



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990**

**(114<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**1<sup>re</sup> séance du vendredi 8 décembre 1989**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

#### 1. Questions orales sans débat (p. 6177).

##### PROFESSIONS MÉDICALES ET PARAMÉDICALES

*Question de M. Lordinot (p. 6177)*

MM. Guy Lordinot, Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

*Suspension et reprise de la séance (p. 6178)*

##### CONCOURS DE L'INTERNAT DE MÉDECINE A LILLE

*Question de M. Bassinet (p. 6178)*

MM. Philippe Bassinet, Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

##### AVENIR DE LA CONSTRUCTION NAVALE

*Question de M. Gilbert Gantier (p. 6178)*

MM. Gilbert Gantier, Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

##### SITUATION D'UNE PERSONNE DÉTENUÉE EN ESPAGNE

*Question de M. Lefort (p. 6180)*

M. Jean-Claude Lefort, Mme Edwige Avice, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

##### ROUTE NATIONALE 9 EN AMONT DE MILLAU

*Question de Mme Catala (p. 6181)*

Mme Nicole Catala, M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

##### PROJET D'AUTOROUTE PARIS-BRIVE

*Question de M. Hollande (p. 6182)*

MM. François Hollande, Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

##### LIGNES DE CHEMIN DE FER A GRANDE VITESSE

*Question de M. Bouvard (p. 6183)*

MM. Loïc Bouvard, Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

##### SERVICE DÉPARTEMENTAL DE L'UNION DU SPORT SCOLAIRE DES YVELINES

*Question de M. Cuq (p. 6184)*

MM. Henri Cuq, Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

##### INTÉGRATION DE SECRÉTAIRES DE MAIRIE DANS LE CADRE DES ATTACHÉS TERRITORIAUX

*Question de M. Demange (p. 6184)*

MM. Jean-Marie Demange, Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

#### 2. Ordre du jour (p. 6185).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

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

1

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

### PROFESSIONS MÉDICALES ET PARAMÉDICALES

**M. le président.** M. Guy Lordinot a présenté une question, n° 195, ainsi rédigée :

« M. Guy Lordinot appelle l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur les mesures concernant les professions médicales et paramédicales. »

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

**M. Guy Lordinot.** Monsieur le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, la nécessité de contenir les dépenses de santé a conduit le Gouvernement à prendre des mesures concernant les professions médicales et paramédicales.

Ces mesures suscitent de nombreuses réactions en France et outre-mer. Les craintes de voir aboutir à une désorganisation du système actuel d'accès aux soins paraissent légitimes et fondées.

Une connaissance insuffisante de la réalité quotidienne des cabinets médicaux et dentaires, des pharmacies, des laboratoires, qui représentent un maillage serré sur le territoire, peut entraîner le Gouvernement, par les mesures qu'il envisage de prendre, à une destruction du tissu sanitaire, alors qu'il recherche au contraire son renforcement et son extension.

Ma question d'aujourd'hui concerne les chirurgiens-dentistes des départements d'outre-mer. Ces derniers subissent, en effet, une situation d'injustice supplémentaire par rapport aux autres professions de santé. Alors que les prix des médicaments, des consultations et analyses médicales sont majorés dans les départements d'outre-mer pour tenir compte des handicaps locaux, le prix des soins conservateurs et prothétiques est identique au prix en métropole.

Or chacun reconnaît l'importance des charges de fonctionnement d'un cabinet dentaire. Elles sont majorées dans les départements d'outre-mer du fait que matériel et consommables

sont importés et que la durée d'utilisation est plus réduite sous le climat tropical, notamment en ce qui concerne les consommables.

De plus, l'insuffisance du remboursement des prothèses par la sécurité sociale conduit un nombre considérable de patients à recourir à la prothèse illégale avec tous les dangers qu'elle comporte dans la prise d'empreintes et dans la pose de ces appareillages.

Dans le même temps, des efforts particuliers sont demandés aux praticiens, notamment dans la lutte contre le sida. Ils y consentent. De même, leur assiduité remarquable aux missions de formation continue surprend agréablement.

Monsieur le ministre, la structure financière des cabinets dentaires se dégrade régulièrement. Il importe de stopper ce phénomène qui présente à terme des dangers pour la santé publique.

Quand envisagez-vous de mettre fin à cette situation injuste qui frappe environ 500 praticiens - ceux des départements d'outre-mer - sur les 38 000 qui exercent en France ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

**M. Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.** Monsieur le député, le Gouvernement est parfaitement conscient que les modes d'exercice des professions libérales dans les départements d'outre-mer comportent certaines spécificités.

C'est d'ailleurs pour tenir compte de ces particularités que les partenaires concernés par les conventions médicale et dentaire se sont accordés sur des valeurs de certaines lettres clés, différentes dans ces départements de leur niveau en métropole.

C'est le cas notamment des cotations relatives aux consultations et aux visites. La valeur de ces lettres clés est ainsi supérieure de 10 p. 100, conformément à l'arrêté du 31 juillet 1962, pour les départements des Antilles et de la Guyane.

Ces écarts sont légitimes et ils ont été approuvés par les pouvoirs publics.

En revanche, il est exact que, s'agissant des actes techniques effectués par les chirurgiens dentistes, les valeurs des lettres clés sont identiques à celles de la métropole.

Les négociations concernant la nouvelle convention des chirurgiens dentistes devraient prochainement s'ouvrir. Il appartient d'abord aux partenaires conventionnels de formuler les propositions tarifaires, incluant, le cas échéant, les problèmes actuellement rencontrés dans les départements d'outre-mer. Les pouvoirs publics ne pourront se prononcer qu'au vu des propositions tarifaires qui leur seront soumises.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse, que je considère comme un engagement d'étudier la situation particulière des départements d'outre-mer. J'espère que, de cette manière, une situation plus juste pourra leur être consentie.

**M. le président.** Mes chers collègues, je vais suspendre la séance pour quelques minutes.

### Suspension et reprise de la séance

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

*(La séance, suspendue à neuf heures quarante, est reprise à neuf heures quarante-cinq.)*

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

#### CONCOURS DE L'INTERNAT DE MÉDECINE A LILLE

**M. le président.** M. Philippe Bassinet a présenté une question, n° 194, ainsi rédigée :

« M. Philippe Bassinet attire l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur l'annulation d'une partie des épreuves du concours de l'internat de médecine à Lille. »

La parole est à M. Philippe Bassinet, pour exposer sa question.

**M. Philippe Bassinet.** Monsieur le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, vous n'êtes pas sans savoir que des irrégularités ont entaché le déroulement des épreuves du concours de l'internat en médecine de l'interrégion Nord-Ouest à Lille les 12 et 13 octobre derniers. En effet, il est apparu qu'une vingtaine de questions posées avaient déjà été traitées lors d'exercices de préparation au concours, au seul bénéfice des étudiants de la faculté de médecine de Lille II.

