forme de péage urbain. La réflexion sur cette tarification, dans l'optique de son utilisation comme moyen de régulation de l'usage de la voiture dans les centres, mériterait d'ailleurs d'être approfondie.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la région Ile-de-France, parmi les moyens dissuasifs d'utilisation quotidienne de véhicules particuliers au profit des transports collectifs, notamment sur les trajets entre Paris et la périphérie, le Gouvernement entend privilégier plusieurs types d'action :

La réalisation des grandes infrastructures de transports collectifs - EOLE, METEOR, ligne D -, visant à soulager le tronçon central de la ligne A et à renforcer la capacité des radiales ferroviaires pénétrant dans Paris ;

L'amélioration de la qualité du service de ces transports, qui passe entre autres par la modernisation et l'accroissement du parc de matériel roulant ;

La poursuite, avec le produit des amendes de police et les subventions du conseil régional, du programme de construction de parkings de liaison dans les gares de rabattement, au rythme de 3 000 places de stationnement par an, cette action garantissant une bonne articulation entre voiture individuelle et transports collectifs ;

Enfin, la poursuite des grands contournements routiers de la région Ile-de-France, concernant l'A 86, et du programme d'exploitation du réseau des voies rapides SIRIUS.

Tels sont les éléments de réponse que tenait à porter à votre connaissance M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Abrioux.

**M. Jean-Claude Abrioux.** Je remercie le ministre de sa réponse très documentée et très complète.

#### ENTREPRISES DE RÉPARATION DE MOTEURS D'AVIONS

**M. le président.** M. Franck Borotra a présenté une question, n° 38, ainsi rédigée :

« M. Franck Borotra appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur sur la société SOCHATA, qui est une filiale de la SNECMA.

Enfin, je demande au Gouvernement de réfléchir à une rationalisation permettant la création d'un pôle français de réparation et d'entretien de moteurs d'avion, nécessaire à l'industrie aéronautique. Je le demande avec insistance et je suis sûr, monsieur le ministre, que vous comprendrez que, dans ce domaine, je saurai me montrer vigilant. (*« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur Borotra, comme vous l'avez reconnu vous-même, votre question était destinée à plusieurs ministres, en particulier à M. Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, du fait de la tutelle qu'il exerce sur Air France.

Dans la réponse qu'il m'a chargé de porter à votre connaissance, M. Longuet a, pour sa part, fait cursivement allusion aux difficultés d'Air France, et donc à leurs conséquences vis-à-vis des sous-traitants, dont la société SOCHATA, si j'ai bien compris, fait partie.

Ainsi que le rappelle M. Longuet, tout sera fait pour faciliter les exportations.

Quant aux commandes intérieures, je ne suis pas sûr qu'elles relèvent du seul Gouvernement. A ce sujet, je ne vois d'ailleurs pas lequel de ses membres pourrait vous répondre, à moins que des instructions, qui me paraissent impossibles à donner, ne soient adressées par le ministre de tutelle à Air France pour passer commande.

La solution doit être trouvée avec tous les partenaires de la SOCHATA, bien sûr avec la participation du président d'Air France et du ministre de tutelle, M. Bosson. En tout cas, croyez que j'ai bien conscience de votre souci, et de l'importance de cette société pour l'ensemble de notre pays.

#### FERMETURE DE CLASSES DANS LES ZONES D'ÉDUCATION PRIORITAIRES

**M. le président.** M. Jean-Pierre Michel a présenté une question, n° 42, ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Michel appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les zones d'éducation prioritaire (ZEP). Dans le prolongement du débat sur la ville, il lui demande de geler les fermetures de classes envisagées dans les établissements scolaires inclus dans une ZEP. Cette mesure permettrait en effet aux enseignants de mieux suivre les cas difficiles et de participer ainsi à l'intégration sociale des enfants issus des milieux souvent les plus défavorisés. »

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

**M. Jean-Pierre Michel.** Monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, permettez-moi de rappeler deux événements parlementaires récents.

D'abord, dans sa déclaration de politique générale devant l'Assemblée nationale, M. le Premier ministre a annoncé qu'il ordonnait un gel de la fermeture des services publics en milieu rural, dans l'attente d'une réflexion plus approfondie sur l'aménagement rural. Cette mesure n'était d'ailleurs que la confirmation de ce qui avait été décidé depuis quelques mois.

