

BOULETIN OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(41^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du vendredi 15 mai 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JACQUES FLEURY

1. **Démission d'un député** (p. 1185).
2. **Remplacement d'un député** (p. 1185).
3. **Nomination à un organisme extraparlémentaire** (p. 1185).
4. **Questions orales sans débat** (p. 1185).

LANGUE ET CULTURE BRETONNES
(*Question de M. Le Drian*) (p. 1185)

MM. Jean-Yves Le Drian, Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

CLASSEMENT DU PAYS D'AUGE
EN ZONE AGRICOLE DÉFAVORISÉE
(*Question de M. Fanton*) (p. 1187)

MM. André Fanton, Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

TRANSFERT DU MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET PROJET INFORMATIQUE SCRIBE
(*Question de M. Charzat*) (p. 1189)

MM. Michel Charzat, Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

STATIONNEMENT AVENUE CHARLES-FLOQUET
(*Question de M. Frédéric-Dupont*) (p. 1190)

MM. Edouard Frédéric-Dupont, Camille Cabana, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la réforme administrative.

RÉSEAU AUTOROUTIER DE LA CÔTE D'AZUR
(*Question de M. Ehrmann*) (p. 1191)

MM. Charles Ehrmann, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

ROUTE NATIONALE 20
ET TUNNEL DU PUYMORENS
(*Question de M. Cuq*) (p. 1192)

MM. Henri Cuq, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

ROUTE NATIONALE 20
ET TUNNEL DU PUYMORENS

(*Question de M. Bonrepaux*) (p. 1193)

MM. Augustin Bonrepaux, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

BASSIN D'EMPLOI DE FLERS - CONDÉ-SUR-NOIREAU
(*Question de M. Michel Lambert*) (p. 1194)

MM. Michel Lambert, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

TRANSFERT DE SERVICES DE LA MÉTÉOROLOGIE
(*Question de Mme Hoffmann*) (p. 1195)

Mme Jacqueline Hoffmann, M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

INDUSTRIE TÉLÉPHONIQUE
(*Question de M. Hyst*) (p. 1196)

MM. Jean-Jacques Hyst, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

RECYCLAGE DES FERRAILLES
(*Question de M. Demange*) (p. 1197)

MM. Jean-Marie Demange, Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.

MARCHÉ DES SCIAGES RÉSINEUX
(*Question de M. Proriot*) (p. 1198)

MM. Jean Proriot, Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.

5. **Épargne.** Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 1200)
6. **Ordre du jour** (p. 1200)

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES FLEURY, vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

DÉMISSION D'UN DÉPUTÉ

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. Arthur Notebart, député du Nord, une lettre l'informant qu'il se démettait de son mandat de député.

Acte est donné de cette démission.

2

REMPLACEMENT D'UN DÉPUTÉ

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le ministre de l'intérieur la communication suivante :

« Paris, le 15 mai 1987,

« Monsieur le Président,

« Par lettre du 15 mai 1987, vous avez bien voulu m'informer de la démission, à compter de cette date, de M. Arthur Notebart, député du Nord.

« Aux termes de l'article L.O. 176 du code électoral, M. Arthur Notebart doit être remplacé par le premier candidat non élu de la liste sur laquelle il figurait.

« Or, ce candidat, M. Gérard Haesebroeck, agent de publicité, ancien député, conseiller général et maire d'Armentières, vient de me faire savoir, par lettre datée du 30 avril 1987, qu'il n'entendait pas exercer un mandat de député.

« Dans ces conditions, les dispositions de l'article L.O. 176 désignent Mme Denise Cacheux, assistante sociale, ancien député, conseiller régional, dont le nom suit celui de M. Haesebroeck sur la même liste de candidats.

« En application de l'article L.O. 179 du code électoral, j'ai donc l'honneur de vous faire connaître que c'est Mme Denise Cacheux qui est appelée à siéger à l'Assemblée nationale en qualité de député du Nord, en remplacement de M. Arthur Notebart. »

Acte est donné de cette communication.

3

NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. En application de l'article 26 du règlement, j'informe l'Assemblée que la candidature de M. René Béguet au conseil d'administration de l'office national des anciens combattants et victimes de guerre est affichée et publiée au *Journal officiel*.

La nomination prend effet dès cette publication.

4

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

LANGUE ET CULTURE BRETONNES

M. le président. M. Jean-Yves Le Drian a présenté une question, n° 209, ainsi rédigée :

« M. Jean-Yves Le Drian attire l'attention de M. le Premier ministre sur les préoccupations exprimées par les associations culturelles bretonnes et les centres culturels bretons à l'égard du désengagement de l'Etat pour toutes les actions menées en faveur de la promotion des langues et cultures minoritaires. 1. La réduction importante de la participation de l'Etat au contrat de plan Etat-régions s'est traduite pour l'aide au mouvement associatif par une réduction de la subvention d'Etat accordée aux associations. Ainsi, par exemple, Emléo Breiz a vu sa subvention réduite à 85,4 p. 100. La subvention accordée aux associations bretonnes a été ramenée de 1 450 000 francs à 950 000 francs. Il souhaite que le Gouvernement revienne sur cette décision qui risque d'entraîner un handicap important pour des associations dont l'action culturelle bretonne est reconnue de tous. 2. Par décret n° 85-1006 du 23 septembre 1985 a été institué, auprès du Premier ministre, un conseil national des langues et cultures régionales qui, composé entre autres de personnalités connues pour leur compétence et leur action en faveur des langues et cultures régionales, a un rôle consultatif auprès des différents départements ministériels concernés. Ce conseil, qui fut installé en janvier 1986, doit, d'après l'article 5 dudit décret, se réunir au moins deux fois par an à la diligence de son président, en l'occurrence M. le Premier ministre. Il constate que le conseil ne s'est pas réuni depuis sa première séance et il lui demande donc à quelle date il a l'intention de le convoquer. 3. L'école Diwan, créée en Bretagne en 1977, scolarise 400 enfants répartis au sein de 17 établissements et emploie 54 personnes. L'existence de Diwan est aujourd'hui menacée en raison du refus du Gouvernement de prendre en compte la dimension réelle des écoles en langue bretonne, ainsi que l'intérêt des enfants. En février 1986, un protocole d'accord a été conclu entre l'association Diwan et le ministre de l'éducation nationale portant intégration de trente et un instituteurs Diwan au sein du service public. Ce protocole est aujourd'hui remis en cause par M. le ministre de l'éducation nationale qui considère que celui-ci n'a aucune valeur. Il ne saurait être admis que M. le ministre de l'éducation nationale renie un document portant engagement de l'Etat et porte ainsi atteinte au principe de la continuité de l'Etat. Il demande donc au Gouvernement de prendre ses responsabilités et de respecter les engagements passés. La dette de Diwan à l'égard de l'U.R.S.S.A.F. approche les deux millions de francs. Diwan devra fermer ses portes avant la fin de l'année scolaire en cours et licencier l'ensemble de son personnel si une solution, même transitoire, n'est pas adoptée au plus vite. Les écoles Diwan viennent de faire une importante concession en vue de permettre le déblocage des négociations. En acceptant l'intégration du français en cours préparatoire - il n'était jusqu'alors introduit qu'à partir du C.E. 1 (2 heures) - l'association espère qu'on lui apportera en contrepartie la signature du contrat simple

qui est pour elle, dans l'immédiat, la seule solution pour survivre. Ces contrats doivent garantir l'originalité de la pédagogie bilingue de ces écoles et être conçus comme une première étape vers une intégration totale des enseignants Diwan au service public de l'éducation nationale. En conséquence, il souhaite que le Gouvernement fasse lui aussi avancer la négociation en apportant une réponse positive à cette proposition. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Drian, pour exposer sa question.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication, j'appelle votre attention sur les préoccupations exprimées par les associations culturelles bretonnes et les centres culturels bretons devant le désengagement de l'Etat concernant toutes les actions menées en faveur de la promotion des langues et cultures minoritaires. Ces préoccupations sont celles de toutes les associations qui agissent en faveur de la promotion des langues et cultures régionales, quelles qu'elles soient. J'ai cité les associations bretonnes, mais c'est aussi le cas d'autres associations, en particulier celles qui défendent l'enseignement de la langue basque.

Trois exemples me paraissent significatifs.

Premier exemple : la réduction importante de la participation de l'Etat au contrat de plan Etat-région s'est traduite pour l'aide au mouvement associatif par une réduction de la subvention d'Etat accordée aux associations. Ainsi, par exemple, Emgléo Briez a vu sa subvention réduite à 85,4 p. 100. La subvention totale aux associations bretonnes a été ramenée de 1,45 million de francs à 950 000 francs. Je souhaite que le Gouvernement, et vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, qui êtes attaché au développement de ces cultures minoritaires, reveniez sur cette décision qui risque d'entraîner un handicap important pour des associations dont l'action culturelle est reconnue de tous.

J'en viens au deuxième exemple. Par décret n° 85-1006 du 23 septembre 1985 a été institué, auprès du Premier ministre, un conseil national des langues et cultures régionales qui, composé entre autres de personnalités connues pour leur compétence et leur action en faveur des langues et cultures régionales, a un rôle consultatif auprès des différents départements ministériels concernés. Lors de sa création, il avait été approuvé par l'ensemble des partenaires et des milieux culturels concernés. Ce conseil, qui fut installé au cours du mois de janvier 1986, doit, d'après l'article 5 dudit décret, se réunir au moins deux fois par an à la diligence de son président, en l'occurrence M. le Premier ministre. Or je constate que ce conseil ne s'est pas réuni depuis sa première séance.

Quelles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, vos intentions à cet égard ? M. le Premier ministre a-t-il l'intention de convoquer le conseil, conformément au décret précité ?

Le troisième exemple concerne l'association Diwan, créée en Bretagne en 1977, qui scolarise actuellement 400 enfants répartis au sein de 17 établissements et emploie 54 personnes. Je précise que ces écoles sont soutenues par les municipalités concernées, quelle que soit la direction politique de ces municipalités.

Or l'existence de Diwan est aujourd'hui menacée en raison du refus du Gouvernement de prendre en compte la dimension réelle des écoles en langue bretonne. Au mois de février 1986, un protocole d'accord a été conclu entre l'association Diwan et le ministre de l'éducation nationale portant intégration de trente et un instituteurs Diwan au sein du service public. Ce protocole est aujourd'hui remis en cause par M. le ministre de l'éducation nationale qui considère que celui-ci n'a aucune valeur.

Je n'arrive pas à comprendre que le ministre de l'éducation nationale renie un document qui comporte un engagement de l'Etat, portant ainsi atteinte au principe de la continuité de l'Etat. En conséquence, je vous demande de poursuivre l'effort qui avait été engagé et de respecter les engagements passés. En effet, la dette de Diwan à l'égard de l'U.R.S.S.A.F., par exemple, approche deux millions de francs. Diwan devra fermer ses portes avant la fin de l'année scolaire et licencier l'ensemble de son personnel si une solution, ne serait-ce que transitoire, n'est pas adoptée au plus vite. Les écoles Diwan viennent de faire une importante concession en vue de permettre un déblocage des négociations en acceptant, en particulier, l'enseignement du français en cours préparatoire, alors qu'il n'était introduit, jusqu'à présent, qu'à partir du C.E. 1.

L'association espère qu'on lui apportera en contrepartie la signature du contrat simple qui est pour elle, dans l'immédiat, la seule solution pour survivre. Ces contrats doivent garantir l'originalité de la pédagogie bilingue de ces écoles et être conçus comme une première étape vers une intégration totale des enseignants Diwan au service public de l'éducation nationale tel que cela était prévu.

En conséquence, je souhaiterais que vous me fassiez part de vos intentions à cet égard et que vous m'indiquiez si la négociation va se poursuivre et si des propositions positives vont être faites.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans tous les pays de la Communauté européenne, la prise en compte des cultures minoritaires fait l'objet d'actions fortes et déterminées tant pour le bilinguisme scolaire que pour la promotion des langues dans les médias - à la télévision en particulier - et la valorisation des cultures régionales, tradition et création. La Galice et le Pays de Galles sont à cet égard deux exemples significatifs.

Un tel engagement suppose une volonté politique et des moyens. J'avais écrit à M. Monory à ce sujet, en particulier à propos de l'école Diwan. Il m'avait répondu le 6 mai : « Je partage avec vous l'idée que l'enseignement des langues et cultures régionales doit constituer un enrichissement de notre culture nationale dans sa diversité d'origine et d'expression. Cet enseignement doit montrer l'apport des cultures régionales au patrimoine de la France et permettre à chaque région de mieux exprimer son identité culturelle au sein de notre communauté nationale. »

Force est de constater que cette déclaration de principe avec laquelle je pourrais être d'accord n'est pas suivie d'effets, car on ne peut se contenter de déclarations de principe. Il faut des moyens pour mettre en œuvre une politique. Pour l'association Diwan, l'échéance est proche. Si aucune initiative n'est prise immédiatement, le 15 juin prochain, nous assisterons à la fermeture de ces écoles et à la disparition d'une certaine forme de remise en valeur des cultures régionales minoritaires de notre pays. Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles sont vos intentions ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

M. Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je ne peux que partager votre conclusion, où vous avez repris les termes d'une lettre de M. Monory, quant à l'attention que le Gouvernement prête aux cultures régionales, appelées parfois à tort cultures minoritaires, comme si on voulait les pousser dans une marginalité qu'elles ne souhaitent pas. Cette attention porte à la fois sur la langue et sur l'identité, ce qui est souvent deux manières de dire la même chose.

Au ministère de la culture et de la communication, nous avons - je l'ai rappelé hier en Bretagne, en répondant à une question analogue - l'intention de poursuivre ce qui a été entrepris, tant au niveau des aides que des institutions qui ont été peu à peu mises en place.

Je répondrai maintenant à vos trois questions.

Pour ce qui concerne la réduction des subventions aux associations dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la région, le collectif budgétaire de juin 1986 a, en effet, contraint le ministère de la culture à réduire le soutien qu'il apporte au mouvement associatif, et en particulier à diminuer les aides attribuées à ce titre aux régions dans le cadre des contrats de plan. C'est ainsi que la subvention aux associations bretonnes a été ramenée de 1 450 000 francs à 950 000 francs. Cette décision ne concerne pas uniquement la Bretagne - ce n'est pas une consolation, je le sais bien - mais aussi d'autres régions, comme la Bourgogne, la Corse ou la Franche-Comté, qui avaient inscrit des actions importantes de ce type dans leurs contrats de plan et qui ont supporté des réductions équivalentes.

J'ajoute qu'il n'est pas question de remettre en cause le principe même de l'aide au mouvement associatif breton. Les crédits accordés en 1986 seront reconduits en 1987 et en 1988 à leur niveau antérieur au collectif budgétaire de juin 1986, soit 1 450 000 francs. Je crois apporter ainsi une réponse précise et positive à l'une de vos trois questions.