Dès lors, à l'évidence, le contenu des épreuves ne garantissait pas l'égalité entre tous les candidats.

Vous avez donc décidé, en accord avec M. Lionel Jospin, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, de faire repasser une partie des épreuves aux étudiants.

Cette décision juste me semble être la bonne. Pouvez-vous cependant m'indiquer quelles sanctions vous envisagez de prendre pour vous opposer à de telles irrégularités ?

Sur le fond, le problème des irrégularités, nombreuses et de nature différente, dans l'organisation et le déroulement des épreuves du concours de l'internat en médecine reste posé.

Plusieurs étudiants n'ont pas manqué de me saisir de ce problème. D'autres ont saisi plusieurs de mes collègues.

Je comprends l'indignation de ces jeunes gens et de ces jeunes filles. Elle est d'autant plus justifiée que le concours de l'internat de médecine réclame une préparation acharnée. L'obtention de l'internat conditionne pour beaucoup leur avenir.

Par ailleurs, quelle valeur pourrait-on accorder à des diplômes obtenus grâce à des méthodes pour le moins répréhensibles ?

Aussi, monsieur le ministre, puisque, malheureusement, ce phénomène n'est pas marginal et que, souvent, après chaque session, des réclamations sont déposées, je souhaiterais que vous m'indiquiez les mesures envisagées pour mettre un terme à ces irrégularités et barrer la route à ceux qui s'y livrent ou s'y prêtent avec une malhonnêteté caractérisée.

Ne croyez-vous pas qu'il serait souhaitable de prévoir à l'avenir un concours national qui éviterait que les candidats d'une interrégion ne soient défavorisés par rapport aux candidats en provenance d'autres interrégions ?

Enfin, auriez-vous l'obligeance de m'informer sur la situation des autres interrégions, et notamment celle de Paris, face à ces irrégularités ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

**M. Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.** Monsieur le député, votre question pose, d'une part, le problème de ce qui s'est passé lors de la dernière session de l'internat de Lille et, d'autre part, celui, plus général, de l'organisation des concours interrégionaux d'internat.

Actuellement, sont organisés chaque année sept concours d'internat, un par interrégion. Les candidats peuvent se présenter au concours organisé dans leur interrégion et dans deux autres.

Les questions posées sont tirées au sort dans une banque nationale. Cette banque est alimentée par les professeurs des C.H.U. de toute la France, mais toutes les questions sont revues avant d'être introduites dans la banque par des comités d'experts qui les trient et les modifient s'ils le jugent utile. Cette banque informatisée est tout à fait protégée. Il avait été initialement décidé que les questions tirées au sort le soient pour un tiers au sein des questions originaires de l'interrégion. Cette procédure n'avait jusqu'à présent pas posé de problème.

Un événement nouveau s'est produit cette année lors du concours de l'interrégion Nord-Ouest : des questions adressées au début de 1989 au centre des concours d'internat ont été systématiquement introduites dans un concours d'entraînement, un « concours blanc », organisé par la faculté de médecine de Lille II.

Ces faits, vérifiés, ne garantissaient plus l'égalité entre tous les candidats. Nous avons donc immédiatement décidé de faire refaire ces épreuves. Le jury ayant ensuite décidé d'annuler toutes les questions dont le relevé avait été fait par le centre national des concours d'internat, ce qui rétablissait le principe d'égalité et la validité du concours, la nouvelle session a été annulée.

S'il est vrai que des réclamations sont déposées après certains de ces concours, c'est la première fois que la diffusion des questions au niveau d'une faculté après leur envoi au centre des concours d'internat a été établie. Nous avons donc décidé de supprimer dès la prochaine session, dans le mode du tirage au sort des questions, l'obligation d'avoir des questions en provenance de l'interrégion. Cela permettra de mettre fin à de telles irrégularités.

Il n'en reste pas moins vrai que le principe de sept concours interrégionaux, comportant chacun des centaines de questions, conduit les candidats à une préparation fondée plus sur l'étude des annales que sur un travail de réflexion personnelle.

Un concours national aurait l'avantage de permettre une sélection plus rigoureuse de questions de qualité et plus facilement renouvelées. Cette éventualité fait l'objet des propositions qui ont été envisagées lors de la concertation organisée à la suite de l'étude du rapport Lachaux sur la médecine générale, mais elle ne fait pas, pour l'instant, l'objet d'un consensus.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Bassinet.

**M. Philippe Bassinet.** Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous m'avez apportées.

Je crois néanmoins qu'il faudrait aller vers un concours national et je souhaite, par ailleurs, puisque, à l'évidence, ainsi que vous l'avez indiqué vous-même, un certain nombre d'irrégularités ont entaché le déroulement des épreuves du concours de l'interrégion de Lille, que des sanctions soient prises contre les responsables.

#### AVENIR DE LA CONSTRUCTION NAVALE

**M. le président.** M. Gilbert Gantier a présenté une question, n° 192, ainsi rédigée :

« M. Gilbert Gantier attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire sur l'avenir de la construction navale. Alors que le Japon mène une nouvelle offensive en ce domaine en prenant à lui seul la moitié du tonnage commandé dans le monde, la Commission de Bruxelles propose une réduction drastique de l'aide aux chantiers navals de la Communauté européenne. Ces taux d'aide plafonds applicables en 1990 passeraient en effet de 26 à 15 p. 100 pour les grands navires et de 16 à 10 p. 100 pour les petits, atteignant ainsi un niveau inférieur aux droits de douane qui protègent les constructeurs de poids lourds de la Communauté européenne contre l'industrie japonaise. Il lui demande quelle a été la politique industrielle européenne vis-à-vis du Japon lors des six derniers mois, au cours desquels la France détenait la présidence du Conseil des ministres de la C.E.E. et quelle position la France compte adopter à l'égard de la proposition de la Commission. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour exposer sa question.

**M. Gilbert Gentior.** Je souhaite, monsieur le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, aborder la question de l'avenir de notre construction navale, et plus largement de la construction navale européenne, et je regrette que M. le ministre de l'industrie, qui est le tuteur de ce secteur, ne soit pas là pour m'écouter.

Le Japon mène une nouvelle offensive dans le domaine de la construction navale. Les statistiques des Lloyd's sur l'évolution des commandes dans le monde montrent que les tonnages commandés ont beaucoup augmenté depuis la fin de 1988. Mais, si l'on examine ces statistiques dans le détail, on s'aperçoit que les tonnages commandés dans la Communauté économique européenne baissent depuis cette époque, alors qu'ils augmentent fortement en Corée du Sud et très fortement au Japon, qui est donc en train de prendre une part considérable de cette activité industrielle dans le monde. On avait cru qu'il avait abandonné la construction navale. Ce n'est pas le cas ; au contraire, il revient en force.