Ensuite, nous avons eu un débat fort intéressant sur la ville, au cours duquel Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, a confirmé un certain nombre des mesures qui avaient été prises auparavant et a annoncé de nouvelles dispositions. Malheureusement, rien n'a été dit sur le sujet qui me préoccupe aujourd'hui : l'an-

nonce de la fermeture de classes dans les zones d'éducation prioritaires, qui sont souvent situées dans ces villes et ces banlieues qui ont fait l'objet de notre débat.

C'est la raison pour laquelle je demande à M. le ministre de l'éducation nationale s'il n'envisage pas de geler également, notamment pour la rentrée prochaine, les fermetures de classes annoncées dans ces zones. Une telle mesure permettrait aux enseignants concernés de s'occuper beaucoup mieux des cas difficiles auxquels ils sont confrontés et donc de participer davantage à l'intégration des enfants qui, souvent issus des milieux les plus défavorisés, ont grand besoin du soutien scolaire.

Je vous remercie, par avance, monsieur le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale, de bien vouloir me répondre.

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Monsieur le député, M. le ministre de l'éducation nationale s'étant aujourd'hui rendu en Seine-et-Marne, pour une visite sur le terrain, il m'a chargé de vous transmettre sa réponse.

Il a été très attentif aux préoccupations et aux suggestions que vous exprimez et tient à vous rassurer sur les priorités de son action.

Le ministre se fixe comme objectif premier de créer les conditions de la réussite scolaire pour tous les élèves. Le maintien des services publics en milieu rural ne se fera pas au détriment des zones d'éducation prioritaires.

Le ministre est tout à fait déterminé à ne pas porter atteinte à l'encadrement des élèves, qui est particulièrement nécessaire en banlieue ; des adaptations suivant l'évolution démographique sont cependant nécessaires.

Dans ce cadre, la politique des zones d'éducation prioritaires constitue un ensemble d'actions à mettre en œuvre.

S'agissant de l'enseignement du premier degré, il nous faut conserver dans les zones d'éducation prioritaires les meilleures conditions de scolarisation possibles.

La priorité accordée au renforcement des ZEP n'implique pas pour autant le maintien systématique des classes. En effet, les emplois alloués aux écoles en fonction du nombre des élèves peuvent varier selon l'évolution des effectifs et, dans les ZEP comme ailleurs, interviennent chaque année des ouvertures et des fermetures.

D'une manière générale, le mouvement est positif. A la rentrée de 1990, il y avait 28 274 classes en ZEP ; on en comptait 28 760 en 1991. Les premières indications sur le constat de la rentrée de 1992 laissent penser que ce chiffre a encore augmenté.

La réalisation de la politique entreprise pour les ZEP se traduit dans les faits par des taux d'encadrement généralement plus favorables qu'en zone banale et par l'octroi d'un contingent d'emplois attribué de manière particulière - coordonnateurs de ZEP, actions de soutien aux élèves en difficulté, par exemple.

Lors des opérations de préparation de la rentrée scolaire de 1993, qui ont été marquées par la poursuite de la politique de rééquilibrage de la répartition nationale des moyens, 165 emplois ont été spécialement prévus pour affirmer la volonté de promouvoir la réussite des élèves dans les zones défavorisées. Ces postes ont été répartis sur sept départements qui connaissent une situation particulièrement difficile du fait de l'existence de zones fortement urbanisées. Ils permettront de renforcer les moyens et d'assurer les meilleures conditions possibles d'enseignement.

Je précise, pour l'information de tous, que les départements concernés sont : les Bouches-du-Rhône, le Nord, le

« Cette entreprise est l'un des plus importants réparateurs mondiaux indépendants de moteurs d'avions.

« Son principal client est Air Inter.

« Air France, propriétaire d'Air Inter, a retiré à SOCHATA la clientèle d'Air Inter, au profit d'Air France-Industrie, qui assure des transferts de charges en direction de deux entreprises étrangères rachetées par Air France, la SABENA et CSA.

« Ainsi, SOCHATA voit son activité, son emploi, sa capacité technologique, son existence même, mis en péril par la décision d'Air France, au profit d'entreprises belge et tchécoslovaque et au mépris de l'emploi en France.

« En conséquence, il lui demande ce qu'il entend faire pour préserver l'entreprise SOCHATA et amener Air France à respecter les exigences de l'emploi en France.

« En outre, il souhaiterait savoir s'il pense que le moment n'est pas venu d'envisager une rationalisation de ce secteur autour d'un pôle français, en liaison avec l'activité militaire, dans lequel SOCHATA pourrait jouer un rôle éminent. »

La parole est à M. Franck Borotra, pour exposer sa question.