Quant à la répartition des aides entre les différentes associations, elle relève, comme vous le savez, monsieur le député, de la responsabilité du commissaire de la République

de région et du président du conseil régional, dans le cadre de la procédure d'exécution du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région.

Vous avez rappelé que le Conseil national des langues et cultures régionales a tenu sa première réunion le 26 janvier 1986 et que, composé de personnalités qualifiées en raison de leurs connaissances et de leurs actions dans le domaine des langues et cultures régionales, il a, à cette occasion, engagé une réflexion sur l'ensemble des problèmes posés par le développement des langues et cultures régionales dans notre pays.

Le Gouvernement a l'intention de maintenir ce conseil national, d'en élargir la composition et de faire en sorte que son programme de travail, pour les mois à venir, actuellement en cours d'élaboration, puisse en faire une instance de réflexion très importante pour la préservation et la promotion des langues et cultures régionales.

Enfin, monsieur le député, vous me pardonnerez d'être beaucoup plus bref sur votre dernière question concernant l'école Diwan en langue bretonne, puisque ce problème relève de la compétence du ministre de l'éducation nationale.

Lorsque j'ai reçu votre question, je me suis empressé d'en saisir M. le ministre de l'éducation nationale - mais nous connaissons aussi le problème au ministère de la culture - et il m'a fait savoir qu'il l'examinerait avec une attention bienveillante, dans le cadre des principes qu'il avait énoncés dans la lettre que vous évoquiez tout à l'heure. Pardonnez-moi, sur cette dernière question, de ne pas être plus précis.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Drian, qui dispose encore d'une minute.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends acte de vos déclarations sur les deux premiers points.

Sur le premier, qui concerne les financements, vous avez donné une nouvelle intéressante.

En ce qui concerne le deuxième point, je regrette simplement qu'on n'ait pas agi plus tôt, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire, pour reprendre de bonnes initiatives qui avaient été prises antérieurement. Vous l'avez reconnu, et j'en prends acte.

Sur le troisième point, je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous déclarez être convaincu de l'utilité de cet enseignement bilingue et de son importance, que vous saisissiez le ministre de l'éducation nationale de manière pressante, car c'est une affaire qui doit être réglée dans les quinze jours. Si le ministre de l'éducation nationale ne répond pas et n'honore pas les engagements de son prédécesseur dans les quinze jours qui viennent, cette expérience sera terminée.

Demain, se réuniront en Bretagne, toutes opinions politiques confondues, mais avec la volonté de maintenir une expérience forte et originale, l'ensemble des écoles Diwan et tous ceux qui les soutiennent. Ils attendent des réponses. Ils en attendaient une ce matin. Cela n'est pas possible puisque cela ne dépend pas de vous, mais de M. Monory. Il faut donc que celui-ci se presse, sinon, vous serez en complète contradiction avec lui, et il faudra bien le dire publiquement.

CLASSEMENT DU PAYS D'AUGE EN ZONE DÉFAVORISÉE

M. le président. M. André Fanton a présenté une question n° 206, ainsi rédigée :

« M. André Fanton rappelle à M. le ministre de l'agriculture que le pays d'Auge, malgré la réputation de prospérité agricole qui fut la sienne, est durement touché par la politique de restructuration du secteur laitier. La situation est d'autant plus préoccupante que le relief et la qualité de la terre rendent pratiquement impossible toute diversification ou reconversion de la production agricole laitière. Les gouvernements européens ont la possibilité, en vertu des textes communautaires, de demander le classement de leurs régions agricoles en zones agricoles défavorisées (ce dont la R.F.A. ne s'est pas privée puisque 50 p. 100 de sa surface agricole est ainsi classée), dès lors que celles-ci, dans le cas de régions autres que montagnardes, « subissent des régressions de population dépendant d'une manière prépondérante de l'activité agricole, ce qui mettrait en péril la viabilité de la zone et son peuplement ». Ce critère est incontestablement applicable au

cas du pays d'Auge : 42 p. 100 de sa population est rurale et le nombre d'exploitations agricoles est en décroissance rapide. Les agriculteurs augeons connaissent de plus en plus de difficultés pour obtenir un revenu convenable. On constate donc un abandon des terres et un dépeuplement accéléré de cette région qui compte, rappelons-le, une forte proportion d'agriculteurs en difficulté ayant sollicité une aide de l'Etat. En 1983, la direction départementale de l'agriculture du Calvados avait établi un dossier en vue de faire classer le pays d'Auge en zone agricole défavorisée. Les différents départements ministériels concernés n'ont pas jugé utile de soumettre le cas du pays d'Auge aux autorités communautaires. Il est clair que ni la proximité de Paris ni la soi-disant nécessité de ne prendre en compte que de grandes entités géographiques ne sauraient faire obstacle à une telle décision. Il n'est, pour s'en convaincre, que de lire la directive du Conseil des Communautés européennes du 30 septembre 1986 portant la liste des zones agricoles défavorisées françaises. On peut en effet y trouver à la fois des régions proches de Paris et des zones ne comptant que quelques cantons sans que pour autant tout le département ait été retenu. Il lui demande donc, à l'heure où le ministre opère une révision de la carte des zones agricoles défavorisées françaises, de lui faire savoir quelles sont ses intentions en ce qui concerne le pays d'Auge. »

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

M. André Fanton. Je vois au banc du Gouvernement M. le ministre chargé des réformes administratives et M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication, mais je regrette de ne pas voir M. le ministre de l'agriculture. Je le regrette d'autant plus - je ne sais pas si je dois, à cet égard, m'adresser à la présidence - que j'avais pris la précaution de faire part de mon intention de poser ma question à M. le ministre de l'agriculture il y a maintenant sept semaines. C'est là, me semble-t-il, un délai suffisant pour que les membres du Gouvernement puissent prendre leurs dispositions pour répondre aux questions qui leur sont posées.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne sais pas lequel d'entre vous va me faire l'honneur de lire la réponse qui a été faite par les services - et qui, j'espère, ne sera pas la pure et simple reprise d'une réponse à une question écrite faite après six mois d'attente - mais je voudrais insister sur les difficultés que rencontre le pays d'Auge.

Dans l'imagerie populaire, le pays d'Auge passe pour une région d'une immense prospérité. Les boîtes de camembert, si je puis dire, ont popularisé l'image de pomniers en fleurs, de vaches prospères et d'herbe verte.

Cette image appartient malheureusement au passé. Aujourd'hui, le pays d'Auge est une région qui souffre.

Depuis des mois, j'ai demandé au ministre de l'agriculture d'intervenir auprès des Communautés européennes pour que cette région soit classée en zone défavorisée.

Cette demande avait d'ailleurs été présentée, lors du débat budgétaire, par mon collègue Daniel Goulet, qui, dans la séance du 30 octobre, avait insisté auprès du ministre sur la nécessité de faire reconnaître la particularité du Bocage normand et du Pays d'Auge en les classant en zones défavorisées, avec toutes les compensations qui s'attachent à ce classement. Le ministre de l'agriculture avait répondu : « Je me réjouirais si le Bocage normand pouvait bénéficier de ce classement à l'issue des procédures qui ont été engagées. Nous travaillerons donc ensemble dans cette perspective. »

Jusqu'à présent, ce travail me paraît solitaire et dépourvu de résultat.

Messieurs les ministres, la République fédérale d'Allemagne a obtenu des Communautés européennes de faire classer 50 p. 100 de sa surface agricole en zone défavorisée. Nous en sommes, nous, à 41,5 p. 100. Nous avons donc de la marge.

On dit, dans les services du ministère de l'agriculture, que le Pays d'Auge est près de Paris - c'est très relatif - et que toute région proche de Paris doit avoir une prospérité correspondant à cette proximité.

Je rappelle cependant que le Gouvernement a récemment demandé à la Communauté européenne le classement d'un certain nombre de zones défavorisées qui sont proches de la région parisienne.

Je n'en citerai que deux : l'arrondissement de Montargis, dans le département du Loiret, et l'arrondissement d'Auxerre, dans le département de l'Yonne.

L'une et l'autre de ces régions sont réellement à proximité de Paris.

Quelles sont les conditions pour qu'une région soit classée en zone défavorisée ? Il faut qu'elle présente un certain nombre de handicaps.

Ces handicaps sont malheureusement ceux du Pays d'Auge : un sol argileux, souvent trop humide, un relief vallonné, donc insusceptible de transformations.

Depuis que la politique des quotas laitiers a été mise en œuvre, ce pays se trouve dans une situation qui, de jour en jour, se détériore.

Contrairement à ce qu'on peut imaginer dans les bureaux ministériels parisiens, les friches apparaissent. Le Pays d'Auge comporte des zones entières qui ne sont plus appropriées et qui ne sont plus exploitées. De plus en plus d'agriculteurs sont incapables de faire face aux sujétions résultant de l'institution des quotas laitiers et sont obligés d'abandonner la terre. Les terres sont devenues invendables. Or, depuis des mois, le ministre de l'agriculture me répond simplement que des études sont en cours.

On ne peut plus continuer à faire des études. Il faut décider. Ce qui a été fait pour le Loiret ou pour l'Yonne peut être étendu au Pays d'Auge, à condition qu'on veuille bien l'étudier.

Il est difficilement imaginable de reconverter ces zones sans un effort de la collectivité.

Je ne comprends pas, messieurs les ministres, que le ministère de l'agriculture reste impavide devant ces situations. Il a pris un certain nombre de décisions en faveur de telle ou telle région, mais le Pays d'Auge ne l'intéresse pas.

Ma question est simple - mais je crains que vous ne puissiez y répondre car vous n'êtes pas chargés de l'agriculture. Quand le ministre de l'agriculture va-t-il proposer à la Commission des Communautés européennes de classer le Pays d'Auge en zone défavorisée.

Qu'on ne me dise pas que c'est trop près de Paris, comme on le dit dans les bureaux du ministère ! Qu'on ne me dise pas qu'il faut classer des départements entiers ! Ce n'est pas vrai. Il s'agit d'une question de volonté politique ! J'attends du ministre de l'agriculture qu'il fasse preuve de cette volonté !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

M. André Fanton. Vous êtes au moins le ministre de la culture, mais sans « agri » ! *(Sourires.)*

M. Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat. Comme vous l'avez remarqué, monsieur Fanton, ministre de l'agriculture n'a pu - contre sa volonté - être présent ce matin. Il m'a chargé de vous transmettre sa réponse. Ce que je vais faire le plus fidèlement possible, en vous priant par avance de m'excuser de ne pas répondre aussi directement que vous le souhaitiez à l'ultime question que vous avez posée.

Vous avez rappelé, monsieur Fanton, la situation de l'agriculture du pays d'Auge, essentiellement vouée à la production laitière et donc particulièrement frappée par l'application des quotas. Et vous avez demandé le classement de cette région agricole en zone défavorisée.

Le classement en zone agricole défavorisée doit répondre à l'application de critères objectifs définis d'une manière générale par la Communauté.

Ces critères reposent essentiellement sur une appréciation de l'évolution démographique, sur une faible production agricole par hectare - inférieure à 80 p. 100 de la moyenne nationale - et, enfin, sur un faible niveau de revenu brut par exploitation - également inférieur à 80 p. 100 de la moyenne nationale.

Les interventions spécifiques appliquées dans les zones défavorisées consistent essentiellement en des aides supplémentaires à l'installation et à la modernisation des exploitations.

Elles seraient par conséquent susceptibles de faciliter la nécessaire diversification de l'agriculture du pays d'Auge, malgré toutes les difficultés que cela comporte et que le ministre de l'agriculture n'ignore pas.

Le dossier du pays d'Auge fait actuellement l'objet d'une instruction approfondie de la part des services compétents du ministère de l'agriculture - les « services », non pas les « bureaux ».

Les difficultés générales de l'agriculture et l'évolution divergente des différents types de production se traduisent par des modifications différentes d'une région à l'autre.

Il est clair qu'un aménagement de la politique des zones agricoles défavorisées s'impose.

Un groupe de travail : administration-profession examine actuellement l'ensemble des questions qui concernent les zones agricoles difficiles. Ce groupe de travail transmettra au ministre de l'agriculture des propositions avant l'été.

Mais il importe de rappeler ici les interventions de l'Etat d'ores et déjà acquises qui peuvent largement contribuer à développer l'agriculture du pays d'Auge.

Tout d'abord, dans le cadre du plan de restructuration laitière adopté par le Gouvernement, les producteurs peuvent bénéficier de l'intervention de l'Etat, à laquelle se sont jointes celles de la région, du département et des professionnels, dans le cadre d'une convention particulière signée le 4 mai 1987, destinée à encourager la libération des références laitières et à permettre à ces jeunes de s'installer ou à des agriculteurs déjà installés de constituer des exploitations mieux structurées, capables notamment de créer des ateliers complémentaires à l'activité laitière, laquelle restera naturellement dominante dans le pays d'Auge.

Ensuite, l'intervention du Fonds interministériel pour le développement et l'aménagement rural est acquise pour appuyer l'adaptation et la modernisation de l'agriculture du pays d'Auge.

En effet, dans les zones rurales telles que le pays d'Auge, où les activités industrielles, commerciales, artisanales et agricoles connaissent des difficultés structurelles, l'intervention du F.I.D.A.R. peut aider à la réalisation des études et des expérimentations de systèmes de production nouveaux, plus diversifiés et mieux adaptés aux conditions propres de la petite région concernée.

L'intervention du F.I.D.A.R. peut également faciliter les investissements collectifs induits par les productions nouvelles.

Pour que cette action connaisse un réel succès, il est nécessaire que les interventions du F.I.D.A.R. comme celles du plan de restructuration laitière soient concentrées sur des zones géographiques précises et sur des programmes définis et finalisés.

Le Gouvernement invite tous les partenaires - élus et responsables professionnels - à s'associer à cette démarche et à participer à l'effort nécessaire.

Voilà, monsieur Fanton, la réponse que M. le ministre de l'agriculture m'a demandé de bien vouloir vous transmettre, - ce que j'ai fait fidèlement.

M. le président. La parole est à M. André Fanton, qui ne dispose plus que d'une minute.

M. André Fanton. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir fidèlement transmis la réponse de M. le ministre de l'agriculture. Mais elle ne m'a pas appris grand chose, car, à une question écrite que j'avais posée le 1^{er} septembre 1986, que j'avais rappelée le 2 février 1987 et une troisième fois le 2 avril, le ministre avait fini par répondre, le 4 mai, au moment où ma question a été inscrite, à peu près ce que vous venez de me dire.

Je voudrais que vous lui transmettiez plusieurs observations.

Vous m'avez indiqué quelles étaient les conditions pour qu'une zone agricole soit considérée comme défavorisée.

Vous avez parlé du handicap d'un sol argileux ; j'en avais parlé. Du relief ; j'en avais également parlé. De la production agricole par hectare, inférieure, avez-vous dit, à 80 p. 100 de la moyenne nationale ; en réalité, de 66,9 p. 100, soit très en dessous de la moyenne.