Dans presque tous les secteurs industriels, le Japon avance, alors que non seulement la France mais aussi l'ensemble de l'Europe reculent. La Communauté économique européenne - et c'est particulièrement le cas pour la construction navale - n'a pas de stratégie d'ensemble pour occuper ces créneaux industriels, tellement importants pour l'avenir de nos pays. Et, alors que l'expansionnisme de l'industrie japonaise, qui s'appuie sur une volonté de puissance inexorable, constitue le défi majeur auquel la Communauté économique européenne doit faire face, les gouvernements européens n'ont rien de plus pressé que d'aller en ordre dispersé à Tokyo flatter le gouvernement japonais, sans prendre des positions fermes à l'égard de l'industrie japonaise.

M. le ministre de l'industrie a assuré, au cours des six derniers mois, la présidence du conseil des ministres de l'industrie de la Communauté. Je voulais donc lui demander quelle a été la politique industrielle européenne vis-à-vis du Japon.

Je rappelle par ailleurs que la construction navale ne bénéficie pas de protection au sens douanier du terme, puisque c'est une industrie qui, par définition, se présente non pas à l'intérieur de frontières protégées, mais sur les océans du monde, donc en concurrence directe avec les constructeurs les plus efficaces.

Dans ces conditions, au moment où il semble que certains de nos partenaires de la Communauté économique européenne faiblissent devant l'offensive du Japon, que les Allemands, particulièrement, seraient prêts à abaisser l'aide à la construction navale, je voudrais être certain que l'on va maintenir l'aide à la construction navale française. Elle est essentielle pour maintenir le caractère concurrentiel de cette industrie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.

**M. Claude Evin, ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale.** Monsieur le député, les hasards du fonctionnement du Parlement et de la vie gouvernementale font que, venu répondre à deux questions concernant le ministère de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, je suis appelé à remplacer au pied levé un collègue sur un dossier qui n'est pas de ma compétence au sein du Gouvernement, mais pour lequel vous comprendrez que j'aie quelque attention, puisque le seul chantier de construction navale important qui reste dans notre pays est celui de Saint-Nazaire, dont je suis l'élu.

Je me vois ainsi amené à répondre au nom de M. le ministre de l'industrie à propos d'un dossier sur lequel j'ai un avis personnel lié à ma fonction électorale.

Je vais donc vous donner ma position personnelle sur le problème que vous évoquez, c'est-à-dire la politique européenne en la matière, et en même temps, intervenant à la place de M. Fauroux, en déplacement en province, confirmer l'attention que le Gouvernement porte à la construction navale française.

Le marché mondial de la construction navale - vous l'avez implicitement souligné dans votre question - est marqué depuis le début des années quatre-vingt par des prix de vente très bas, largement inférieurs aux prix de revient des chantiers européens et, s'il est vrai que le marché s'est redressé en 1989, les capacités restent excédentaires d'un quart, avec une production de 12 millions de tonneaux de jauge brute compensés pour 16 millions de capacités.

Cette situation est largement due, vous l'avez souligné, à l'agressivité commerciale des chantiers asiatiques.

Au plan communautaire, deux démarches parallèles ont été menées pour essayer de rétablir une concurrence saine et loyale dans le secteur de la construction navale.

Tout d'abord, des contacts bilatéraux fréquents ont été pris par des commissaires européens auprès des gouvernements japonais et coréen, et encore récemment par M. Bangemann en mai 1989. Les thèmes de discussion ont porté essentiellement sur une réduction équilibrée des capacités mondiales de production, le partage du fardeau de la crise entre les trois grands pôles de construction navale - Europe, Japon, Corée du Sud - et sur la remontée des prix en vue du rétablissement d'une concurrence saine entre chantiers constructeurs.

Ces contacts, complétés par des délégations de fonctionnaires, ainsi que par une réunion du groupe de travail naval de l'O.C.D.E., fin 1988 au Japon, se sont malheureusement heurtés à l'absence de volonté de coopération de nos concurrents asiatiques.

Comme vous l'avez souligné, ces derniers ne sont pas restés sans rien faire. Ils ont relancé leur propre construction navale, et ce constat devrait conduire les Européens à ne pas attendre d'eux qu'ils acceptent une coopération, mais au contraire - j'aurai l'occasion de le confirmer au nom de M. Fauroux - à adopter à leur égard une attitude ferme. A défaut, nous courrions le risque de voir disparaître la construction navale européenne.

En effet, comme vous l'avez souligné, au premier semestre de 1989, la part du Japon dans les commandes nouvelles a atteint 45 p. 100, contre 37 p. 100 en 1988. Les Japonais commencent à rouvrir leurs chantiers. La zone asiatique est ainsi en mesure de dégager des capacités supplémentaires de plusieurs millions de tonneaux de jauge brute compensés.

Par ailleurs, une directive sur les aides à la construction navale, la sixième directive, a été mise en place fin 1986 pour la période 1987-1990, avec pour objectif de prévoir des taux d'aide plafonds substantiels, nécessaires au maintien d'une industrie navale européenne compétitive, d'homogénéiser les niveaux d'aide au sein de la Communauté en améliorant la transparence des systèmes d'aide et en recherchant, donc, l'égalité de traitement des chantiers européens afin d'éviter une concurrence sauvage intracommunautaire, de mettre en œuvre, enfin, une dégressivité des taux afin d'inciter les chantiers à poursuivre les efforts indispensables de gains de productivité.

Les taux d'aide à la construction navale sont redéfinis chaque année par la Commission. Depuis 1987, ils sont restés proches des taux initiaux décidés fin 1986, c'est-à-dire 28 p. 100 pour les grands navires, 20 p. 100 pour les petits navires. En 1989, les taux plafonds sont respectivement passés à 26 p. 100 et à 16 p. 100.

Pour 1990, les services de la Commission ont avancé la possibilité d'une réduction importante, ramenant le taux plafond à 15 p. 100 pour les grands navires et à 10 p. 100 pour les petits.

Il est exact que les différents pays d'Europe ont des systèmes d'aide à la construction navale très différents. Vous avez fait notamment référence à la République fédérale d'Allemagne. Je confirme que les chantiers y sont aidés à la fois par des crédits d'Etat et des crédits avancés par les *Länder*, lesquels ne rentrent pas dans le calcul communautaire.