**M. Franck Borotra.** Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la situation de l'entreprise SOCHATA, qui est une filiale de la SNECMA et dont la principale activité est de réparer les moteurs d'avions. Il s'agit de l'une des entreprises indépendantes du secteur, les plus importantes au monde. Son client principal était la société Air Inter, qui représentait probablement plus du quart de son chiffre d'affaires. Air France a décidé de confier cette clientèle au GIE Air France-Industrie, qui délocalise cette activité au profit de deux entreprises étrangères, la SABENA belge et la CSA tchécoslovaque, deux filiales d'Air France.

Cette situation a des conséquences considérables sur l'entreprise SOCHATA.

D'abord, la SOCHATA est une entreprise à très haut niveau technologique qui voit petit à petit sa compétence et son outil contestés, ce qui influe sur son emploi.

Ensuite, c'est la possibilité d'un pôle français de réparation et d'entretien de moteurs d'avion, indispensable au développement de notre industrie aéronautique, qui se trouve ainsi mise en cause, et M. Diebold, ici présent, le sait mieux que quiconque. Il faut donc considérer cette affaire avec beaucoup de sérieux.

J'ajoute que la SOCHATA a, en 1990, ouvert une usine ultra-moderne à Saint-Quentin-en-Yvelines, qui est aujourd'hui utilisée à moins de la moitié de sa capacité !

Il est du devoir du Gouvernement d'influer sur les décisions d'Air France. Bien sûr, Air France doit d'abord se soucier de son équilibre. Mais cette grande entreprise publique ne peut pas oublier sa responsabilité dans le plan national pour l'emploi. Elle ne peut pas non plus considérer que la création du pôle d'entretien et de réparation de moteurs soit sans conséquence sur l'industrie aéronautique.

Je souhaite donc qu'un plan de charge du grand groupe français soit maintenu dans la société SOCHATA. Le moment est venu, me semble-t-il, d'engager une réflexion sur la rationalisation du secteur autour d'un pôle français d'entretien et de réparation des moteurs, probablement en liaison avec le secteur militaire.

En tout état de cause, accepter aujourd'hui que le potentiel technologique et l'emploi d'une entreprise comme la SOCHATA soient mis en danger contestés, c'est, à mon avis, porter un coup supplémentaire à l'industrie aéronautique, industrie importante et fortement porteuse d'emplois.

(« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

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

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Les problèmes de la SOCHATA, filiale de la SNECMA, concernent plusieurs ministres et au premier chef le ministre de la défense au titre de sa tutelle sur la SNECMA, et le ministre chargé des transports au titre de sa tutelle sur Air France.

En ce qui concerne les attributions du ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, et s'agissant plus particulièrement des exportations, M. Longuet tient à souligner les points suivants.

Le secteur de la fabrication aéronautique civile et celui de la maintenance traversent en France et dans le monde entier une période difficile, conséquence des difficultés des compagnies aériennes.

Le groupe Air France a, comme d'autres, été ainsi amené à rationaliser ses activités industrielles.

Quant au domaine aéronautique français, qui contribue très fortement à la bonne tenue de notre balance commerciale, il représente le premier solde exportateur de notre pays.

M. Longuet, en tant que ministre du commerce extérieur, aura une politique offensive dans les négociations internationales, plus spécialement au GATT, pour assurer que ce secteur clé de l'économie française continue à prospérer, et à apporter un niveau d'exportations qui est vital.

M. Longuet aura plus particulièrement à cœur de veiller à ce que la pérennité des exportations françaises soit prise en compte dans l'effort de rationalisation industrielle que le groupe Air France a commencé à entreprendre, et ainsi de consolider la vocation de notre pays à être l'une des toutes premières puissances industrielles et exportatrices du monde.

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Monsieur le ministre, je reconnais bien volontiers que ma question s'adressait à plusieurs ministres du Gouvernement. J'avais choisi le ministre de l'industrie, mais les trois ministres en cause se sont exprimés par votre bouche, et je m'en félicite.

Cela dit, vous avez, avec le talent que je vous connais, répondu fort brillamment à une question qui n'était pas posée, mais vous n'avez pas apporté de réponse à la question que j'avais formulée et qui portait sur le sort d'une entreprise à haut niveau de technologie, la société SOCHATA, qui voit aujourd'hui son existence, son emploi et son outil remis en cause par une décision d'Air France. Je reconnais par ailleurs que la société Air France a pour mission d'assurer, autant que faire se peut, l'équilibre de ses comptes.