S'agissant des revenus, vous avez avancé le chiffre de 80 p. 100. Non ! Le pays d'Auge est à 60 p. 100 du revenu brut moyen !

La démographie est également déclinante dans les régions rurales.

Le ministre de l'agriculture enchaîne étude sur étude et me parle tantôt du F.I.D.A.R., tantôt d'autre chose, sans jamais arriver à conclure.

Je veux bien qu'on réexamine le cas de toutes les zones agricoles défavorisées de France. Pour ma part, je n'ai pas d'ambition aussi grande. Je souhaite simplement que le ministère de l'agriculture et ses services - je n'ai pas dit « ses bureaux » - veuillent bien se pencher une fois pour toutes sur ce dossier et constater que tous les critères requis sont réunis.

Les exploitants agricoles du pays d'Auge ne comprennent toujours pas pourquoi le ministère de l'agriculture ne prend pas cette décision.

J'espère que, une prochaine fois, le ministre de l'agriculture lui-même voudra bien écouter mes réflexions.

TRANSFERT DU MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET PROJET INFORMATIQUE SCRIBE

M. le président. M. Michel Charzat a présenté une question, n° 210, ainsi rédigée :

« M. Michel Charzat attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, sur le transfert de l'administration centrale des finances à Bercy et plus précisément sur les implications du projet informatique SCRIBE. L'enjeu culturel et urbanistique du déménagement des finances est bien connu. Le projet du Grand Louvre ne peut que servir l'aura culturelle de notre capitale. Mais un aspect tout aussi important est parfois oublié : il s'agit de l'enjeu industriel : le devenir du réseau SCRIBE sur le site du futur ministère à Bercy reliant 5 500 personnes pour 2 000 postes de travail informatisé, dans cinq bâtiments distincts. L'aboutissement de ce projet revêt une triple signification : une expérience précieuse pour un ensemble d'entreprises d'informatique et d'électronique, au premier rang desquelles Bull ; une vitrine pour la (re)conquête du marché français, et européen, et pour l'exportation d'un savoir-faire hors d'Europe sur le secteur très porteur des réseaux à valeur ajoutée, où la compétition fait rage ; la crédibilité de la participation française aux efforts de normalisation internationale dans le domaine de la communication (O.S.I.), afin de ne pas tomber sous la coupe d'I.B.M. L'abandon, même partiel, de ce projet, ou de nouveaux retards, aurait de gros inconvénients : outre le gaspillage des fonds publics, cela porterait un coup grave à l'informatique et à l'électronique françaises. Il lui demande quels services occuperont les locaux de Bercy (livrés depuis septembre 1986) et dans quels délais ? Quels sont les échéanciers d'installation pour les autres bâtiments (A, B et C), les ministères et leurs cabinets ? A combien il estime le coût, pour les finances publiques : de l'inoccupation des bâtiments de Bercy, des retards pris sur le chantier du Louvre ? A quelle date le Grand Louvre pourra-t-il être ouvert au public ? Quelle partie du retard (au-delà du 1^{er} janvier 1988, date initialement annoncée) sera-t-elle imputable au maintien, plus longtemps que prévu, des finances à Rivoli ? Quelles dispositions compte-t-il prendre pour limiter les inconvénients sur le développement du réseau SCRIBE des retards déjà constatés ? »

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

M. Michel Charzat. Ma question s'adressait effectivement à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation.

Je souhaitais attirer l'attention de M. Balladur sur le transfert de l'administration centrale des finances à Bercy et, plus particulièrement, sur les implications du projet informatique SCRIBE.

Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication, l'enjeu culturel et urbanistique du déménagement des finances est bien connu.

Le projet du Grand Louvre ne peut que servir l'aura culturelle de notre capitale. Mais un aspect tout aussi important est parfois oublié : il s'agit de l'enjeu industriel. En effet, le devenir du réseau SCRIBE sur le site du futur ministère à Bercy nous préoccupe puisqu'il s'agit de relier 5 500 personnes pour 2 000 postes de travail informatisé, dans cinq bâtiments distincts.

L'aboutissement de ce projet revêt une triple signification économique, que je rappelle.

Premièrement, il s'agit d'une expérience précieuse pour un ensemble d'entreprises d'informatique et d'électronique, au premier rang desquelles Bull.

Deuxièmement, il s'agit d'une vitrine pour la reconquête du marché français et européen, et pour l'exportation d'un savoir-faire hors d'Europe sur le secteur très porteur des réseaux à valeur ajoutée, où la compétition internationale fait rage.

Troisièmement, il s'agit de la crédibilité de la participation française aux efforts de normalisation internationale dans le domaine de la communication, afin de ne pas tomber définitivement sous la coupe d'I.B.M..

Monsieur le secrétaire d'Etat, l'abandon, même partiel, de ce projet ou de nouveaux retards auraient, à l'évidence, de gros inconvénients : outre le gaspillage de fonds publics, tout retard supplémentaire porterait un coup grave à l'informatique et à l'électronique française.

C'est pourquoi je vous pose les questions suivantes.

Quels services occuperont les locaux de Bercy, livrés - je vous le rappelle - depuis le mois de septembre 1986, et dans quels délais ? Quels sont les échéanciers d'installation pour les autres bâtiments, A, B et C, pour les ministères et leurs cabinets ?

A combien estimez-vous le coût, pour les finances publiques, de l'inoccupation des bâtiments de Bercy et des retards pris sur le chantier du Louvre.

A quelle date le Grand Louvre pourra-t-il être ouvert au public ? Quelle partie du retard au-delà du 1^{er} janvier 1988, date initialement annoncée, sera-t-elle imputable au maintien, plus longtemps que prévu, des finances à Rivoli ?

Enfin, quelles dispositions comptez-vous prendre pour limiter les inconvénients sur le développement du réseau SCRIBE des retards déjà constatés ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

M. Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat. Je tiens à rassurer M. Charzat sur l'avenir du projet SCRIBE, qui n'est pas en retard et, à plus forte raison, nullement abandonné.

M. Balladur me prie de bien vouloir rappeler - et je le ferai de manière très fidèle - que le système de communication et de réseau informatique et bureautique évolutif SCRIBE poursuit un triple objectif : concevoir un système hétérogène et normalisé de communication d'entreprise, susciter une offre industrielle nationale, réaliser un pré-cablage complet des immeubles du ministère des finances.

Il s'agissait, en effet, de créer au ministère des finances l'infrastructure de communication nécessaire à l'utilisation par les services des méthodes de travail les plus performantes : traitement de texte, traitement sur micro-ordinateurs, accès à des banques de données, etc.

SCRIBE a, dès le début, été conçu en fonction des normes internationales et en association avec les constructeurs français : dès septembre 1985, la société Bull a annoncé la commercialisation du produit défini, dans le cadre du projet, sous le nom de *blue green*.

Votre crainte, monsieur Charzat, est donc sans fondement et je voudrais apaiser votre inquiétude : avec Scribe, le ministère des finances et l'industrie française de l'électronique ont réalisé une application exemplaire, qui est déjà opérationnelle.

Les deux premiers immeubles de Bercy - bâtiments D et E - sont en effet entièrement câblés et les trois autres bâtiments, A, B, et C, le seront dans les délais voulus, au rythme de leur livraison.

Les agents du ministère des finances ont, bien entendu, été et seront formés aux techniques d'installation et de gestion du réseau afin que les services du ministère aient la maîtrise du savoir-faire en la matière.

Le développement du projet Scribe est donc exactement parallèle à l'occupation des immeubles de Bercy. Celle-ci, en effet, se fera tout naturellement au fur et à mesure de la livraison des bâtiments. C'est ainsi qu'une partie des services de la direction générale des impôts est actuellement en train de s'installer dans le bâtiment situé le long du quai de la gare de Lyon - c'est l'opération O.D.L. Les autres immeubles seront occupés dès leur livraison, le bâtiment C au début de 1988, les bâtiments A et B au tout début de 1989.

Il est, par ailleurs, inexact de parler de coût du maintien du ministère des finances à Rivoli : en effet, si celui-ci a conduit à quelques aménagements mineurs dans l'organisation du chantier de l'établissement public du Grand Louvre, il a par contre évité d'avoir à prendre en location les bureaux nécessaires aux 2 000 fonctionnaires qui auraient dû quitter le Louvre, dans l'attente de la livraison des immeubles de Bercy. En effet, le départ précipité en 1986 des services installés au Louvre, annoncé en 1985, n'avait pas fait l'objet d'une préparation sérieuse et aucune solution concrète n'était envisagée pour l'accueil des agents dans l'attente de la livraison de Bercy.

Telle est, monsieur le député, la réponse que M. le ministre d'Etat m'a chargée de vous adresser.

M. le président. La parole est à M. Michel Charzat, qui dispose de quatre minutes.

M. Michel Charzat. Je remercie M. le secrétaire d'Etat d'avoir bien voulu transmettre l'information que le ministre d'Etat lui a demandé de m'adresser, mais j'aurais préféré que M. Balladur ou M. Juppé trouvent le temps nécessaire pour venir me donner des explications plus convaincantes.

En effet, votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, n'a pas apaisé mes craintes.

Vous avez indiqué que le chantier devait s'achever au début de janvier 1989.

Il avait été initialement annoncé que l'achèvement des travaux se ferait en janvier 1988. Puis, voici quelques semaines, nous avons appris que, par suite de retards, les travaux s'achèveraient en août 1988.

Aujourd'hui, vous différez encore dans le temps la date prévisible d'achèvement des travaux.

Il est clair que ces retards successifs sont liés aux caprices des décideurs de la rue de Rivoli, aux intouchables de la rue de Rivoli, qui renâclent devant la décision, maintes fois annoncée, de leur installation à Bercy. Je rappelle, en effet, que M. Juppé a déclaré voilà quelques semaines, le 25 mars dernier : « Il n'est pas question, pour l'instant, que le ministère des finances et celui du budget, ainsi que les fonctionnaires du Trésor et du budget, quittent le Louvre pour s'installer à Bercy. »

Nous sommes donc devant une situation ubuesque, qui continue à produire ses effets et dans laquelle le ministère des finances est à la fois juge et partie, bloquant ou débloquent, à son gré, les fonds nécessaires pour faire avancer ou retarder, voire pour faire s'enliser, un projet qui le gêne.

C'est la raison pour laquelle je ne peux que regretter le caractère très insatisfaisant de la réponse qui m'a été apportée, notamment sur le plan économique, sur lequel j'ai souhaité mettre l'accent car c'est un aspect qui est peu connu de l'opinion. Il est à craindre, hélas ! que le gâchis financier et culturel auquel nous sommes confrontés ne se double d'un gâchis économique lié à la non-mise en œuvre du projet dit SCRIBE, projet dont vous avez bien voulu rappeler qu'il formait un tout, une opération cohérente qui sera nécessairement ralentie par le retard d'installation des bâtiments A, B et C.

STATIONNEMENT AVENUE CHARLES-FLOQUET

M. le président. M. Edouard Frédéric-Dupont a présenté une question, n° 192, ainsi rédigée :

« M. Edouard Frédéric-Dupont demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la réforme administrative, sur quel texte il s'appuie pour réserver au personnel de son ministère des emplacements qui dépassent la surface de la façade du bâtiment qu'il occupe avenue Charles-Floquet. Il lui rappelle que son ministère occupe le 25, avenue Charles-Floquet et non les immeubles du 23 et du 27. L'occupation de ces places de stationnement et l'arrogance de certains chefs de service provoquent l'exaspération des riverains. Il lui demande s'il compte inciter son personnel à utiliser les transports en commun dans un arrondissement où la multiplication des bureaux, des ministères, des ambassades et des musées pose un problème de stationnement pour des habitants qui ont le droit d'y vivre dans des conditions normales. »

La parole est à M. Edouard Frédéric-Dupont, pour exposer sa question.

M. Edouard Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre chargé de la réforme administrative, je suis maire d'un arrondissement qui a le redoutable privilège de compter un grand nombre de ministères, d'ambassades, d'établissements publics, de sièges de partis politiques. Cela nous vaut d'avoir un nombre considérable de places de stationnement neutralisées par des barrières de protection, et les quelques places qui subsistent sont réservées pour les fonctionnaires des ministères. On oublie trop qu'il y a dans le 7^e arrondissement de simples citoyens qui ont le droit d'avoir des voitures et de pouvoir se garer sans encourir des procès-verbaux.

Votre ministère, par exemple, occupe le 25, avenue Charles-Floquet. Or, quand les habitants des 23 et 27 stationnent devant leur demeure, ils sont injuriés par certains membres de votre cabinet. Je viens donc ici exprimer l'exaspération des habitants du 7^e arrondissement devant de tels abus.

Pourquoi fais-je appel à vous particulièrement, monsieur le ministre, alors que, dans cette affaire, vous n'êtes pas le plus coupable ? D'abord parce que, au moment où plusieurs de vos collègues tiennent en matière de politique des propos maladroits, le moins qu'on en puisse dire, c'est que vous avez la sagesse de vous taire, ce dont je vous félicite. Ensuite, parce que vous avez, durant de longues années, exercé avec une incomparable maîtrise les plus hautes fonctions de l'administration de la capitale et que vous connaissez le problème parisien le plus grave à l'heure actuelle : celui du stationnement et de la circulation. Le maire de Paris vient d'ailleurs de constituer une commission à ce sujet.

Par votre attitude, monsieur le ministre, vous pouvez donner un exemple à tous vos collègues. Je vous demande donc si vous avez l'intention d'adresser une circulaire à vos fonctionnaires, les priant de respecter les droits des riverains de leur ministère et de donner l'exemple du civisme en utilisant, pour venir à leur bureau, les transports en commun.

M. la président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la réforme administrative.

M. Camille Cabana, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la réforme administrative. Monsieur le député, j'aurais lieu d'être étonné que le modeste ministère de la réforme administrative, qui occupe des locaux d'une superficie très petite, avenue Charles-Floquet - un peu moins de 400 mètres carrés - ait pu, par sa présence, apporter un élément de trouble qui vienne trouver son écho jusque dans cette assemblée.

Mais, comme vous l'avez rappelé, j'ai peut-être moins de raisons de m'étonner, que d'autres, car pour m'étonner il faudrait que j'oublie la vigilance qui a toujours été la vôtre en ce qui concerne ce type de problème dans le 7^e arrondissement de Paris et la constante sollicitude que vous avez toujours portée aux préoccupations de vos administrés.