Nous sommes donc dans une situation très inégale par rapport aux chantiers de la République fédérale d'Allemagne, mais aussi des Pays-Bas ou du Danemark qui ont d'autres systèmes d'aides dont je vous passe les détails. Il faut en tenir compte dans l'appréciation communautaire.

En tout cas, c'est pour moi l'occasion de vous confirmer ici, au nom de M. Fauroux, que la France demande l'application, pour 1990, d'un taux d'aide plafond proche des taux d'aide qui ont été appliqués en 1989 pour montrer à nos chantiers la nécessité de la poursuite des efforts de compétitivité tout en les prémunissant contre les pressions japonaises et coréennes. C'est la position que M. Fauroux a soutenue au dernier conseil des ministres de l'industrie qui s'est tenu à Bruxelles le 14 novembre dernier. Je sais qu'il y est particulièrement attaché et je puis vous dire que les différents membres du Gouvernement directement concernés sont attentifs à ce que le niveau d'aide ne soit pas abaissé, comme le réclament certains de nos partenaires.

M. Fauroux m'a demandé de vous dire qu'il avait espoir que la voix de la France serait entendue.

L'Europe ne doit pas baisser les bras. Si nos chantiers ne peuvent espérer aujourd'hui se positionner que sur des segments de marché limités, ils doivent pouvoir valoriser leurs points forts, en particulier les navires à haute valeur ajoutée. La France, notamment, est très compétitive pour la construction de paquebots, qui est en quelque sorte une spécialité française.

La France, et le Gouvernement l'a montré à plusieurs reprises, est très attachée au maintien de sa construction navale. Notre pays - le seul au monde, je crois - a la particularité d'avoir deux types de construction, l'une civile et l'autre militaire. C'est ce qui a conduit M. le Premier ministre à demander il y a quelques semaines qu'une étude soit menée sur les possibles synergies et complémentarités entre les deux. C'est là que résident les chances du maintien de la construction navale en France.

Pour souligner combien le Gouvernement est attaché au maintien de la construction navale en France et - pardonnez-moi de le dire - particulièrement à Saint-Nazaire, le seul grand chantier qui reste actuellement, je rappellerai qu'il a, en novembre 1988 d'abord, au mois d'août dernier ensuite, aidé à la prise de commande de deux paquebots pour un total d'aides de 1,6 milliard de francs. Ce n'est pas rien. Mais le Gouvernement sait très bien que, si la construction navale représente naturellement des emplois, de l'activité économique, elle est aussi la réponse à des problèmes stratégiques auxquels un pays qui a des centaines et des centaines de kilomètres de côtes maritimes ne peut pas échapper.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, pour la réponse très complète et très intéressante que vous m'avez apportée. Il est très important que le gouvernement français, dans le cadre des discussions qui auront lieu au sein de la Communauté économique européenne, affirme avec force sa volonté de maintenir une aide à la construction navale française.

La France - vous l'avez souligné - n'a qu'un seul type d'aide à la construction navale, l'aide à la commande, tandis que l'Allemagne, interrogée sur ce point, en a, pour sa part, dénombré vingt et un - la Communauté économique européenne n'en a retenu que dix-neuf - car à l'aide de l'Etat s'ajoute celle des *Länder*, de la ville, etc. Bref, il y a toutes sortes d'aides, alors que l'aide française est beaucoup plus visible et concentrée, encore une fois, sur la seule aide à la commande. Et, je n'entrerai pas dans le détail des systèmes d'aides hollandais ou italien qui sont encore, si je puis dire, un peu plus folkloriques. Ce n'est pas l'heure d'engager un débat sur ce point, mais le Gouvernement me semble parfaitement informé.

Il est donc important, pour 1990 et pour les années ultérieures, de maintenir le taux d'aide de 26 p. 100 dont nous bénéficions, en 1989 pour les grands bateaux, et celui de 16 p. 100 pour les navires d'importance moindre. J'espère que nous n'aurons pas à craindre, au cours de l'année qui vient, un abaissement, qui serait dramatique pour nos chantiers, d'une aide qui leur est indispensable.

#### SITUATION D'UNE PERSONNE DÉTENUÉE EN ESPAGNE

**M. le président.** M. Jean-Claude Lefort a présenté une question, n° 193, ainsi rédigée :

« M. Jean-Claude Lefort attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur la situation de M. Jean-Philippe Casabonne. Condamné à six ans de prison par les tribunaux espagnols sans qu'aucune preuve n'ait établi sa culpabilité, détenu depuis plus de deux années, l'intéressé vient de voir confirmer sa condamnation par le tribunal supérieur espagnol. Il lui demande ce qu'il entend faire pour dénoncer cette violation des droits de l'homme par l'Etat et la justice espagnols et obtenir la libération immédiate du jeune homme. »

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

**M. Jean-Claude Lefort.** Madame le ministre délégué, auprès de M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, je souhaite vous interroger sur la position du Gouvernement à l'égard de la situation de M. Jean-Philippe Casabonne.

M. Casabonne est, vous le savez, ce jeune enseignant français qui a été condamné à six ans de prison par les tribunaux espagnols sans qu'aucune preuve de sa culpabilité ait pu être réunie.

Il avait été arrêté en Espagne en juillet 1987 parce que la police espagnole avait trouvé dans les affaires de deux militants présumés de l'E.T.A., l'adresse de son lieu de villégiature dans le sud de l'Espagne. Cette adresse, c'est lui qui l'avait communiquée à ce couple rencontré deux semaines auparavant à Bordeaux où il suivait un enseignement universitaire. C'est la seule pièce qui figure à son dossier. Il n'y a rien d'autre !

C'est pourtant elle qui a servi à justifier les interrogatoires violents qu'il a subis et les sévices qui lui ont été infligés par les membres de la police spéciale espagnole pendant cinq jours et cinq nuits.

C'est sur ce dossier parfaitement vide qu'a été menée la parodie d'instruction - absence de comparution devant un juge pendant plus d'un an et demi, pas d'information, pas d'interrogatoire devant avocat - qui l'a conduit devant un tribunal d'exception en première instance le 9 décembre 1988.

Un tribunal qui, statuant en vertu de la loi dite « anti-terroriste », l'a condamné à cette très lourde peine sur la seule base de « l'intime conviction » qu'avaient les juges des liens de Jean-Philippe Casabonne avec l'E.T.A. militaire.

Un tribunal qui a purement et simplement interdit à l'avocat du jeune homme de le défendre, qui a refusé toute traduction en français des débats, et qui n'a pas hésité à chasser de l'audience l'accusé lorsque ce dernier, parqué dans une bulle en verre, a demandé la parole.