Je souhaite que l'on examine avec vigilance et sérieux le problème du devenir de la SOCHATA.

On peut s'engager dans plusieurs directions.

Tout d'abord, il est du devoir de la société Air France de maintenir un plan de charge à la société SOCHATA, ne concernant sans doute pas les clients du GIE que j'ai mentionné tout à l'heure.

Ensuite, puisque vous avez évoqué le problème des exportations, il conviendrait d'intervenir auprès de la COFACE pour qu'elle soutienne l'accès à des marchés extérieurs - je n'en citerai que deux, celui de l'Equateur et celui du Maroc. Cela permettrait à la SOCHATA de prendre sa place sur l'ensemble de ces marchés.

Il est aussi nécessaire de prévoir une action en faveur de la réparation des pièces détachées qui pourrait être concédée à la SOCHATA.

Rhône, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, les Yvelines et le Val-d'Oise.

S'agissant du second degré, des instructions ministérielles ont été données afin de limiter la charge des divisions des établissements situés en ZEP : le nombre moyen d'élèves par classe en lycée professionnel ne doit pas être supérieur à vingt-cinq et le nombre maximum d'élèves par classe en lycée ne doit pas être supérieur à trente.

En outre, des mesures spécifiques ont été prises en faveur des établissements sensibles, dont la dotation horaire globale a été renforcée. Les moyens de ces établissements devraient en deux ans être globalement augmentés de 10 p. 100 environ.

Telle est la réponse de M. François Bayrou. J'espère, monsieur le député, qu'elle apaisera en partie votre inquiétude.

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

2

## DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. Alain Bocquet et plusieurs de ses collègues, une proposition de résolution tendant à créer une commission d'enquête sur le trafic de stupéfiants en provenance des pays de la Communauté européenne.

La proposition de résolution n° 153 est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

3

## DÉPÔT DE PROJETS DE LOI ADOPTÉS PAR LE SÉNAT

**M. le président.** J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord en matière domaniale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Vanuatu (ensemble une annexe).

Le projet de loi n° 145 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Venezuela en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu.

Le projet de loi n° 146 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République de Bulgarie.

Le projet de loi n° 147 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une

commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Mongolie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements.

Le projet de loi n° 148 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité sur le régime « Ciel ouvert » (ensemble douze annexes), signé à Helsinki le 24 mars 1992.

Le projet de loi n° 149 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Yémen relatif à la coopération culturelle, scientifique et technique, signé à Sanaa le 31 octobre 1991.

Le projet de loi n° 150 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du Traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République de Lituanie.

Le projet de loi n° 151 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 6 mai 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention internationale n° 139 concernant la prévention et le contrôle des risques professionnels causés par les substances et agents cancérogènes adoptée à Genève le 24 juin 1974.

Le projet de loi n° 152 est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

4

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mardi 11 mai 1993, à seize heures, séance publique :

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat (n° 16), tendant à réformer le droit de la nationalité (rapport n° 125 de M. Pierre Mazeaud, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

La séance est levée.

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

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

## CONVOCATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mardi 11 mai 1993, à dix-neuf heures dans les salons de la Présidence.

## NOMINATION DE RAPPORTEURS

### AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Roland Nungesser, rapporteur pour le projet de loi autorisant l'approbation d'amendements à la convention du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux, adoptés par la conférence extraordinaire réunie à Regina, Canada, le 28 mai 1987 (n° 121) ;

M. Charles Ehrmann, rapporteur pour le projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'extradition entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco (n° 122) ;

M. Jacques Myard, rapporteur pour le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Mongolie, relative à l'entraide judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile (n° 123) ;

M. Marc Reymann, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord en matière domaniale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Vanuatu (ensemble une annexe) (n° 145) ;

M. Pierre Garmendia, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Venezuela en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n° 146) ;

M. René André, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République de Bulgarie (n° 147) ;

M. Jacques Myard, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Mongolie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 148) ;

M. Pierre Lequiller, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité sur le régime « Ciel ouvert » (ensemble douze annexes) signé à Helsinki le 24 mars 1992 (n° 149) ;

M. Xavier Deniau, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Yémen relatif à la coopération culturelle, scientifique et technique, signé à Sanaa le 31 octobre 1991 (n° 150) ;

M. Gabriel Kaspercic, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République de Lituanie (n° 151) ;

M. Yves Roussel-Rouard, rapporteur pour le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention internationale n° 139 concernant la prévention et le contrôle des risques professionnels causés par les substances et agents cancérogènes, adoptée à Genève le 24 juin 1974 (n° 152).