Cela dit, monsieur le député, je regrette, étant tout de même, en quelque sorte, un peu aussi votre administré, de ne pas bénéficier de votre bienveillance ou, tout au moins, pas totalement. J'ai l'impression que, quoique étant administré du 7^e arrondissement, vous ne m'avez pas encore tout à fait accordé ma naturalisation (*Sourires.*)

J'en viens au problème qui vous préoccupe. De quoi s'agit-il ? De quelques mètres, de part et d'autre du bateau de l'immeuble sis 25, avenue Charles-Floquet. Je précise que les emplacements neutralisés permettent le stationnement, selon leur taille, de quatre ou cinq véhicules et que ces emplacements - je suis sûr que cet argument vous parlera - ne font pas l'objet d'une surveillance. Par conséquent, en dépit d'un panneau réservant le stationnement aux véhicules du ministère, les places sont parfois occupées par des véhicules étrangers à celui-ci. Donc, si privilège il y a, il est vraiment très modeste ! D'ailleurs, les problèmes de stationnement que connaît le 7^e arrondissement sont infiniment plus graves que ceux occasionnés par mon ministère.

S'agissant du fondement juridique de cette réglementation, je vous indique qu'il s'agit d'un arrêté du 15 septembre 1971 du préfet de police.

Mon ministère s'est installé avenue Charles-Floquet au début du mois d'août 1986. La mesure que vous incriminez date du 3 octobre 1986. Cette date, monsieur le député,

montre que la préoccupation qui a prévalu dans l'édiction de cette mesure n'est pas du tout, comme vous semblez le penser, un souci de commodité mais en fait un impératif de sécurité. En effet, à la suite des événements que Paris a connus au mois de septembre dernier, tous les ministères et établissements publics ont reçu des directives pour adopter des mesures de sécurité aux abords de leurs locaux.

Je tiens à vous préciser, monsieur le député, que si nous avions appliqué les normes de neutralisation du domaine public recommandées par les services de police compétents, il aurait fallu neutraliser beaucoup plus de quatre ou cinq emplacements. C'est moi-même qui, contre l'avis des services compétents et dans le souci de réduire la gêne que pouvaient subir les riverains, ai pris la responsabilité de limiter la zone de neutralisation à un espace beaucoup plus restreint.

Enfin, sachez, monsieur le député, que mon ministère, dont j'ai dit à plusieurs reprises qu'il était modeste, comporte en tout et pour tout un effectif de trente personnes, ministre et concierge compris. (Sourires.) Sur ces trente personnes, vingt-cinq utilisent les transports en commun pour leurs trajets domicile-travail. Vous conviendrez avec moi que si cette proportion était à Paris la règle générale, les problèmes de circulation et de stationnement, qui vous préoccupent à fort juste titre et depuis de longues années, trouveraient une solution, en tout cas se présenteraient sous de bien meilleures auspices.

J'espère, monsieur le député, car je connais votre bienveillance et votre sens de l'équité, que quand vous aurez mis bout à bout la modestie de notre situation, la volonté que nous avons eue de ne pas apporter de troubles dans notre voisinage, vous voudrez bien transformer l'irritation que vous avez marquée en une indulgence dont je vous sais capable. Je vous en remercie d'avance.

RÉSEAU AUTOROUTIER DE LA CÔTE D'AZUR

M. le président. M. Charles Ehrmann a présenté une question, n° 215, ainsi rédigée :

« M. Charles Ehrmann expose à M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports les inquiétudes de la population de la Côte d'Azur, symbolisées par l'intervention du président du conseil général, des députés de la majorité, de la chambre de commerce des Alpes-Maritimes, devant un projet autoroutier de 2 700 kilomètres qui ne concerne pas la Côte d'Azur. Or cette dernière souffre de plusieurs handicaps naturels : a) l'éloignement : 1 080 kilomètres de Paris par le chemin de fer, 980 kilomètres par la route et 680 kilomètres par avion ; b) l'écran alpin, qui isole la Côte d'Azur de l'intérieur, de l'Europe centrale et septentrionale, auxquels s'ajoute un handicap historique, puisque le rattachement de 1860 a donné un chemin de fer qui ne relie pas directement la Côte à la vallée du Rhône et fait faire à ses habitants 100 kilomètres de plus. Même pour les routes, l'inexistence des voies royales construites au XVIII^e siècle a obligé le département à des efforts gigantesques non seulement au plan routier mais aussi, pour compenser en partie, dans la construction d'un aéroport, le deuxième de France. Le résultat est que pour venir de l'intérieur ou de l'Europe septentrionale et centrale sur la Côte d'Azur, on passe par la vallée du Rhône ou l'Italie, ce qui est une aberration pour une région touristique, réservoir de devises pour la France. Si le plan autoroutier prévoit de larges crédits pour la vallée de la Durance et quelques petites touches concernant la Côte d'Azur (Roya, Mescla), rien n'est prévu dans la vallée du Var pour la grande voie Nice-Digne, Sisteron-Grenoble (nationale 202), conduisant à la Suisse, l'Allemagne, la Scandinavie. Rien n'est prévu vers l'Italie septentrionale par la nationale 202. Le doublement de la chaussée A 8 entre La Turbie et Roquebrune n'existe pas encore ; cette autoroute A 8 sera saturée en 1995, d'autant qu'à son entrée dans le département elle est, jusqu'à Nice-Est, utilisée par les riverains et que son doublement n'est pas encore envisagé. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour remédier à ces difficultés. »

La parole est à M. Charles Ehrmann, pour exposer sa question.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le président, je joue à cache-cache avec M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je

suis venu hier soir de Nice - avec deux heures et demie de retard - pour poser ma question ce matin à M. Méhaignerie ; or, ce matin, il est à Nice ! Je la poserai donc à M. Douffiagues, et comme c'est un ami, il m'apportera certainement des apaisements.

Ma question traduit les inquiétudes de la population de la Côte d'Azur, c'est-à-dire des 900 000 habitants des Alpes-Maritimes et de la moitié des 800 000 habitants du Var, devant un projet de 2 700 kilomètres d'autoroutes destinés à « créer des transversales », à « lutter contre l'éloignement et l'enclavement » et à « tenir compte des perspectives européennes ». Trois thèmes qui concernent particulièrement la Côte d'Azur, et pourtant pas un kilomètre d'autoroute n'est prévu pour elle !

Ce projet oublie que la Côte d'Azur doit lutter contre les trois facteurs que je viens de citer.

D'abord, au plan naturel, la Côte d'Azur est éloignée puisqu'elle se trouve à 1 080 kilomètres de Paris par chemin de fer, à 980 kilomètres par la route et à 680 kilomètres par avion. De plus, elle est enclavée : elle est barrée au nord par un écran alpin qui nous donne un climat qu'on nous envie, mais qui nous isole de l'intérieur, de l'Europe centrale - Italie, Suisse, Allemagne - et septentrionale.

Ensuite, la région doit subir les conséquences de facteurs historiques. Rattachée à la France en 1860, la Côte d'Azur n'est pas reliée directement à la vallée du Rhône, ce qui l'éloigne de 100 kilomètres de plus. Privé des voies royales construites en France au XVIII^e siècle, mon département, qui, en 1860, n'avait pas une voie carrossable, a dû faire des efforts gigantesques. Pour compenser, en partie, ces facteurs naturels et historiques, les Alpes-Maritimes ont contribué très largement à la construction d'un aéroport devenu le deuxième de France et dont monsieur Douffiagues, vous inaugureriez prochainement le deuxième module.

Enfin, il y a des facteurs politiques. La Côte d'Azur appartient à une région à laquelle elle verse beaucoup plus d'argent qu'elle n'en reçoit. La politique autoroutière de cette région était insuffisante, puisqu'en 1985 elle n'attribuait qu'une somme de 50 millions de francs aux routes et autoroutes. Cependant, la nouvelle majorité régionale a décidé de porter son effort à 100 millions, ce qui a amené le Gouvernement à doubler le sien et à attribuer 400 millions à la P.A.C.A.

Mais il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle, pour venir de l'intérieur ou de l'Europe centrale et septentrionale vers la Côte d'Azur, on passe par la vallée du Rhône ou l'Italie, ce qui est une aberration pour une région touristique qui rapporte des devises étrangères.

Or, si le plan autoroutier prévoit de larges crédits pour la vallée de la Durance - la liaison Marseille-Sisteron-Grenoble - des crédits valables pour le Var occidental, très peu est fait pour la Côte d'Azur proprement dite, celle qui va de Saint-Tropez à Menton.

Le percement de la Mescla ne résout pas le grand problème posé par la nationale 202, qui, par Nice-Digne, doit nous conduire à nous raccorder à l'autoroute de la Durance, à Sisteron, et nous permettre de recevoir, nous aussi, les touristes d'Europe centrale et de Scandinavie.

Rien n'est prévu, à part quelques petits travaux sur la Roya, pour la nationale 204 qui conduit à l'Italie septentrionale et à Turin, région de quinze millions d'habitants.

J'ajoute, monsieur le ministre, que la chaussée entre La Turbie et Roquebrune n'a pas encore été doublée et que cette autoroute A 8 sera, selon vos services, saturée vers 1995, d'autant qu'à son entrée dans le département des Alpes-Maritimes elle est, jusqu'à Nice-Est, utilisée par les riverains.

C'est donc, monsieur le ministre, un cri d'alarme que lance la Côte d'Azur ; elle attend de vous des engagements.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. L'amélioration de la desserte de la Côte d'Azur constitue - vous le savez mieux que quiconque, monsieur le député - un problème complexe qui intéresse plusieurs itinéraires et justifie la réalisation de divers équipements routiers et autoroutiers.

Le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron a été inscrit au schéma directeur des autoroutes lors de la dernière réunion du comité interministériel d'aménagement du territoire consacrée à la révision de ce document. Ce projet va faire l'objet d'une étude de faisabilité afin de dégager les différentes variantes possibles.

Cette future autoroute constituera le premier tronçon d'un axe qui reliera Nice à Grenoble et au-delà, comme vous l'avez indiqué, à l'Europe centrale. Pour la partie méridionale de cette liaison Nice-Sisteron, deux itinéraires existent : la route nationale 85 et la route nationale 202.

La route nationale 202 est classée au schéma directeur en grande liaison d'aménagement du territoire et a bénéficié, vous l'avez rappelé, d'investissements importants dans la Mescla, au titre du contrat de plan Etat-région. Son aménagement, qui devra être adapté aux besoins d'une part et aux contraintes de site d'autre part, sera poursuivi activement dans le cadre des financements conjoints entre l'Etat et les collectivités territoriales. L'étude du parti d'aménagement à retenir sur cet axe très important est d'ores et déjà entreprise.

La liaison avec l'Italie septentrionale pose la question du percement d'un tunnel dans les Alpes du Sud. La décision de réaliser un tel ouvrage concerne également les autorités italiennes et nécessite des discussions difficiles et longues.

Pour permettre d'apprécier l'opportunité d'une telle réalisation, une mission a été confiée à M. Funel, ingénieur général des ponts et chaussées, concernant les traversées transalpines, notamment dans le sud des Alpes. Cette étude s'achèvera au cours de l'année 1987 et devrait montrer l'intérêt d'une nouvelle liaison internationale à hautes caractéristiques.

Par ailleurs, les dossiers concernant le doublement de l'autoroute A8 entre La Turbie et Roquebrune sont en cours d'élaboration. Ces projets permettront de résorber les difficultés que vous avez évoquées.

Enfin, lors de la dernière réunion du comité interministériel d'aménagement du territoire, il a été proposé d'inscrire au schéma directeur des autoroutes, la liaison La Foux - Fréjus qui apportera une amélioration notable aux problèmes de circulation sur le littoral.

M. le président. La parole est à M. Ehrmann, qui dispose encore de deux minutes.

M. Charles Ehrmann. Je ferai remarquer à M. le ministre que tous les journaux des Alpes-Maritimes qualifient le rapport Guichard et ses prospectives routières de danger mortel pour la Côte d'Azur.

Lorsque M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports s'est rendu, en février, sur la Côte d'Azur, nous avons été étonnés - pourtant nous reconnaissons ses qualités - de constater que ces problèmes lui paraissaient peu importants. Lui-même a été surpris par l'unanimité que nous manifestions pour nous opposer à lui.

Monsieur le ministre, vous serez obligé de répéter vendredi prochain les réponses que vous m'avez données aujourd'hui, parce que je serai présent à l'inauguration de la nouvelle gare aérienne où je vous ferai part des observations que je viens de présenter.

Cependant, permettez-moi de vous dire - et je mesure mes termes - que tout ce qui est fait maintenant avantage beaucoup trop la partie occidentale de la P.A.C.A. et ne nous satisfait pas. Je n'en dirai pas plus, car nous appartenons à la même majorité, mais sachez que mon cœur ne vous suit pas.

ROUTE NATIONALE 20 ET TUNNEL DU PUYMORENS

M. le président. M. Henri Cuq a présenté une question, n° 204, ainsi rédigée :

« M. Henri Cuq tient à appeler une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports sur le dossier du percement du tunnel du Puymorens et de l'aménagement de la R.N. 20. Il lui a déjà exposé toutes les retombées économiques et commerciales que peut laisser espérer la réalisation de cet ouvrage pour le département de l'Ariège. Compte tenu de l'intérêt de l'opération, des études préliminaires ont été lancées destinées à évaluer la faisabilité de l'ouvrage, son mode de réalisation et son financement. Il lui rappelle que l'élargissement de

la C.E.E. à l'Espagne et au Portugal n'a fait que rendre plus urgente la nécessité d'ouvrir de nouvelles voies entre la France et l'Espagne et que les perspectives du grand marché européen de 1992 et des jeux Olympiques de Barcelone ne peuvent que hâter la réalisation du tunnel. Par ailleurs, au terme du rapport FUNEL, l'axe Toulouse-Puymorens reste retenu au titre de grande liaison d'aménagement du territoire au schéma directeur. Il tient à souligner bien évidemment les investissements importants que l'Etat va entreprendre en 1987 dans le département de l'Ariège, notamment l'affectation de 49 000 000 francs pour la déviation de Saint-Jean-de-Verges et 43 000 000 francs pour la déviation de Saverdun, sans parler des études pour la déviation de Foix. Il a bien noté la décision du Gouvernement d'accélérer l'aménagement des routes nationales et particulièrement de la R.N. 20. Toutefois, il tient à lui signaler le mécontentement du conseil général de l'Ariège considérant que le département a été oublié par l'important plan routier présenté à l'issue du comité interministériel sur l'aménagement du territoire. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser l'état d'avancement des études entreprises sur le dossier du tunnel du Puymorens et il souhaiterait par ailleurs avoir confirmation que l'effort réalisé par l'Etat sur la R.N. 20 sera poursuivi en particulier au sud de Toulouse. Il lui demande enfin de bien vouloir lui préciser les participations financières envisagées notamment en ce qui concerne les crédits inscrits au contrat P.I.M. (Programme intégré méditerranéen). »

La parole est à M. Henri Cuq, pour exposer sa question.

M. Henri Cuq. Monsieur le ministre chargé des transports, je ne vous parlerai pas avec passion, comme mon collègue Ehrmann, des traversées transalpines : j'évoquerai pour ma part les traversées transpyrénéennes.