Ce procès s'est déroulé dans de telles conditions que tous les observateurs ont protesté : la Fédération internationale des droits de l'homme, Amnesty International, les organisations internationales d'enseignants, de nombreuses organisations françaises : S.N.E.S., F.E.N., C.G.T., S.N.I.-P.E.G.C., SNE-sup, Ligue des droits de l'homme, U.N.E.F., etc.

Le 13 novembre dernier, au terme d'une longue année de prison marquée par les humiliations constantes, les coups, l'isolement infligés par ses geôliers, Jean-Philippe Casabonne, qui avait formé un recours contre le jugement de première instance, a été traduit devant le Tribunal suprême, la plus haute instance judiciaire espagnole.

On pouvait s'attendre à ce qu'enfin le jeune Français soit libéré, à ce que la justice soit rétablie. Il n'en a rien été.

Au terme d'une délibération qui s'est résumée à l'exposé du recours par l'avocat espagnol, seul autorisé à parler, et à la brève réponse du procureur incitant à confirmer le verdict, le Tribunal suprême a confirmé la condamnation à six ans de prison au nom de sa totale conviction de sa culpabilité.

Six ans de privation de liberté dans les conditions extrêmement pénibles des centres de détention espagnols, voilà le verdict qui a frappé une nouvelle fois Jean-Philippe Casabonne qui bientôt fêtera - si l'on peut dire - sa troisième année en prison.

C'est une vie brisée malgré la volonté de lutter qu'il manifeste. Ce sont des études gâchées, car Jean-Philippe Casabonne, qui a été transféré dans une autre prison, ne pourra plus continuer les études qu'il tentait de poursuivre avec l'aide de ses anciens camarades.

Devant pareil résultat, on ne peut que s'interroger sur l'attitude du Gouvernement français.

On pouvait penser que l'Etat français manifesterait sa solidarité au jeune homme durant tous ces événements, qu'il s'efforcerait d'obtenir des garanties du gouvernement espagnol en ce qui concerne le respect de la justice et le droit élémentaire de Jean-Philippe Casabonne à se défendre. On pouvait espérer qu'il agirait pour obtenir sa libération.

Il en avait les moyens, étant donné les rapports politiques qu'entretiennent la France et l'Espagne et compte tenu des liens étroits d'affinité qui existent entre le Président de la République et le Premier ministre espagnol. Ce ne fut visiblement pas le cas.

Paris garde depuis le début de cette affaire le silence complet sur le fond des choses. Cette attitude est inacceptable. La France se doit de défendre ses citoyens lorsqu'ils sont victimes, à l'étranger, de pratiques si contraaires aux droits de l'homme. Elle doit dénoncer de telles atteintes aux libertés individuelles. Elle se doit de condamner un système judiciaire, des pratiques qui piétinent si ouvertement les droits élémentaires, qui violent de façon si flagrante la convention européenne des droits de l'homme.

Madame le ministre, qu'attendez-vous pour exiger de l'Espagne qu'elle respecte ces droits ? Qu'attendez-vous pour exiger la libération de Jean-Philippe Casabonne ? Quels motifs vous empêchent de le faire ?

Le silence de la France dans cette affaire ternit gravement son image au moment même où elle assume la présidence de la Communauté européenne.

La rencontre que ne manquera pas d'avoir M. François Mitterrand avec M. Felipe Gonzalez lors du prochain sommet de Strasbourg ne doit-elle pas être l'occasion de mettre un terme à cette véritable prise d'otage que constitue l'emprisonnement arbitraire de Jean-Philippe Casabonne ?

Telles sont notre opinion et notre question.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

**Mme Edwige Avica, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, M. Casabonne, étudiant en sociologie à l'université de Pau, maître d'internat, a été arrêté le 6 juillet 1987 par la police espagnole près de Torremolinos, en raison de ses liens présumés avec des militants basques.

Il a été condamné le 9 décembre 1988 par l'audience nationale à six ans de prison pour collaboration avec une organisation terroriste. Cette sentence a été confirmée le 29 novembre dernier par le tribunal suprême, auprès duquel notre compatriote s'était pourvu en cassation. Le jugement étant définitif, notre ressortissant est à présent éligible à une mesure de grâce.

Vous avez rappelé ce qui s'est passé au cours de cette période. Je ne reviendrai pas sur toutes les interventions que nous avons faites, y compris par l'intermédiaire de notre consulat. Elles ont donné lieu à plusieurs reprises, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, à des réponses du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.

En tout état de cause, je tiens à préciser, comme l'a encore rappelé Roland Dumas la semaine dernière devant le Sénat, qu'il n'appartient pas aux autorités françaises de porter une appréciation sur le bien-fondé d'une condamnation, dès lors que celle-ci émane de l'ordre judiciaire d'un pays démocratique et qu'elle a été prononcée dans le strict respect des lois et des règlements judiciaires de ce pays.

Si M. Casabonne souhaite former un recours en grâce, le Gouvernement de la France sera attentif, comme il l'a toujours été dans le passé pour de tels cas, au sort de notre compatriote. Nous appuierons par toutes les voies diplomatiques le recours en grâce qui sera présenté en son nom. Je rappelle à cet égard que le Premier ministre espagnol a indiqué, le 22 octobre dernier, lors d'une émission télévisée, que son gouvernement serait disposé, le moment venu, à examiner favorablement une demande de grâce concernant M. Casabonne.

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

**M. Jean-Claude Lefort.** Madame le ministre, votre réponse suscite trois remarques.

Premièrement, vous avez fait état de nombreuses interventions auprès du gouvernement espagnol. Quand on voit leur résultat, on ne peut qu'être perplexe sur leur efficacité. Quelle est l'efficacité d'interventions qui conduisent un jeune homme à être condamné à six ans de prison ?

Deuxièmement, vous avez indiqué que le Gouvernement français respecterait strictement le verdict d'un tribunal que vous jugez démocratique. J'ai souligné que ce verdict avait été rendu sur la seule intime conviction des juges et j'ai rappelé les conditions dans lesquelles ce jeune homme avait comparu devant les tribunaux. Ce ne sont pas des conditions normales, démocratiques, et j'attendais que vous le souligniez.

Enfin, puisque M. Gonzalez n'est pas insensible à l'idée d'un recours en grâce, pensez-vous, madame le ministre, que M. le Président de la République française fera une intervention en ce sens lors du sommet de Strasbourg ?

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

**Mme le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères.** Je n'ai rien à ajouter à la réponse que j'ai faite et qui tient compte des procédures.

#### ROUTE NATIONALE 9 EN AMONT DE MILLAU

**M. le président.** Mme Nicole Catala a présenté une question, n° 189, ainsi rédigée :

« Mme Nicole Catala attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'urgence d'entreprendre des travaux sur la route nationale 9 en amont de Millau sans attendre la mise en service des tronçons de l'autoroute A 75. »

La parole est à Mme Nicole Catala, pour exposer sa question.