## PÉTITIONS

**reçues du 11 août 1992 au 16 décembre 1992 et examinées par la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.**

(Séance du 16 décembre 1992)

**Pétition n° 57** du 11 août 1992. – M. Yves Louvioni, 35, rue du Général-Moulin, 14034 CAEN CEDEX, dénonce le caractère arbitraire de la détention dont il a fait l'objet. Il indique que, libéré le 27 décembre 1973 en application d'une grâce ministérielle, il subit aujourd'hui, en application de l'arrêt de la Cour de cassation du

4 avril 1984, le reliquat des quinze années de réclusion criminelle, à savoir dix ans et cinq mois, sur lequel il avait obtenu cette grâce au prétexte qu'une erreur d'écriture aurait été commise par le greffe judiciaire qui l'a libéré.

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** – Renvoi à M. le garde des sceaux, ministre de la justice pour qu'il apporte des éclaircissements sur cette affaire.

**Pétition n° 58** du 2 octobre 1992. – M. Edouard Gallet, 17, rue Louis-Braille, 52000 Chaumont, proteste une nouvelle fois contre des négligences de la caisse régionale d'assurance maladie du Nord-Est qui auraient eu pour conséquence de le priver de la moitié de sa pension de vieillesse.

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** – Renvoi à M. le médiateur de la République en application du dernier alinéa de l'article 6 de la loi n° 73-6 du 3 janvier 1973 modifiée pour un dernier examen de ce dossier en dépit d'une réponse négative du ministre des affaires sociales et de l'emploi, compte tenu de la situation de détresse dans laquelle se trouve le pétitionnaire, de l'importance du préjudice qu'il semble avoir subi et de son souhait de voir son dossier d'origine examiné par une autorité indépendante.

**Pétition n° 59** du 2 octobre 1992. – M. Jacques Belhomme, « L'Oasis », 37, route de Lacroix-Falgarde, 31120 Pinsaguel, met en cause une nouvelle fois le fonctionnement du service public de la justice à propos de l'instruction du dossier relatif à l'accident de la circulation dont a été victime son fils en 1976. Il conteste tout particulièrement l'arrêt rendu par la chambre criminelle de la Cour de cassation le 18 décembre 1990 qui constitue selon lui un faux matériel et intellectuel.

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** – M. le rapporteur indique que la commission est saisie pour la quatrième fois de ce dossier. Il rappelle que, lors de l'examen de la précédente pétition de M. Belhomme en juin 1990, la commission avait estimé, après une lecture attentive du livre du pétitionnaire « L'incroyable affaire Belhomme » et du jugement rendu par la chambre d'accusation de la cour d'appel de Bordeaux le 17 octobre 1989, que ce dernier répondait point par point aux arguments développés par M. Jacques Belhomme, que rien d'anormal ne pouvait être relevé dans le fonctionnement du service public de la justice et qu'elle ne pouvait donc que procéder au classement de la pétition. Toutefois et compte tenu à la fois du caractère dramatique de l'affaire et de l'insistance du pétitionnaire, la commission a pris la décision suivante : renvoi à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, afin de lui demander de bien vouloir communiquer à la commission les éléments qui permettraient de porter une conclusion définitive sur cette affaire, en particulier ceux de l'enquête administrative à laquelle les services de la Chancellerie ont procédé.

**Pétition n° 60** du 17 septembre 1992. – M. Lucien Orsane, 105, avenue Léo-Lagrange, 12300 Decazeville, s'étonne de ne toujours pas avoir eu copie de l'acte administratif statuant explicitement sur ses bonifications militaires lors de son changement de corps au 1<sup>er</sup> septembre 1965.

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** – Renvoi à M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale et de la culture, la commission souhaitant connaître la suite donnée à l'avis émis par la commission d'accès aux documents administratifs le 20 février 1992. Cet avis était favorable à la communication à l'intéressé de l'arrêt de nomination concernant son reclassement suivant le décret du 5 décembre 1951. Le ministre d'Etat ayant indiqué, de plus, à l'intéressé, le 10 mars 1992, qu'il demandait au directeur des personnels enseignants des lycées et collèges de lui communiquer le document précité, la commission aimerait avoir l'assurance que ce dernier lui a bien été transmis.