Le nouveau schéma directeur routier prévoit 1 500 kilomètres d'autoroutes qui vont s'ajouter aux 1 200 kilomètres déjà prévus. Ainsi, d'ici à l'an 2 000, comme vous avez eu l'occasion de le rappeler à plusieurs reprises, l'Etat va permettre le financement de 2 700 kilomètres d'autoroutes supplémentaires, ce qui constitue naturellement une avancée considérable.

Mais je suis l'élu d'un département dit défavorisé, et nous nous posons quelques questions qui dépassent le cadre du département et concernent plus généralement la région Midi-Pyrénées. Si nous n'avons pas le sentiment d'avoir été oubliés, nous avons cependant l'impression que la situation de la R.N. 20 n'a pas été étudiée de manière assez approfondie et que les travaux qui doivent y être réalisés n'ont pas été suffisamment évoqués.

Je parlerai d'abord du percement du tunnel du Puymorens.

L'élargissement de la Communauté à l'Espagne et au Portugal constitue pour nous un atout considérable et les jeux Olympiques de 1992 à Barcelone constituent une chance que nous ne voudrions pas laisser échapper. L'Ariège a déjà connu une déception il y a quelques années avec le rejet d'un projet de parc national. Aujourd'hui, le percement du tunnel du Puymorens apparaît comme une bouée de sauvetage à laquelle les Ariégeois, toutes tendances confondues, se raccrochent avec beaucoup de conviction.

Sur ce point, monsieur le ministre, j'aimerais obtenir quelques apaisements. Je sais qu'une étude est en cours, qu'elle a été financée conjointement par la Communauté et par le ministère de l'équipement. Je sais également que la nationale 20 figure toujours au schéma directeur routier. Mais je voudrais que vous puissiez me rassurer, ainsi que tous les Ariégeois.

Les travaux de la nationale 20 vont-ils se poursuivre et s'intensifier au sud de Toulouse ? Le tunnel du Puymorens va-t-il être percé, oui ou non ?

J'espère que votre réponse sera positive car j'attends non pas des apaisements, mais des certitudes et quelques assurances.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaques, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le

député, l'avenir de la nationale 20, même à distance d'Orléans (*Sourires.*), ne peut me laisser insensible, vous vous en doutez. M. le ministre de l'équipement attache une très grande importance à cette route, notamment à son cheminement entre Toulouse et la frontière espagnole.

Le récent comité interministériel d'aménagement du territoire en a affirmé le rôle en confirmant son statut de grande liaison d'aménagement du territoire. D'importants travaux sont d'ores et déjà en cours, comme la déviation de Saverdun et celle de Saint-Jean-de-Verges, après celles de Pamiers et Varilhes.

Le ministre a obtenu l'affectation de crédits européens pour la section Pinsaguel - Le Vernet et l'engagement des instances communautaires, dans le cadre des programmes intégrés méditerranéens, de participer à l'amélioration de la nationale 20. Des études sont en cours tout au long de l'itinéraire pour que les opérations soient prêtes et puissent être inscrites dans les contrats qui suivront la période du IX^e Plan. Le parti d'aménagement retenu est celui d'une route à deux fois deux voies, puis à deux voies avec contournement des agglomérations de Foix jusqu'à la frontière espagnole.

Le tunnel du Puymorens, quant à lui, doit faire encore l'objet d'études détaillées car, ainsi que vous le savez, sa rentabilité financière est incertaine. C'est donc sous le double aspect du trafic de transit et de l'aménagement du territoire que le ministre de l'équipement a réorienté les études pour évaluer en toute certitude les bénéfices à escompter d'un tel aménagement.

L'Etat assure la maîtrise d'ouvrage de ces études et apportera en 1987 une somme de 750 000 francs, à laquelle s'ajouteront 375 000 francs de la région, 375 000 francs des départements et 1 500 000 francs du Feder. Ces études devraient déboucher à la fin de l'année 1987 et permettre d'arrêter définitivement le parti à retenir.

M. le président. La parole est à M. Henri Cuq.

M. Henri Cuq. Monsieur le ministre, votre réponse me satisfait, et je vous en remercie, dans la mesure où elle laisse les portes ouvertes, en ce qui concerne non seulement la nationale 20 mais aussi l'accès à l'Espagne qui, je l'ai souligné, est essentiel pour nous.

ROUTE NATIONALE 20 ET TUNNEL DU PUYMORENS

M. le président. M. Augustin Bonrepaux a présenté une question, n° 211, ainsi rédigée :

« M. Augustin Bonrepaux expose à M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports que le schéma directeur routier national, présenté le 13 avril dernier, introduit de graves disparités à travers le territoire national. Ne tenant aucun compte de l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne, de la présence des jeux Olympiques à Barcelone en 1992 et de l'ouverture du marché unique européen à cette même date, il ne propose aucun aménagement nouveau pour la R.N. 20 entre Toulouse et la frontière espagnole. S'il se réalisait tel qu'il est prévu, il ne ferait qu'aggraver le retard de la partie centrale de la France située autour de l'axe Paris-Limoges-Toulouse-Barcelone, et particulièrement l'isolement de la région Midi-Pyrénées et de l'ensemble du massif pyrénéen. Cette voie constitue en effet, à partir de Toulouse, bien plus qu'un itinéraire de développement régional : c'est, d'une part, la seule voie française d'accès à l'Andorre, dont M. le Président de la République est coprinced ; d'autre part, le percement du tunnel de Puymorens doit en faire une voie européenne vers Barcelone, puisque l'Espagne a déjà aménagé l'itinéraire jusqu'à la frontière grâce au percement du tunnel du Cadix. Puisque la Communauté européenne a manifesté l'intérêt qu'elle porte au tunnel de Puymorens, en retenant son étude dans le cadre des P.I.M. et en s'engageant à participer à sa réalisation le moment venu, il est important de connaître aujourd'hui la position du Gouvernement français sur l'aménagement complet de la R.N. 20. M. le ministre peut-il nous dire : 1° pour quelle raison le programme routier présenté le 13 avril au C.I.A.T. ne mentionne pas de projet d'amélioration de la R.N. 20 au sud de Toulouse et ne fait pas référence au tunnel du Puy-

morens ; 2° si l'Etat est décidé à apporter sa contrepartie en crédits pour la réalisation du tunnel du Puymorens ; 3° pour quelle raison la R.N. 20 n'est pas classée dans les prolongements d'autoroutes jusqu'à la frontière espagnole ; 4° pourquoi le programme routier ne prévoit pas l'aménagement complet de l'axe R.N. 20 entre Paris et la frontière espagnole avant dix ans. »

La parole est à M. Augustin Bonrepaux, pour exposer sa question.

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre chargé des transports, vous avez déjà répondu à M. Cuq sur ce sujet. Mais je souhaite que vous nous donniez plus de détails sur l'avenir que le Gouvernement réserve à la nationale 20.

On l'a déjà souligné, le communiqué du C.I.A.T. du 13 avril dernier a suscité beaucoup d'émotion en Ariège, dans le massif pyrénéen et sur tout le parcours de la nationale 20, puisque cette émotion a été ressentie jusqu'à Limoges. En effet, il semble que la nationale 20 ait été oubliée.

L'absence de proposition concernant cette route au sud de Toulouse, alors que l'aménagement de l'axe Clermont-Ferrand-Béziers, dont la fréquentation est bien moindre - presque de moitié - est prévu avant dix ans, traduit l'isolement et l'oubli du massif pyrénéen.

Vous avez annoncé un certain nombre de mesures et affirmé que la nationale 20 n'était pas oubliée. Pourtant, les Pyrénéens et les Ariégeois se sentent délaissés, alors que la décision du C.I.A.T. affirmait pourtant en préambule qu'il fallait ouvrir les régions françaises sur l'Europe en développant les infrastructures routières. Eh bien ! A la lecture du compte rendu du C.I.A.T. et au vu des cartes officielles qui nous ont été communiquées par les services du Premier ministre, les Pyrénéens et les Ariégeois ne se sentent plus tellement français et se demandent s'ils seront européens un jour !

Monsieur le ministre, vous avez indiqué que 750 000 francs avaient été prévus pour les études du tunnel du Puymorens dans le budget de 1987. Mais la même somme était déjà prévue dans le budget de 1986 et les collectivités locales ont également affecté 750 000 francs à ces études en 1986. Pourquoi ces crédits de 1,5 million de francs n'ont-ils pas été engagés ? Pourquoi avoir fait trainer les études un an de plus ?

En ce qui concerne la nationale 20, certes, les déviations de Saint-Jean-de-Verges et de Saverdun sont en cours de réalisation, mais je rappelle qu'elles ont été engagées dès 1986, et que nous avions, en 1985, obtenu des crédits du FEDER pour lancer ces deux déviations dont la réalisation devait être terminée en 1988. Or nous ne trouvons rien de nouveau dans les dispositions annoncées à la suite du C.I.A.T. du 13 avril : d'où notre inquiétude.

Que prévoyez-vous en faveur de la nationale 20 ? Vous envisagez de réaliser une section d'autoroute entre Brive et Caussade. Allez-vous profiter de cette prise en charge par le secteur privé pour accélérer la construction des autres sections entre Vierzon et la frontière espagnole ?

Quels travaux seront entrepris en 1987, après cette date, et pour quel montant ?

Au sud de Toulouse, considérez-vous la nationale 20 comme une voie européenne ou seulement, ainsi que l'a laissé entendre M. le Premier ministre, comme une voie régionale ? N'oubliez pas qu'elle dessert l'Andorre et l'Espagne, laquelle a, de son côté, réalisé tous les travaux d'aménagement.

Acceptez-vous de la classer comme prolongement d'autoroute jusqu'à la frontière espagnole ? Quels travaux seront engagés pour que son aménagement soit terminé avant dix ans ? Pouvez-vous prendre un engagement à cet égard ?

En ce qui concerne le tunnel du Puymorens, je rappelle que les services de l'Etat ont déjà réalisé des études : le centre d'études techniques de l'équipement a fait des études de trafic et le centre d'étude des tunnels a évalué le coût de l'ouvrage et défini son tracé. Ces études ont été complétées par une étude économique et financière.

Que manque-t-il aujourd'hui pour prendre la décision ? Tous ces éléments ne sont-ils pas suffisants ?

De plus, la Communauté européenne a émis un avis favorable au financement de cette opération, ce qui devrait inciter à trancher très rapidement. Il ne manque que la décision de

l'Etat. Celui-ci veut-il entreprendre les travaux lui-même dès 1988 ou souhaite-t-il les donner en concession à une société d'économie mixte ?

Les collectivités locales sont prêtes à étudier la constitution d'une telle société en vue de réaliser cette opération mais dites-nous, monsieur le ministre, si vous êtes prêt à lui donner la concession des travaux.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaques, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Votre question, monsieur le député, rejoint, à quelques développements près, celle de M. Cuq. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai déjà dit mais j'apporterai des précisions complémentaires.

La R.N. 20 relie le sud de Toulouse à la frontière espagnole par le col du Puy-morens. Actuellement, au nord de Foix, le trafic est certes supérieur à 11 000 véhicules par jour, mais il décroît ensuite rapidement à 2 800 véhicules par jour avant Bourg-Madame et à 2 150 véhicules par jour au Puy-morens.

L'Etat a mené les études préliminaires destinées à fixer le niveau d'aménagement sur la R.N. 20, à savoir deux fois deux voies, puis deux voies avec contournement des agglomérations de Foix jusqu'à la frontière espagnole. Le montant des travaux à réaliser sur la R.N. 20 entre Toulouse et la frontière espagnole représente un total estimé à 1 300 millions de francs auxquels il convient d'ajouter le percement du tunnel du Puy-morens, soit 350 millions de francs.

La R.N. 20 au sud de Toulouse n'a pas été classée, c'est vrai, comme prolongement d'autoroute puisque, en fait, elle ne prolonge pas une autoroute et ne rejoint en Espagne aucune liaison d'un statut comparable, mais elle a été retenue au titre des grandes liaisons d'aménagement du territoire. La distinction entre ces deux appellations ne signifie pas une prise de position discriminatoire au profit de l'une par rapport à l'autre et celle qui a été retenue ne préjuge pas des priorités d'aménagement. En effet, le statut de grande liaison d'aménagement du territoire permet des aménagements volontaristes qui, au motif de l'aménagement du territoire, vont au-delà des pures nécessités techniques imposées par le trafic. C'est ce que j'ai rappelé il y a un instant à M. Cuq.

En ce qui concerne le tunnel du Puy-morens, le ministre de l'équipement a décidé de reprendre une partie des études, en tenant compte du trafic de transit mais aussi des nécessités de l'aménagement du territoire, puisque la rentabilité financière de l'opération n'est pas assurée.

J'ai également rappelé qu'au-delà des 750 000 francs attribués par l'Etat et des 750 000 francs attribués par les collectivités locales, le F.E.D.E.R. a accordé 1 500 000 francs. Ainsi, 3 millions de francs au total auront été affectés à la poursuite et à l'achèvement de ces études. En effet, c'est avant la fin de l'année 1987 que l'étude de faisabilité du tunnel doit être achevée. Au cours de la même année, des sondages et des levés topographiques seront réalisés.

C'est donc à la fin de l'année 1987, au vu des résultats des études financières, des relevés topographiques et des sondages, que la décision de réaliser le tunnel pourra être prise. Il n'y a donc pas eu de temps perdu.

BASSIN D'EMPLOI DE FLERS-CONDÉ-SUR-NOIREAU

M. le président. M. Michel Lambert a présenté une question, n° 212, ainsi rédigée :

« M. Michel Lambert attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports sur la situation du bassin d'emploi de Flers-Condé-sur-Noireau en Basse-Normandie. Comme le précisait une étude du comité économique et social régional, ce bassin, figurant parmi les trois bassins industriels importants de Basse-Normandie, cumule un maximum d'indicateurs défavorables à l'emploi, qu'il soit industriel ou agricole. Les efforts de réindustrialisation accomplis depuis quelques années n'ont pas permis d'empêcher la suppression de 2 150 emplois industriels. 1 528 personnes sont ainsi demandeuses d'emploi à Flers même, pour une population active estimée à 8 500 personnes. L'hémorragie risque maintenant de s'am-

plifier puisque, pour 1987, déjà 237 suppressions d'emplois ont été décidées chez Valéo et 70 ont eu lieu lors de la fermeture définitive des Tissages de Flers. Or, la Radiotechnique (R.T.I.C.) vient d'annoncer un plan de licenciement concernant 150 salariés et de très graves inquiétudes pèsent sur l'avenir du site industriel de Flers (plus de 650 salariés). En conséquence, il lui demande s'il entend prendre pour ce bassin d'emploi les mesures décidées lors du comité interministériel d'aménagement du territoire d'avril 1987, mesure d'orientation des investissements internationaux, mesure de décentralisation d'administrations ou d'établissements publics, mesure d'accompagnement des conversions industrielles et lui indique l'importance considérable pour le bassin d'emploi d'un désenclavement passant par la mise à quatre voies de la R.N. 26. »

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

M. Michel Lambert. Après les Alpes et les Pyrénées, c'est le bocage normand qui se rappelle à l'attention du Gouvernement.