**Mme Nicole Catala.** Monsieur le président, vous me permettez d'abord de regretter que M. Delebarre ne soit pas présent ce matin pour entendre ma question et celle qui suivra, laquelle concerne également les transports.

Ma question porte sur l'autoroute A 75.

La réalisation de cette autoroute, qui doit relier Paris à Béziers, a sensiblement progressé en 1987 et 1988. Au début de l'année 1988, le représentant de l'administration des ponts et chaussées, aujourd'hui délégué aux grands projets auprès du ministre des transports, avait indiqué que le tracé du contournement de la ville de Millau par cette autoroute était quasiment arrêté. Aucune précision n'a pourtant été depuis lors fournie aux habitants de la région. Bien au contraire, lors d'une réunion qui s'est récemment tenue à Mende, le même représentant de l'administration a déclaré curieusement que le tracé du contournement de Millau n'était aucunement défini et que les services de la direction départementale de l'équipement ne feraient connaître les conclusions de leurs études que dans un an. De qui se moque-t-on ?

Certes, le tracé de la future autoroute n'est pas facile à définir sur cette portion de son trajet. Mais est-il acceptable, pour une ville, pour une région qui n'a pas beaucoup d'atouts économiques de voir ainsi repousser d'année en année la mise au point d'un projet nécessaire à la revitalisation de Millau ?

En tout cas, il est d'ores et déjà acquis que la traversée de la commune de Millau sera le dernier tronçon réalisé de toute l'autoroute Paris-Béziers. Dans la meilleure des hypothèses, ce tronçon ne sera achevé que dans huit ans. Mais, d'ici là, l'autoroute sera progressivement mise en service en amont et en aval de Millau, entraînant, on peut le prévoir, d'énormes embouteillages dans la ville et autour. Millau va inévitablement devenir un goulot d'étranglement, d'autant plus redoutable qu'on attend un flux important de poids lourds.

Certains quartiers de Millau risquent de devenir inhabitables si la RN 9, qui passe actuellement dans la ville, n'est pas aménagée très vite de façon à éviter cette traversée. Un tel aménagement est possible : il consiste à construire juste en amont de Millau, au-dessus de la voie ferrée et du Tarn, une bretelle de la RN 9 permettant aux poids lourds notamment de ne pas entrer dans la ville. C'est réalisable. Cet aménagement a été demandé par les élus de l'opposition au sein du conseil municipal de Millau. Le Gouvernement veut-il s'engager à le faire réaliser dans les meilleurs délais ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Madame le député, je tiens à affirmer que M. Delebarre, qui m'a demandé de le représenter, n'a pas une attitude désinvolte à l'égard du Parlement ni encore moins à votre égard. Il préside aujourd'hui les Journées nationales de la mer. La mer étant de son ressort ministériel, il est normal qu'il soit présent à ces journées.

M. Delebarre m'a demandé de vous faire la réponse suivante.

Vous avez attiré l'attention sur le tracé et les délais de réalisation de la déviation de Millau, cette opération s'inscrivant dans l'aménagement autoroutier de la liaison Clermont-Ferrand-Béziers.

Vous le savez, le ministre de l'équipement a arrêté, par décision du 11 juillet 1989, le principe du tracé de cette opération. Son origine se situe au sud d'Engayresque, après avoir contourné la commune de Séverac-le-Château par l'est. Elle contourne Millau, côté ouest, et se termine au sud dans le secteur de La Cavalerie.

Afin de tenir compte du souhait des élus de voir le tracé se rapprocher le plus possible de la ville, et des préoccupations légitimes de préservation de l'environnement, le ministre a arrêté un fuseau passant nettement à l'est des villages de Peyre et de Saint-Georges-de-Luzençon, le plus près possible du vallon d'Issis.

Cette décision de tracé a été communiquée à l'ensemble des élus concernés. Il est bien entendu maintenant nécessaire de procéder à des études plus fines de tracé, rendues nécessaires par les extraordinaires difficultés topographiques et géologiques du site rencontré, que vous avez vous-même soulignées, madame le député. Ces études seront menées en concertation étroite avec les élus locaux.

Quant aux délais de réalisation, il est prématuré de fixer une échéance précise, l'ordonnancement général des travaux de l'ensemble de la RN 9 étant en cours de mise au point.

Indépendamment de ce délai, il est clair que, dans l'attente de la réalisation de ce projet de contournement, le problème de la traversée de la ville de Millau sera examiné avec soin.

A cet égard, M. Delebarre attire votre attention sur l'importance de l'effort entrepris pour la réalisation des travaux de l'accès sud de Millau, avec franchissement du Tarn par un nouveau pont. Près de 60 millions de francs auront ainsi été consacrés à cette opération. Cet aménagement, qui permettra au trafic de transit d'éviter la traversée de Millau, devrait être mis en service à la fin de l'année 1990. Je suis donc en mesure de vous préciser cette échéance.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Catala.

**Mme Nicole Catala.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai pris bonne note de ce que vous avez indiqué concernant la réalisation de l'autoroute A 75, mais vous avez souvent employé le futur et nous sommes bien obligés de constater que cette autoroute ne sera pas achevée avant huit ans. Or, d'ici là, de graves difficultés vont surgir pour la traversée de la ville de Millau, en dépit des aménagements de la RN 9. En effet, s'il est exact qu'un pont supplémentaire est en cours de construction sur le Tarn au sud de Millau, rien n'a été fait en amont, entre Millau et Séverac-le-Château, et c'est là que va se produire le principal goulot d'étranglement.

Il est donc indispensable, je le souligne à nouveau, qu'un pont franchissant la voie ferrée et la rivière soit conçu et rapidement réalisé en amont de Millau. Sinon, les poids lourds ne pourront pas traverser la ville dans de bonnes conditions et l'ensemble de la population souffrira de l'accroissement du trafic qui résultera de la mise en service de l'autoroute en amont et en aval de Millau.

Il est indispensable que le Gouvernement prenne ses responsabilités dans ce domaine et « pousse les feux », afin de réaliser l'aménagement de la RN 9 dans les dix-huit mois qui viennent, sans attendre la réalisation définitive de l'autoroute A 75.