**Pétition n° 61** du 10 décembre 1992. – M. Dusserre-Telmon, président de l'association de défense des maîtres d'œuvre en bâtiment, 1, faubourg du Pont, 30260 Quissac. L'association de défense des maîtres d'œuvre en bâtiment dénonce ce qui lui paraît être une lacune de la loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction qui impose aux constructeurs de souscrire une assurance au bénéfice de leurs clients, à savoir

*L'absence de tout dispositif de solidarité quand une société d'assurance fait faillite avant la fin du contrat souscrit par le constructeur.*

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** - Renvoi à M. le ministre de l'économie et des finances et à M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports pour qu'ils fassent connaître les solutions envisagées face à un problème qui se pose aujourd'hui de manière très concrète et qui, s'il n'était pas résolu, serait susceptible d'avoir des conséquences pénalisantes très graves, tant pour les clients des constructeurs que pour les constructeurs eux-mêmes.

**Pétition n° 62** du 10 décembre 1992. - Mme Andrée Delannet, 12, rue du Colonel-Oudot, 75012 Paris, proteste contre les nuisances sonores (musique et sorties bruyantes des clients) occasionnées par un « club house » avec discothèque installé dans un immeuble à usage d'habitation.

M. Henri Cuq, rapporteur.

**Décision de la commission.** - Classement, cette affaire relevant de la compétence des instances administratives et judiciaires locales, à savoir le commissariat de police et le procureur de la République.

## ABONNEMENTS

| A B O N N E M E N T S                                                                                                                                                                                        |                          |      |                        |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------|------------------------|----------|
| E D I T I O N S                                                                                                                                                                                              |                          |      | FRANCE<br>et outre-mer | ETRANGER |
| Codes                                                                                                                                                                                                        | Titres                   |      | Francs                 | Francs   |
| <b>DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>                                                                                                                                                                     |                          |      |                        |          |
| 03                                                                                                                                                                                                           | Compte rendu .....       | 1 an | 114                    | 912      |
| 33                                                                                                                                                                                                           | Questions .....          | 1 an | 113                    | 594      |
| 03                                                                                                                                                                                                           | Table compte rendu ..... |      | 55                     | 35       |
| 33                                                                                                                                                                                                           | Table questions .....    |      | 54                     | 103      |
| <b>DEBATS DU SENAT :</b>                                                                                                                                                                                     |                          |      |                        |          |
| 05                                                                                                                                                                                                           | Compte rendu .....       | 1 an | 104                    | 574      |
| 35                                                                                                                                                                                                           | Questions .....          | 1 an | 103                    | 375      |
| 05                                                                                                                                                                                                           | Table compte rendu ..... |      | 55                     | 35       |
| 35                                                                                                                                                                                                           | Table questions .....    |      | 34                     | 57       |
| <b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>                                                                                                                                                                  |                          |      |                        |          |
| 07                                                                                                                                                                                                           | Série ordinaire .....    | 1 an | 704                    | 1 707    |
| 27                                                                                                                                                                                                           | Série budgétaire .....   | 1 an | 213                    | 334      |
| <b>DOCUMENTS DU SENAT :</b>                                                                                                                                                                                  |                          |      |                        |          |
| 05                                                                                                                                                                                                           | Un an .....              |      | 703                    | 1 688    |
| <b>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes :<br>- 03 : compte rendu intégral des séances ;<br>- 33 : questions écrites et réponses des ministres.                   |                          |      |                        |          |
| <b>Les DEBATS du SENAT</b> font l'objet de deux éditions distinctes :<br>- 05 : compte rendu intégral des séances ;<br>- 35 : questions écrites et réponses des ministres.                                   |                          |      |                        |          |
| <b>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes :<br>- 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.<br>- 27 : projets de lois de finances. |                          |      |                        |          |
| <b>Les DOCUMENTS DU SENAT</b> comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.                                                                                             |                          |      |                        |          |
| <b>DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION</b><br>26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15<br>Téléphone : STANDARD : (1) 40-58-75-09<br>ABONNEMENTS : (1) 40-50-77-77<br>TELEX : 201176 F DUJO-PARIS              |                          |      |                        |          |
| En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.                                                                                                                                   |                          |      |                        |          |
| Tout paiement à la commande facilitera son exécution<br>Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.                          |                          |      |                        |          |

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement à la commande facilite son exécution

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

**Prix du numéro : 3,50 F**

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)