Dans le bocage normand se trouve l'un des principaux bassins industriels de Basse-Normandie : celui de Flers-Condé-sur-Noireau. Or ce bassin subit depuis quelques années de graves désagréments dus en particulier à l'érosion de l'emploi industriel. Ce qui faisait sa force - ses vieilles entreprises bien implantées - est devenu sa faiblesse. Nous avons ainsi connu la crise du textile, avec les filatures et tissages de Flers, la crise de la sous-traitance automobile, avec l'entreprise Luchoire, la crise des équipementiers automobiles, avec Valéo, la crise de l'industrie électrique et électronique, avec Philips-France et maintenant la Radiotechnique, ce qui a abouti à un sinistre industriel que nous avions jusqu'à présent pu compenser par la recherche de nouveaux investisseurs, en particulier dans l'agro-alimentaire. Mais lorsqu'on crée 400 emplois d'un côté et que, de l'autre, on en perd 1 000 ou 1 500 en un ou deux ans, il est très difficile d'avoir une politique d'avenir.

Le Gouvernement entend-il prendre les mesures décidées lors du comité interministériel d'aménagement du territoire ?

En quelques années, nous avons perdu dans le bassin d'emploi de Flers-Condé-sur-Noireau plus de 2 150 emplois industriels. Il y a actuellement plus de 1 500 demandeurs d'emploi à Flers-ville, pour une population active estimée à 8 500 personnes. L'hémorragie que je signalais tout à l'heure risque de s'amplifier puisque, dès le début de l'année, nous avons eu 237 suppressions d'emplois à Valéo - vallée de la Vère et Condé-sur-Noireau, et 70 du fait de la fermeture définitive des Tissages de Flers, dont un de vos collègues, M. Descamps, fut le directeur général il y a quelques années ; la Radiotechnique vient d'annoncer 150 suppressions d'emplois. La population a donc de graves inquiétudes sur l'avenir industriel du site même de Flers, où resteraient 500 personnes si ces emplois étaient supprimés.

Comment le Gouvernement peut-il nous aider à construire ou reconstruire ce bassin d'emploi industriel, grâce aux mesures qui ont été prises lors du comité interministériel du mois d'avril ? Ces mesures nous intéressent : il s'agit de mesures d'orientation des investissements internationaux, de mesures de décentralisation d'administrations ou d'établissements publics, de mesures d'accompagnement de conversion industrielle, sans oublier la politique routière et le désenclavement du bocage, qui passerait par l'élargissement de la R.N. 26.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaques, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Le Gouvernement est tout à fait conscient, monsieur le député, des difficultés économiques que rencontre le bassin d'emploi de Flers-Condé-sur-Noireau. Il s'attachera, notamment en mobilisant les moyens du commissariat à l'industrialisation des régions de Haute et Basse-Normandie, avec l'appui de la D.A.T.A.R., à rechercher des solutions en faveur de cette zone.

Ainsi seront poursuivis les efforts qui ont déjà permis dans le passé d'aider à l'implantation de l'entreprise Sogéviandes, qui a bénéficié en 1986 d'une prime d'aménagement du territoire et d'une D.O.A. permettant la création de deux cents emplois, actuellement en cours de réalisation. On peut noter également des perspectives d'évolution favorables pour la société Luchaire de Messei qui envisage, dans sa branche automobile, un programme important d'investissement, de recherche et de développement, concrétisé par la création d'un centre d'acoustique à Flers.

Enfin, à Tinchebray, la chocolaterie du groupe Cantalou, dont l'effectif est de 138 personnes, vient de décider de développer ses activités dans l'Orne par la création à moyen terme d'une centaine d'emplois additionnels.

L'action entreprise dans ce domaine, je peux vous en donner l'assurance, sera poursuivie pour permettre à ce bassin d'emploi de surmonter dans les meilleures conditions possibles ses difficultés actuelles, qui sont réelles.

En ce qui concerne la nationale 26, le volume de trafic qui l'emprunte quotidiennement n'a pas permis de la retenir comme grande liaison d'aménagement du territoire. Actuellement, c'est vrai, sa mise à quatre voies n'est donc pas prévue.

Il faut d'ailleurs noter que la nationale 26 s'arrête à Argentan et que les dessertes routières principales du bassin d'emploi ont un statut départemental, dont l'amélioration relève par conséquent de la responsabilité du département.

Mais il faut aussi rappeler que le comité interministériel sur l'aménagement du territoire, lors de sa réunion du 13 avril dernier, a décidé d'inscrire au schéma directeur une autoroute Rouen - Le Mans et une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier entre Caen et Rennes. Ces deux axes permettront donc une excellente desserte de la Basse-Normandie, à laquelle pourront se raccorder les voies départementales, notamment celles qui desservent le bassin d'emploi de Flers - Condé-sur-Noireau.

M. le président. La parole est à M. Michel Lambert, qui dispose encore de quatre minutes.

M. Michel Lambert. Monsieur le ministre, votre réponse est intéressante sur certains points. En effet, vous m'avez rappelé ce qui s'était produit dans le passé : investissements chez Sogéviandes du groupe Sucres et Denrées, investissements à Luchaire, par exemple. Mais ce qui nous inquiète, c'est l'avenir industriel.

En effet, certaines de nos entreprises, en particulier la Radiotechnique, ont des difficultés et, ainsi que vous le disiez tout à l'heure, même s'il y a des investissements industriels dans l'agro-alimentaire, ou encore dans le secteur de la mécanique, il nous reste toute la partie industrielle du bassin d'emploi à sauver.

Quoi qu'il en soit, j'aurais souhaité que vous puissiez énoncer un certain nombre de solutions ou de propositions tendant au maintien de l'emploi à la Radiotechnique.

Revenant sur l'action de la D.A.T.A.R., je dirai qu'il nous faudrait sans doute - la proposition, faite d'ailleurs il y a quelques années, fut ensuite reprise par la préfecture de l'Orne - un chargé de mission économique pour la reconversion industrielle du bassin d'emploi de Flers - Condé-sur-Noireau. Cela nous aiderait. La D.A.T.A.R. serait l'instance la plus compétente pour nous venir en aide, soit avec ses propres effectifs, soit avec ceux du comité d'industrialisation de la Haute et de la Basse-Normandie.

J'en viens au problème du désenclavement routier.

Vous m'avez dit que l'axe de la R.N. 26 n'avait pas été retenu. J'étais au courant, mais je souhaiterais que, dans votre réflexion, vous puissiez prendre en compte, avec le département de l'Orne et la région, la mise à quatre voies des soixante-dix kilomètres concernés, laquelle permettrait au bassin d'emploi de Flers d'être correctement relié à la région parisienne.

La plupart des employeurs flériens se plaignent de cette liaison telle qu'elle existe actuellement, tout en faisant remarquer que plus de 50 p. 100 de leurs ordres viennent de la région parisienne.

Je suis pour l'axe Calais-Bayonne, comme tous les élus de mon département, mais je désirerais que l'on privilégie dans le même temps - cela relèverait d'un contrat particulier Etat-région-département - l'aménagement de la R.N. 26, qui nous permettrait de bénéficier d'un élément de confort à l'usage de

tous ceux et de toutes celles qui veulent venir à Flers ou dans la région flérienne, dans le bocage, ou qui souhaitent y travailler et y investir.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Juste quelques mots complémentaires.

Monsieur Lambert, si j'ai parlé du passé avec Sogéviandes, s'agissant de Luchaire et du Centre d'acoustique de Flers, d'une part, et de la chocolaterie Cantalou, d'autre part, c'est bien pour l'avenir.

Par ailleurs, je puis vous assurer que la D.A.T.A.R., par des moyens appropriés, c'est-à-dire par la mobilisation des possibilités que lui offre le commissariat à l'industrialisation des régions de Haute et Basse-Normandie, attachera effectivement au problème du bassin de Flers-Condé-sur-Noireau l'attention qu'il convient.

TRANSFERT DE SERVICES DE LA MÉTÉOROLOGIE

M. le président. Mme Jacqueline Hoffmann a présenté une question n° 208, ainsi rédigée :

« Mme Jacqueline Hoffmann rappelle à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, que, sur sa proposition, le comité interministériel sur l'aménagement du territoire réuni le 13 avril dernier a décidé de transférer sur le site de Toulouse Le Mirail le Service central d'exploitation météorologique (S.C.E.M.) et le Centre de recherche de météorologie (C.R.M.D.), installés dans la cité de l'Alma dans le 7^e arrondissement de Paris. On ne peut s'empêcher de penser que cette opération a d'abord un caractère nettement politique pour satisfaire le désir de grandeur du maire de Toulouse en aggravant ainsi le problème de l'emploi dans l'agglomération toulousaine. En effet, si aucune raison technique ne milite en faveur du maintien à Paris du service central, rien ne justifie scientifiquement le déplacement de 400 à 600 personnes de la direction de la Météorologie nationale à Toulouse. Pour autant, elle se fait ici l'écho de l'inquiétude d'un nombre croissant de météorologistes, désireux ou non de travailler à Toulouse, quant aux conditions techniques, financières et sociales de ce transfert. Leur expérience (ils ont déjà vécu le déplacement de 230 personnes en 1982) et les exemples récents de délocalisation de services depuis 1980 montrent assez les risques réels d'hypothéquer l'avenir des services transférés et de peser sur l'ensemble de la direction de la Météorologie, déjà affaiblie par la politique de rigueur du Gouvernement. Elle lui demande donc de lui donner des engagements sur : le financement de l'opération, qui ne doit pas réduire le budget propre, déjà trop faible, de la direction de la Météorologie nationale, comme cela a déjà été le cas entre 1973 et 1982 ; la création d'emplois à la Météorologie pour pallier les difficultés inhérentes à ce déplacement (la D.M.N. reconnaît elle-même la nécessité d'ouvrir quarante et un postes) ; le respect du volontariat des personnels concernés alors que, par ailleurs, la réduction des effectifs de la Météorologie diminue les possibilités de mutations des personnels ; la mise en place de mesures d'accompagnement au moins aussi importantes que lors de la première phase du transfert en 1982. Elle ne lui demande pas de promesses pour l'emploi des conjoints, sachant que ces promesses ne sauraient être tenues davantage en 1987 que par le passé. »

La parole est à Mme Jacqueline Hoffmann, pour exposer sa question.

Mme Jacqueline Hoffmann. Le comité interministériel sur l'aménagement du territoire a décidé, le 13 avril dernier, sur proposition de M. le ministre chargé de l'environnement, le transfert à Toulouse du service central d'exploitation météorologique ainsi que du centre de recherche.

Mon opinion est que rien ne justifie scientifiquement ce transfert, non plus que le déplacement de 400 à 600 personnes de la direction de la météo à Toulouse. Mais, la décision étant prise, j'aimerais avoir des précisions sur son application et des assurances sur les conditions techniques, financières et sociales du transfert, à savoir : qui va payer, et

avec quel argent ? Quelle sera l'incidence sur les emplois à Paris et à Toulouse ? Quel est le droit des personnels touchés par le déplacement et quelles mesures les concernent ? Enfin, peut-on connaître les conclusions de l'audit sur lequel je vous ai interrogé le 30 mars dernier sans obtenir de réponse alors que vous disposiez de tous les éléments ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Madame le député, le comité interministériel sur l'aménagement du territoire, qui s'est réuni le 13 avril dernier, a en effet confirmé le principe du transfert à Toulouse du service central d'exploitation météorologique et du Centre de recherche en météorologie dynamique.

Cette opération ne répond pas à une quelconque finalité de prestige, mais elle traduit la volonté des pouvoirs publics de mettre fin à une situation, dénoncée tant par la Cour des comptes que par la ville de Toulouse, de la sous-utilisation notoire des équipements réalisés à l'occasion de l'implantation dans cette ville de l'Ecole nationale et des laboratoires de recherche de la météorologie, intervenue voilà déjà une dizaine d'années.

Cette opération doit également permettre de rationaliser le fonctionnement des services de la météorologie, actuellement dispersés en région parisienne entre quatre sites - la Cité de l'Alma, Boulogne, Magny-les-Hameaux et Trappes - par un regroupement sur Trappes et la Cité de l'Alma.

Le financement de cette opération de transfert, dont les modalités sont en cours de définition tant avec la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale qu'avec le ministre chargé du budget, ne saurait en aucun cas - je vous le confirme - peser sur l'effort propre de modernisation des équipements de la direction de la météorologie nationale, laquelle consacre par ailleurs des moyens incompressibles à la poursuite et à l'achèvement du programme européen Météosat.

Cette contrainte devra donc être prise en compte dans les décisions à intervenir. De même, des mesures de surmombre temporaire des personnels devront être adoptées afin de garantir, pendant la phase du transfert, la continuité du service public.

Le Gouvernement tient par ailleurs à répondre aux légitimes soucis des personnels, dont, vous le savez, j'ai déjà rencontré les représentants, en réaffirmant le principe du volontariat des agents concernés, l'octroi des aides réglementaires prévues au titre de la mobilité des fonctionnaires et la mise en place d'une commission spécialisée destinée à assurer dans les meilleures conditions de délai et d'efficacité le reclassement professionnel des conjoints.

Cet ensemble de dispositions devrait permettre de réaliser enfin l'opération dans les meilleures conditions.

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Hoffmann, qui dispose encore de six minutes.

Mme Jacqueline Hoffmann. Monsieur le ministre, je partage bien sûr votre appréciation sur la solide réputation scientifique de notre météorologie nationale, sur l'efficacité de ses techniques et sur la haute compétence de ses ingénieurs et de ses techniciens. Pourtant, je ne vois ni dans ces éléments ni dans votre réponse la justification du transfert d'une partie de ses services à Toulouse. Les raisons, innovées, me semble-t-il, sont liées non pas à des conditions de développement, comme vous venez de le dire, mais bien à une volonté politicienne de satisfaire le maire de Toulouse, qui est un de vos amis.

Un ensemble homogène, attractif, moderne et de haut niveau, répondant aux besoins nationaux et compétitif sur le plan européen est effectivement nécessaire. Mais je ne crois pas que le simple transfert des services parisiens à Toulouse règle les problèmes de développement ni du centre national ni des centres régionaux.

Enfin, monsieur le ministre, je constate que vous ne m'apportez aucun éclaircissement sur les moyens de ce développement - alors que la décision du transfert est prise -, qu'il s'agisse du budget ou de la question de l'emploi.