#### PROJET D'AUTOROUTE PARIS-BRIVE

**M. le président.** M. François Hollande a présenté une question, n° 196, ainsi rédigée :

« M. François Hollande interroge M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'état d'avancement du projet d'autoroute Paris-Brive. »

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

**M. François Hollande.** M. le ministre de l'équipement a récemment annoncé le tracé de l'autoroute Brive-Clermont-Ferrand, autoroute concédée qui constitue un des éléments du désenclavement de la région Limousin. Pour compléter ce dispositif, il est très important que soit également connu le faisceau autoroutier Limoges-Brive, qui constitue l'autre axe

de désenclavement de ladite région, et en particulier le point le plus difficile, qui a fait l'objet de plusieurs hypothèses, je veux parler de la déviation d'Uzerche.

Cela fait maintenant plusieurs mois que le dossier est à l'instruction. On ne peut pas encore parler de retard, mais si la décision n'est pas prise dans un certain délai, il est à craindre que l'ouvrage ne soit différé dans le temps et, surtout, que les personnes concernées par le passage de l'autoroute - et il y en a beaucoup, car il y a plusieurs hypothèses - ne s'exaspèrent devant la prolongation de l'incertitude.

J'ajoute que, en matière d'autoroutes, l'important n'est pas seulement l'annonce des projets et la signification des tracés. Ce sont surtout les délais de réalisation, notamment lorsque les autoroutes sont publiques. Or c'est le cas de la liaison Vierzon-Limoges-Brive, qui sera financée sur crédits budgétaires. Il est donc capital que le tracé en soit connu au plus tôt afin que les crédits soient inscrits et qu'il n'y ait ainsi aucun risque de retard.

Le ministre de l'équipement avait pris l'engagement de rendre public le tracé Limoges-Brive au cours du mois de décembre. Nous y sommes. Je serais donc heureux, par cette question, de contribuer à la réalisation de sa promesse.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, M. Michel Delebarre m'a demandé de vous apporter les précisions suivantes.

L'Etat s'est engagé à aménager la RN 20 à deux fois deux voies entre Vierzon et Brive. Cette nationale sera dotée de caractéristiques autoroutières et recevra à terme le statut d'autoroute hors péage.

Elle se raccordera au nord de l'autoroute A 71 à Vierzon et sera prolongée au sud de Brive par une section autoroutière concédée jusqu'à Montauban.

De Vierzon à Brive, l'état d'avancement des différentes sections est le suivant.

En ce qui concerne la section Vierzon-Châteauroux Nord, une enquête portant sur l'attribution du statut autoroutier et la déclaration d'utilité publique des travaux s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 1989. Le dossier sera transmis prochainement au Conseil d'Etat.

Quant à la section Châteauroux Sud-La Croisière, l'enquête publique vient d'être lancée par arrêté interpréfectoral du 17 octobre 1989.

En ce qui concerne la section La Croisière-Brive, l'étude préliminaire du projet vient d'être achevée, et la concertation a eu lieu sur les variantes du tracé dans les départements de la Haute-Vienne et de la Corrèze. Le ministre de l'équipement vous confirme que le choix du tracé sera définitivement arrêté dans le courant du mois de décembre, notamment au niveau d'Uzerche, après consultation du ministère de l'agriculture et du secrétariat d'Etat à l'environnement.

Enfin, sur le plan financier, le ministre de l'équipement vous informe que le budget de 1990 est parfaitement compatible avec l'objectif d'une réalisation de cette liaison en huit ans.

Les délais ayant été précisés, je crois, monsieur le député, que vous pouvez être rassuré.

**M. le président.** La parole est à M. François Hollande, qui dispose encore de cinq minutes.

**M. François Hollande.** Ce sera beaucoup trop, même si je ne suis pas complètement satisfait.

Je suis pleinement rassuré quant à l'exécution, notamment administrative, des différentes procédures de déclaration d'utilité publique.

Je suis également rassuré de constater que, dans le budget de 1990, figurent bien les crédits correspondant aux engagements pris par l'Etat.

Néanmoins, je regrette, même si l'on m'assure que le choix du tracé définitif se fera dans le courant du mois de décembre, que l'on n'ait toujours pas aujourd'hui annoncé le tracé. Je veux bien croire que l'administration prend encore quelques semaines pour réfléchir, mais je pense que les reports successifs d'annonce sont préjudiciables au bon fonctionnement de celle-ci, et surtout à la transparence des opérations. J'aurais souhaité, pour ma part, que cette annonce

puisse être faite aujourd'hui. Il n'empêche que, si le choix définitif intervient avant Noël, ce sera tout de même un cadeau pour ceux que cela concerne.

**M. le président.** Dieu vous entende ! (*Sourires.*)

#### LIGNES DE CHEMIN DE FER À GRANDE VITESSE

**M. le président.** M. Loïc Bouvard a présenté une question, n° 197, ainsi rédigée :

« M. Loïc Bouvard interroge M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur le programme de construction de lignes à grande vitesse. La S.N.C.F. semble s'orienter vers la desserte unique des grandes villes, négligeant les autres gares qui sont le centre d'un bassin important de population. Qu'entend donc faire le Gouvernement pour que la politique de la S.N.C.F. s'insère dans une politique d'aménagement du territoire et de développement des zones rurales ? »

La parole est à M. Loïc Bouvard, pour exposer sa question.

**M. Loïc Bouvard.** Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, laissez-moi vous dire d'abord combien nous sommes tous très satisfaits de voir la Société nationale s'engager dans un programme ambitieux de construction de lignes à grande vitesse qui modifie déjà et va modifier de plus en plus l'ensemble français et l'ensemble européen, et combien nous souhaitons que l'interconnexion à l'est de Paris puisse mettre nos différentes régions en contact direct avec l'Europe. Nous nous sommes réjouis du fantastique record qui vient d'être établi.

Toutefois, j'attire votre attention, vous qui êtes l'autorité de tutelle de la S.N.C.F., sur le fait que la Société nationale semble s'orienter, hélas ! vers la desserte quasi unique des grandes villes, négligeant les gares, qui sont les centres d'un bassin important de population de 50 000 à 100 000 habitants, telles que celles de Sablé, de Vitry ou de Redon.

En effet, prenons Redon, que je connais bien : quelque 100 000 personnes sont desservies par cette gare et le fait que le T.G.V. traverserait cette ville sans s'y arrêter, comme cela est prévu et annoncé, porterait un coup d'arrêt fatal au développement de notre petite région de la France rurale, à un moment où, précisément, des efforts sont faits pour que, en dépit du courant migratoire de population vers les grands centres urbains, la population rurale soit, dans toute la mesure possible, fixée autour des petites villes et des villes moyennes.

Il est aberrant, monsieur le ministre, selon nous, que la S.N.C.F. se borne à desservir par T.G.V. les capitales régionales et départementales.