L'objectif de déplacer de quatre cents à six cents personnes, pour lesquelles vous n'apportez pas de garantie sur le principe du volontariat - les salariés commencent à en avoir maintenant l'expérience - et vous ne proposez aucune mesure d'accompagnement, vise plutôt à faire accepter, là comme ailleurs, aux salariés travaillant dans ce secteur la mobilité des emplois, la précarité et la déréglementation. Ce n'est d'ailleurs pas le débat qui se déroule actuellement sur l'aménagement du temps de travail qui démentira ces objectifs.

Toute la fonction publique est dans la ligne de mire. M. Séguin a annoncé il y a quelques jours des milliers de suppression d'emplois. Je crois savoir que, pour sa part, la direction de la météo prévoit, dans le budget de 1988, quarante-cinq suppressions de postes budgétaires et une baisse d'effectifs de quatre-vingts techniciens et ingénieurs, soit environ trois cent cinquante emplois en moins en cinq ans au niveau national.

Je comprends dans ces conditions l'inquiétude des salariés de la météo qui ont déjà vécu en 1982 le déplacement de deux cents d'entre eux sans que soient résolues les questions vitales du développement, de la modernisation ou de la productivité des services.

Au moment du débat sur le projet de budget de 1987 consacré à la météo, vous vous souvenez sûrement que j'avais manifesté mes craintes de voir modifier les structures de la Météorologie nationale dans le but de la démanteler et d'en commercialiser certains secteurs. Ce qui se passe et votre réponse, monsieur le ministre, ne lèvent pas mes craintes, qu'il s'agisse du budget étriqué, des suppressions d'emplois ou du déplacement des personnels. J'y vois plutôt le risque bien réel de voir hypothéquer l'avenir de la météo, déjà affaiblie par la politique de rigueur de votre gouvernement.

Ne comptez ni sur moi, ni sur les salariés, qui apprécierons comme il convient votre réponse, pour accepter des transferts sans garantie pour eux-mêmes ni pour le développement de leur service.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. La décision qui a été prise par le C.I.A.T. n'est pas nouvelle, mais elle constitue la confirmation d'une décision ancienne. Il n'y a donc pas innovation.

En outre, ni moi ni aucun membre du Gouvernement n'avons jamais dit que le transfert à Toulouse de deux des services de la Météorologie nationale réglerait tous les problèmes. Mais je vous réaffirme, madame Hoffmann, que ce transfert contribuera à en régler une grande partie. Il s'agit, je le répète, du groupement à Toulouse - ce qui est l'inverse du démantèlement que vous dénoncez - des moyens de la météorologie auprès de deux des éléments qui lui sont essentiels, à savoir l'Ecole nationale et les laboratoires de recherche, qui y sont déjà. Cela devrait également rapprocher les nouveaux services à la fois des laboratoires et des équipements dans le domaine aéronautique et spatial, qui sont à Toulouse, notamment les moyens de calcul, et qui serviront très directement à valoriser l'action de la météorologie.

Enfin, je confirme de la façon la plus solennelle, et les représentants du personnel le savent bien, puisque je les ai personnellement rencontrés il y a moins de deux mois, que le transfert s'opérera sur la base exclusive du volontariat.

INDUSTRIE TÉLÉPHONIQUE

M. le président. M. Jean-Jacques Hyst a présenté une question n° 213, ainsi rédigée :

« M. Jean-Jacques Hyst appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme sur la situation de l'industrie téléphonique en France, à la suite de la cession de la Compagnie générale des constructions téléphoniques (C.G.C.T.). En effet, s'il y a lieu de se féliciter de cette opération de privatisation qui fait suite aux hésitations du gouvernement précédent quant à l'avenir de cette société, certains se sont interrogés sur le choix opéré en faveur du groupe constitué par les sociétés suédoise Ericsson et française Matra. Compte tenu des propositions industrielles et techniques présentées, on aurait pu penser qu'une solution européenne associant les sociétés Siemens et Jeumont-Schneider aurait présenté des avantages certains. C'est

pourquoi il lui demande de bien vouloir lui préciser les critères techniques et financiers qui ont amené le Gouvernement à choisir la solution « Ericsson-Matra », s'il a été tenu compte de la situation de l'emploi dans les entreprises françaises candidates et notamment Jeumont-Schneider et enfin, quel est l'avenir de cette dernière société dans le marché public des télécommunications. »

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

M. Jean-Jacques Hyst. Monsieur le ministre chargé des transports, la cession de la Compagnie générale des constructions téléphoniques a fait, à la fin du mois d'avril, les gros titres de la presse d'information et, surtout, de la presse économique. C'est d'ailleurs ainsi que les parlementaires ont appris que la décision avait été prise. D'après ces organes de presse, le choix entre les trois groupes qui répondaient aux conditions de l'appel d'offres ne semble pas avoir été simple.

Certains écrivent ou disent que le choix final en faveur d'Ericsson-Matra serait dû, pour une part, à l'hostilité déclarée de la direction générale des télécommunications à l'encontre de la société Siemens et, pour une autre, au souci d'éviter la venue sur le marché français du géant américain A.T.T.

En définitive, le choix du groupe Ericsson-Matra, mis à part les incontestables qualités des matériels réalisés par cette société suédoise, serait en fait une solution évitant de trancher entre les numéros un et quatre mondiaux.

On parle beaucoup aujourd'hui du grand marché européen et l'année 1992 est devenue une référence imposée dans tous les discours officiels, sinon sur les affiches. Dans ce contexte, la coopération entre les entreprises françaises et allemandes n'aurait-elle pu s'affirmer dans la cession de la C.G.C.T. ?

Par ailleurs, s'il est particulièrement heureux que l'on ne se trouve plus aujourd'hui devant un monopole de fait d'une société dans la fourniture de centraux téléphoniques en France, ce qui était le résultat du jeu de « meccano » industriel auquel s'étaient livrés les gouvernements socialistes successifs entre 1981 et 1985, ne peut-on imaginer que le marché reste ouvert à d'autres susceptibles de présenter, aujourd'hui ou dans un proche avenir, des solutions techniques performantes ? A mon avis, il serait contradictoire qu'une privatisation ait pour conséquence de limiter la concurrence entre fournisseurs potentiels de l'Etat.

Enfin, et vous l'avez sans doute compris, monsieur le ministre, outre la nécessité de ne pas laisser un doute sur les critères réels du choix opéré, la situation de l'emploi dans la région sud-est de Seine-et-Marne m'inquiète particulièrement. Nous venons d'apprendre le dépôt de bilan de la société Nodet-Gougis, qui était le premier constructeur mondial de semoirs. Des difficultés s'annoncent en ce qui concerne le plan social de cette entreprise. Une unité importante de Jeumont-Schneider, qui a déjà subi plusieurs restructurations et plans sociaux, spécialisée en partie en téléphonie, est un pôle d'activité dont l'évolution risque d'être affectée par la décision prise. C'est pourquoi, je vous demanderai de me préciser l'avenir de cette société en matière de téléphone dans ses relations avec l'Etat.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaque, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. La vente de l'activité de téléphonie publique de la Compagnie générale de constructions téléphoniques a permis d'assurer l'avenir de cette société qui aura accumulé environ 3 milliards de francs de pertes depuis sa nationalisation en 1982.

Le prix de vente ayant été fixé à 500 millions de francs par le Gouvernement après avis de la commission de privatisation, le choix s'est effectué en fonction des éléments technologiques et industriels des solutions de reprise présentées par les différents candidats.

La proposition faite par Matra associée au suédois Ericsson et à un groupe d'investisseurs comprenant Indosuez et Bouygues est apparue comme la plus intéressante, à deux titres notamment.

Tout d'abord, sur le plan technologique, le produit proposé par Ericsson en commutation publique est un matériel classique qui a déjà fait ses preuves sur le marché international. Son adaptation au réseau de la direction générale des télécommunications ne devrait pas poser de problèmes. Il pourra donc être introduit comme seconde source, à côté d'Alcatel, ce qui correspond donc tout à fait à notre préoccupation que les mouvements de privatisation ne se traduisent pas par la création de monopoles.

Ensuite, sur le plan industriel, Matra et Ericsson ont conclu des accords de coopération qui permettront de développer les activités de la nouvelle société. Des engagements ont été donnés en particulier sur des volumes d'exportation importants de centraux téléphoniques publics, de divers autres matériels de télécommunications et de composants électroniques. Par ailleurs, Matra et Ericsson ont conclu un accord équilibré pour le développement et l'industrialisation du système de radiotéléphonie numérique cellulaire qui devrait couvrir l'ensemble de l'Europe à partir de 1991. Ces deux motifs justifiaient le choix qui a été opéré.

Les autres sociétés françaises, comme le groupe SAGEM et Jeumont-Schneider, qui avaient fait des propositions de reprise de la C.G.C.T., en association avec des groupes étrangers, n'ont pas d'activité industrielle directement concurrente de la commutation publique et de la radiotéléphonie qui seront développées dans la nouvelle société. La société Jeumont-Schneider, qui avait fait une proposition avec Siemens, fabrique essentiellement, dans le domaine des télécommunications, des centraux téléphoniques privés destinés aux entreprises.

Néanmoins, vous pouvez être assuré que le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme continuera de suivre avec attention la situation des entreprises françaises de ce secteur.

RECYCLAGE DES FERRAILLES

M. le président. M. Jean-Marie Demange a présenté une question n° 207, ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Demange expose à M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme que les ferrailles proviennent d'ouvrages ou de matériels vétustes qui ne peuvent plus servir et constituent un facteur de pollution. Elles sont recyclées par la sidérurgie qui, après refonte, les transforme en acier neuf. Le recyclage des ferrailles est en évolution croissante du fait de la mise en œuvre de nouvelles aciéries électriques. Ainsi, malgré la baisse de production d'acier que connaît la sidérurgie depuis plusieurs années, en 1986 les achats de ferraille de la sidérurgie française sont en hausse de 7 p. 100 par rapport à l'année précédente. Il faut noter en outre que les ferrailles sont une matière première nationale génératrice d'une économie d'énergie et de devises considérable. Il résulte de ce qui précède que les ferrailles sont produites sur tout le territoire de l'hexagone et qu'elles ne sont transformées que dans les bassins sidérurgiques. On peut donc distinguer deux catégories de ferraille : les ferrailles dites « locales » collectées dans une zone proche des lieux de traitement et dont le tonnage est relativement limité ; les ferrailles provenant de régions plus lointaines et qui sont dirigées soit vers les usines sidérurgiques françaises, soit vers l'exportation. Les ferrailles sont collectées par les professionnels de la récupération qui en assurent la préparation de façon à les rendre utilisables. La profession de « ferrailleur » est originale en ce sens que la matière première ne circule pas, comme pour les autres industries, de producteurs en nombre limité vers des consommateurs beaucoup plus nombreux mais bien de récupérateurs de matière première à recycler, très nombreux, vers des consommateurs en nombre très limité qui achètent ces matières premières. Selon une récente étude de l'observatoire économique de l'I.N.S.E.E. portant sur l'année 1985, l'industrie de la récupération des ferrailles et métaux non ferreux compte 4 405 entreprises, employant 19 090 personnes réalisant un chiffre d'affaires de 20 077 millions de francs et ayant réalisé pour 767 millions de francs d'investissement. La profession est organisée en trois grandes catégories qui sont les ramasseurs, les demgrossistes et enfin les grossistes qui vendent aux utilisateurs. La sidérurgie est en fait le principal utilisateur et plus particulièrement la nouvelle sidérurgie basée sur les fours électriques, pour lesquels elle constitue la matière

première de base. Une entente aurait été réalisée entre le groupe sidérurgique Usinor/Sacilor et les deux principaux négociants en ferraille qui sont : la Compagnie française des ferrailles et Métaliner, filiale largement déficitaire de la sidérurgie, avec mise en œuvre à compter du 1^{er} mai dernier et dont le but serait « d'organiser » le marché des ferrailles. Cette organisation aurait pour conséquence : 1^o de limiter le nombre de fournisseurs « agréés » et donc d'éliminer tous les autres ; 2^o de réserver le négoce de toutes les ferrailles d'origine non strictement locale aux seules deux sociétés participant à l'accord. Il lui demande ce qu'il pense des conséquences de cette réorganisation arbitraire du marché qui risque, au dire des négociants indépendants locaux, de mettre en péril leurs entreprises et donc les emplois qui y sont attachés dans des zones déjà durement touchées par la crise. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange, pour exposer sa question.

M. Jean-Marie Demange. Les ferrailles proviennent d'ouvrages ou de matériels vétustes qui ne peuvent plus servir et constituent un facteur de pollution. Elles sont recyclées par la sidérurgie qui, après refonte, les transforme en acier neuf.

Le recyclage des ferrailles est en évolution croissante du fait de la mise en œuvre de nouvelles aciéries électriques. Ainsi, malgré la baisse de production d'acier que connaît la sidérurgie depuis plusieurs années, en 1986 les achats de ferraille de la sidérurgie française sont en hausse de 7 p. 100 par rapport à l'année précédente. Il faut noter en outre que les ferrailles sont une matière première nationale génératrice d'une économie d'énergie et de devises considérable.

Il résulte de ce qui précède que les ferrailles sont produites sur tout le territoire de l'hexagone et qu'elles ne sont transformées que dans les bassins sidérurgiques.

On peut donc distinguer deux catégories de ferraille : les ferrailles dites « locales » collectées dans une zone proche des lieux de consommation et dont le tonnage est relativement limité ; les ferrailles provenant de régions plus lointaines et qui sont dirigées soit vers les usines sidérurgiques françaises, soit vers l'exportation.

Les ferrailles sont collectées par les professionnels de la récupération qui en assurent la préparation de façon à les rendre consommables. La profession de « ferrailleur » est originale en ce sens que la matière première ne circule pas, comme pour les autres industries, de producteurs en nombre limité vers des consommateurs beaucoup plus nombreux mais bien de récupérateurs de matière première à recycler, très nombreux, vers des consommateurs en nombre très limité qui achètent ces matières premières.

Selon une récente étude de l'observatoire économique de l'I.N.S.E.E. portant sur l'année 1985, l'industrie de la récupération des ferrailles et métaux non ferreux compte 4.405 entreprises, employant 19.090 personnes réalisant un chiffre d'affaires de 20.077 millions de francs et ayant réalisé pour 767 millions de francs d'investissement.

La profession est organisée en trois grandes catégories qui sont les ramasseurs, les demi-grossistes et enfin les grossistes qui vendent aux consommateurs.

La sidérurgie est en fait le principal de ces consommateurs et plus particulièrement la nouvelle sidérurgie basée sur les fours électriques, pour lesquels elle constitue la matière première de base.

Une entente aurait été réalisée entre le groupe sidérurgique Usinor/Sacilor et les deux principaux négociants en ferraille qui sont : La compagnie française des ferrailles, la C.F.F., et Métaliner, filiale largement déficitaire de la sidérurgie, avec mise en œuvre à compter du 1^{er} mai dernier et dont le but serait « d'organiser » le marché des ferrailles.

Cette organisation aurait pour conséquence de limiter le nombre de fournisseurs « agréés » et donc d'éliminer tous les autres et de réserver le négoce de toutes les ferrailles d'origine non strictement locale aux seules deux sociétés participant à l'accord.

Que pensez-vous des conséquences de cette réorganisation arbitraire du marché qui risque, au dire des négociants indépendants locaux et de la région lorraine, notamment de

mettre en péril leurs entreprises et donc les emplois qui y sont attachés dans des zones déjà fortement touchées par la crise ?

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

M. Ambroise Guallec, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, en réponse aux préoccupations que vous venez d'exprimer, il convient d'indiquer que les responsables des groupes Usinor et Sacilor ont pour mission d'assurer le retour à l'équilibre financier de leurs entreprises. Ils doivent, en particulier, assurer l'approvisionnement des usines en matières premières aux prix les plus bas possibles. Le choix des moyens à employer est, bien sûr, de la responsabilité des dirigeants des sociétés.

En ce qui concerne plus précisément les ferrailles, les usines des sociétés Unimétal, Ascométal et Sollac, qui sont les principales consommatrices dans votre région, ne peuvent trouver localement les quantités dont elles ont besoin. Les responsables de leur approvisionnement ont donc deux préoccupations : la première est d'éviter une hausse des prix des ferrailles locales due à la surenchère entre les acheteurs des différentes usines de nos groupes sidérurgiques, la seconde est d'assurer le complément indispensable en ferrailles « de négoce » au moindre coût, en évitant la surenchère entre les négociants.

Les mesures prises visent à répondre à ces préoccupations. Chaque usine doit désormais définir une liste de ses fournisseurs locaux et une liste des fournisseurs les plus éloignés susceptibles de livrer régulièrement des ferrailles de qualité garantie, comme, par exemple, des ferrailles broyées. Le complément en ferrailles de négoce sera demandé aux seuls plus grands négociants, y compris privés, qui travaillent déjà sur l'ensemble du territoire national.

Il n'apparaît, dans ces mesures, rien qui puisse être préjudiciable à l'intérêt commun à long terme des deux professions de la récupération et de la sidérurgie ; quant aux fournisseurs « locaux » de votre région, leur activité n'est pas du tout menacée dans la mesure où la qualité de leur production répond aux exigences des utilisateurs.

Les mêmes principes seront appliqués par les responsables des achats à tous les sites de façon à assurer une cohérence indispensable grâce à un approvisionnement de chacune des usines françaises qui minimisent les coûts d'achat et les coûts de transport.

MARCHÉ DES SCIAGES RÉSINEUX

M. le président. M. Jean Proriot a présenté une question n° 214, ainsi rédigée :

« M. Jean Proriot attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la détérioration très préoccupante du marché des sciages résineux, constatée depuis plusieurs mois et consécutive au développement très marqué des importations canadiennes (+ 32,5 p. 100 en volume pendant le premier trimestre 1987, après une progression de 48 p. 100 en 1986). La pression de l'offre canadienne sur notre marché national est renforcée par ses prix particulièrement attractifs, par suite des pratiques en vigueur au Canada qui consistent à appliquer des prix de cession des bois sur pied à des niveaux artificiellement bas, pratiques assimilables à des subventions. Cette situation est aggravée par la menace réelle d'un départ vers l'Europe, et en particulier vers la France, d'une partie des livraisons de bois canadiens destinées aux Etats-Unis, suite à l'accord intervenu entre ces deux pays instaurant une taxe à l'exportation de 15 p. 100 sur les ventes de sciages résineux dirigées vers les Etats-Unis. Cette disposition discriminatoire qui aboutit à une distorsion de concurrence perturbe notre propre marché déjà confronté à des difficultés internes. C'est pourquoi les scieurs français, en liaison avec leurs collègues européens, ont souligné à plusieurs reprises tant auprès de la Commission de Bruxelles qu'auprès du Gouvernement le caractère bilatéral de cet arrangement contraire aux règles du G.A.T.T. et gravement préjudiciable à leurs intérêts, envisageant d'introduire auprès de la C.E.E. une plainte antisubvention. En conséquence, devant cette situation qui menace gravement l'existence d'un secteur professionnel important, il lui demande s'il entend prendre une mesure de sauvegarde

d'urgence conformément aux règlements communautaires et si un bilan a été fait en matière de contrôle phytosanitaire.»

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

M. Jean Proriot. Monsieur le secrétaire d'Etat, la détérioration du marché des sciages résineux est très préoccupante. Elle est due au développement très marqué des importations de bois canadiens - 32,5 p. 100 en volume pendant le premier trimestre 1987, après une progression de 48 p. 100 en 1986.

La pression de l'offre canadienne sur notre marché national est due aux prix particulièrement attractifs des bois de cette provenance par suite des pratiques en vigueur au Canada qui consistent à appliquer des prix de cession des bois sur pied à des niveaux artificiellement bas, pratiques assimilables à des subventions.

Le régime de la propriété des forêts au Canada est tel que ces forêts appartiennent à la Couronne, et c'est le gouvernement canadien qui fixe le prix de cession à l'abattage de ces bois. Il l'a fait dans des conditions telles que même les Etats-Unis s'en sont émus. Ils ont, dans le courant de l'année 1986, appliqué une taxe de 15 p. 100 à l'importation des bois canadiens. Cette taxe a été dénoncée par le Canada au G.A.T.T.

Les Etats-Unis ont changé de politique mais, à la suite de négociations entre le Canada et les Etats-Unis et pour compenser les effets pervers sur le marché américain envahi par les bois canadiens, le Canada a, le 30 décembre 1986, accepté, dans le cadre de cet arrangement, d'appliquer une taxe à l'exportation de 15 p. 100 sur les ventes de sciages résineux à destination du marché nord-américain mais sans prendre une mesure équivalente à l'égard des autres pays clients, dont la France.

Cette situation discriminatoire pose un sérieux problème aux scieurs français qui poussent un cri d'alarme face au détournement des règles de la concurrence internationale.

C'est pourquoi, en liaison avec leurs collègues européens, ils ont souligné à plusieurs reprises, tant auprès de la commission de Bruxelles qu'auprès du Gouvernement français, le caractère bilatéral de l'arrangement U.S.A. - Canada, contraire aux règles du G.A.T.T. et gravement préjudiciable à leurs intérêts.

Ils envisagent même d'introduire auprès de la Communauté économique européenne, une plainte « anti-subventions ». Toutefois, considérant qu'il était nécessaire de faire prendre par le Gouvernement français une mesure de sauvegarde d'urgence, leur organisation professionnelle est intervenue auprès du ministre de l'agriculture, le 7 avril dernier, et lui a demandé de prendre l'initiative d'une telle mesure en application du règlement n° 288-82 de la Communauté économique européenne.

Elle consiste à imposer immédiatement un contingentement des importations de sciage résineux canadiens, contingent ne dépassant pas la moyenne des volumes livrés à la France dans les trois dernières années : 1984, 1985, 1986.

En conséquence, devant cette situation qui menace gravement l'existence d'un secteur professionnel important, le Gouvernement va-t-il prendre une telle mesure ? Vous en avez pris une à propos de l'arrivée de fraises en provenance d'Espagne. Nous demandons la même chose vis-à-vis des bois canadiens.

Par ailleurs, je voudrais en profiter pour vous entretenir des problèmes de contrôle phytosanitaire sur l'arrivée des bois en provenance de pays étrangers, bois américains, africains, voire scandinaves. Le service d'entomologie et de pathologie du ministère des terres et forêts du Québec signale régulièrement la présence de maladies et de ravageurs dans les conifères de l'Amérique du Nord. Les scieurs français sont inquiets, les propriétaires forestiers aussi. Les bois canadiens sont-ils contrôlés à leur arrivée dans nos ports pour constater ou non la présence de ces parasites et éviter toute contamination de notre forêt française ? Et puisque, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, vous remplacez le ministre de l'agriculture, je voudrais vous rappeler la question d'actualité qu'a posée notre collègue Grignon, député de Saint-Pierre-et-Miquelon, le 6 mai dernier. Il dénonçait l'attitude du Canada, par ailleurs excellent ami de la France, qui a décidé de fermer ses ports aux chalutiers français. M. Bariani, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères, lui a répondu que les autorités françaises avaient réagi avec vigueur dès l'annonce de cette décision et que le Canada

n'avait aucune raison de prendre à l'encontre des pêcheurs français des mesures de rétorsion totalement injustifiées et, de plus, contraires au droit international. Ne pourrions-nous pas appliquer nous aussi des décisions identiques pour protéger notre industrie du sciage face aux exportations des bois canadiens pratiqués à des prix de dumping ?

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, votre question, dont je tiens à vous remercier au nom du ministre de l'agriculture, François Guillaume, sera pour moi l'occasion de m'exprimer sur la place qu'occupent les scieries françaises face à la concurrence.

Vous le savez pour avoir toujours marqué le plus grand intérêt pour ce secteur économique, cette profession a mené, depuis plusieurs années, de gros efforts de modernisation et ce, notamment, avec l'aide du fonds forestier national.

Si les entreprises ont pu améliorer leur compétitivité, il reste que la concurrence en matière de sciages résineux est très sévère et que les entreprises françaises ne sont pas toutes encore assez performantes, notamment sur le plan de la qualité ou de l'organisation commerciale. Les difficultés dans le secteur du bâtiment que le Gouvernement tente de surmonter actuellement avec un certain succès, viennent encore renforcer cette compétition entre les fournisseurs.

A cette situation s'ajoute, ainsi que vous l'avez souligné, le risque de détournement de trafic dû aux mesures de protection prises par les Etats-Unis à l'encontre des sciages en provenance du Canada.

Le ministre de l'agriculture a personnellement reçu, le 7 avril dernier, le président de l'organisation européenne des scieries et le président de la fédération nationale du bois pour examiner ce problème. Il leur a confirmé que le Gouvernement était prêt à soutenir une initiative des professionnels qui viserait à rétablir les conditions normales de la concurrence internationale et à recourir, le cas échéant, au règlement 2641-84 du 17 septembre 1984 de la Communauté européenne relatif aux plaintes anti-subventions.

D'ailleurs, le 12 février dernier, déjà, François Guillaume avait appelé l'attention de M. de Clercq, commissaire européen, sur ce problème. M. de Clercq avait confirmé qu'il ferait preuve de la plus grande vigilance quant à ce risque de détournement de trafic.

Lors de cette entrevue, les représentants professionnels avaient évoqué la possibilité de mettre en œuvre des mesures de sauvegarde à l'encontre des sciages canadiens. Un contingentement a, en effet, été mis en œuvre dans le passé afin de protéger l'économie forestière française à la suite d'une catastrophe climatique qui avait libéré sur le marché plus de 10 millions de mètres cubes de bois.

Le problème aujourd'hui est différent et deux raisons imposent la prudence face à une telle proposition de contingentement.

En premier lieu, le détournement de trafic n'est pas, à ce jour, démontré ; certes, les importations de ce début d'année 1987 sont beaucoup plus importantes pour certains produits que celles de la même période de 1986. En revanche, elles atteignent tout juste, en termes globaux, le chiffre de 1984. Il n'y a donc pas, au moins à ce jour, de justification statistique à une telle disposition dans la mesure, en outre, où les importations de sciages canadiens ne représentent que 4 à 5 p. 100 de la production nationale.

La deuxième raison est que, d'une façon générale, un contingentement ne résout pas un problème industriel et peut repousser dans le temps sa solution réelle qui, dans le cas présent, passe par la transformation de cette taxe à l'exportation vers les Etats-Unis en un droit de coupe perçu au stade de l'exploitation forestière. Le gouvernement canadien, en la personne de Mme Carney, ministre du commerce extérieur, s'y est engagée et compte que cette mesure puisse être mise en œuvre dès cet été.

Cette transformation aura pour effet de renchérir les prix des sciages canadiens, quelle que soit leur destination, y compris bien évidemment l'Europe et la France, et de mettre ainsi un terme aux préoccupations dont vous témoignez.

Compte tenu de ces données, je considère qu'il faut veiller à poursuivre la politique adoptée par le Gouvernement pour la filière bois, c'est-à-dire poursuivre l'effort de modernisation pour renforcer la compétitivité des entreprises françaises, favoriser la relance du secteur du bâtiment et de la construction pour développer la demande de bois et renforcer la promotion des produits en bois auprès des secteurs utilisateurs et des prescripteurs.

Ces trois éléments sont, à mon sens, mieux qu'une quelconque mesure de protection, de nature à favoriser le développement d'une industrie vigoureuse capable d'absorber notre ressource forestière en croissance.

J'espère ainsi, monsieur le député, avoir répondu au nom du ministre de l'agriculture à votre souci légitime et que le Gouvernement partage entièrement, de voir confortée notre industrie française du sciage.

J'ai également prêté une oreille attentive aux préoccupations que vous avez développées concernant le contrôle phytosanitaire dans les ports français, en raison des risques à craindre d'une propagation de certaines maladies et des inquiétudes que cela cause aux propriétaires et aux exploitants. Soyez assuré que les dispositions sanitaires - qui, d'ailleurs, sont normalement appliquées - seront suivies avec toute la rigueur voulue.

Vous avez enfin évoqué les possibilités qu'aurait le gouvernement français de prendre des mesures qui seraient un peu le pendant de celles que le gouvernement canadien a prises dans un autre domaine, celui de la pêche, en fermant ses ports aux chalutiers français. Nous n'en sommes pas encore là, mais il conviendrait en effet d'examiner attentivement la situation si les autorités canadiennes maintenaient leur position et s'il était avéré que des problèmes importants se posent sur le plan phytosanitaire. Sans parler d'une fermeture des ports français, il pourrait en tout cas être envisagé une application très rigoureuse des normes et des règlements phytosanitaires.

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

M. Jean Proriot. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de transmettre au ministre de l'agriculture le souhait des scieurs qui veulent que l'on soit très vigilants sur les contrôles phytosanitaires. Je crois même que si la pression canadienne s'accroît, il faudrait envisager des mesures de contingentement.

Dans votre réponse vous avez cité des statistiques qui montrent que les importations de bois canadien ne sont pas massives. Je tiens cependant à appeler votre attention sur le fait qu'elles arrivent sur un marché dépressif, celui de la construction et des travaux publics. Ainsi, il suffit de quantités très marginales pour accentuer encore la déprime du marché qui atteint nos scieurs.

Voilà ce que je voulais ajouter, en vous remerciant de votre réponse.

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

5

ÉPARGNE

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Paris, le 14 mai 1987,

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion, du projet de loi sur l'épargne.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le jeudi 21 mai à midi.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre de candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

6

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi n° 686, rejeté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif à la durée et à l'aménagement du temps de travail (rapport n° 696 de M. Etienne Pinte, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures trente.)

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

LOUIS JEAN