Il faut noter, d'autre part, que le T.G.V.-Atlantique ne mérite pour l'instant son nom - « grande vitesse » - que sur les premiers 200 kilomètres, entre Paris et Le Mans, et qu'ensuite il emprunte les voies ordinaires qui, bien qu'améliorées, ne lui permettent pas de dépasser les 160 ou 180 kilomètres-heure. Dans ces conditions, un arrêt au-delà du Mans et, en tout cas, au-delà de Rennes, ne remettrait pas en cause la politique de grande vitesse et n'altérerait pas de façon significative la desserte rapide des villes en bout de ligne, telles que Vannes, Lorient ou Quimper. Ces arrêts auraient, par contre, l'immense avantage de permettre aux populations transitant jusqu'à présent par Redon, de se voir reliées, sans rupture de charge, à Paris et à l'Europe et ce dans les meilleures conditions.

Qu'entend faire le Gouvernement pour que la politique de la S.N.C.F. s'insère dans une politique globale d'aménagement du territoire, et de sauvegarde et de développement des zones rurales, que le Gouvernement prétend être la sienne ?

Si l'on veut, en effet, que se développent les petites villes et leur bassin de population, il est, vous le savez bien, essentiel que l'on puisse y attirer des industries et des investisseurs qui, nous le savons, tous exigent une liaison rapide avec Paris et le reste de l'Europe.

Vous qui êtes aussi le ministre de l'urbanisme et proche, par vos responsabilités, d'une politique d'aménagement du territoire, pouvez-vous prendre la responsabilité d'accélérer les concentrations urbaines et de dévitaliser des bassins d'emplois aujourd'hui très vivants ?

Ne croyez-vous pas que, dans la grande région Ouest, un type d'habitat plus dispersé et mieux réparti sur le territoire, comme en Allemagne fédérale, ne soit une chance pour l'avenir, un espoir pour des millions d'habitants ?

J'espère, monsieur le ministre, que les arguments que je viens de développer vous auront convaincu. Merci, en tout cas, de me dire ce que vous êtes à même de faire pour qu'il y soit répondu de façon positive. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je ne suis ni le ministre des transports, ni celui de l'urbanisme. M. Delebarre m'a demandé de répondre en son lieu et place. Je suis cependant un peu concerné : j'ai déjà emprunté le T.G.V. Paris-Le Mans et je suis, dans le cadre de mes responsabilités concernant les grands contrats, chargé de faire connaître le T.G.V. à l'étranger. Je peux vous dire que le T.G.V. Paris-Le Mans présentait un caractère très exceptionnel et que le Président de la République de Corée a pu vérifier samedi dernier qu'il présentait des caractères très enviables.

M. Delebarre m'a demandé de vous préciser que l'établissement de liaisons ferroviaires à grande vitesse nécessite, comme vous l'avez vous-même rappelé, de très coûteuses infrastructures et n'est justifié que sur les axes par lesquels transitent les flux les plus importants. Or les arrêts prévus sur ces axes ne peuvent être multipliés, au risque de réduire, voire d'annuler, les gains de temps que permettent les lignes nouvelles et qui sont déterminants pour la clientèle dans le choix de son mode de transport.

J'ai parfaitement retenu que votre suggestion visait l'état actuel d'achèvement du T.G.V.-Ouest - le T.G.V.-Atlantique - qui s'arrête au Mans. En conséquence, sans attendre la modification de nouvelles infrastructures, on pourrait envisager de nouveaux arrêts à Sablé ou à Redon.

Néanmoins, le réseau du T.G.V. irrigue de manière satisfaisante l'essentiel des villes moyennes des régions concernées, permettant de ce fait un relatif désenclavement des zones rurales. C'est le cas de l'ouest de la France, dont quatorze villes - je dis bien « quatorze » - seront desservies par le T.G.V.-Atlantique.

Il convient toutefois de préciser que les infrastructures et les matériels du T.G.V. ne constituent pas la seule réponse à la demande des transports ferroviaires à grande vitesse, laquelle peut également être satisfaite par le jeu de correspondances adaptées avec des matériels plus classiques de qualité élevée.

A cet égard, une redéfinition des dessertes locales s'impose dans le cadre du conventionnement des services régionaux et compte tenu de la situation nouvelle créée par la mise en service de trains à grande vitesse.

Au fur et à mesure de la mise en service des rames, la S.N.C.F. veillera à associer les collectivités concernées à l'évolution des dessertes et à leur amélioration pour assurer le meilleur service aux usagers.

Telle est la réponse que le ministre des transports souhaitait que je vous communique.

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Bouvard, qui dispose encore de trois minutes.

**M. Loïc Bouvard.** Ces trois minutes me suffiront largement, monsieur le président, et d'abord pour remercier M. le secrétaire d'Etat de la réponse qu'il vient de me faire au nom de M. Delebarre. Il me permettra cependant d'apporter quelques précisions.

Je sais que la S.N.C.F. dispose d'une autonomie de décision, monsieur le secrétaire d'Etat, pour l'établissement de ces nouvelles lignes, et notamment pour les arrêts qui servent à desservir les populations. Mais je pense que sa politique ne peut pas aller à l'encontre de la politique gouvernementale d'aménagement du territoire, et je vous ai dit tout à l'heure que la défense et le développement de la France rurale était un aspect de cette politique.

Vous m'avez rappelé que de très nombreuses villes étaient desservies par le T.G.V.-Atlantique et que le T.G.V. ne pouvait pas s'arrêter partout. Soit ! Mais je vous ferai remarquer que la distance séparant Rennes et Vannes est de 120 kilomètres et que Redon se trouve précisément à mi-parcours. Un arrêt dans cette ville ne signifierait donc pas que le T.G.V.

devienne un omnibus ! Par contre, la région autour de Redon n'est pour l'instant pas désenclavée : si sa population veut se rendre à Paris, elle emprunte des trains qui n'assurent pas - j'ai des documents qui le prouvent - toutes les correspondances avec le T.G.V. à Rennes.

Il est impératif, me semble-t-il, si vous êtes vraiment attaché à la survie de la France rurale, que le T.G.V. ne vienne pas contrecarrer votre politique nationale d'aménagement du territoire.

Nous applaudissons, je vous l'ai dit tout à l'heure, au succès du T.G.V., à sa grande qualité, et nous souhaitons tous le voir s'implanter dans de nombreux pays étrangers. Mais, si je m'élève avec force aujourd'hui contre ces suppressions d'arrêt dans les villes moyennes, c'est qu'il y va de la lutte contre la désertification de nos campagnes, de la lutte en faveur du maintien de nos jeunes sur place, au lieu qu'ils s'agglutinent dans les banlieues des villes.

Il y va également de la qualité de la vie pour des millions de Français, et ce par un habitat dispersé. Enfin, et cela me concerne, il y va tout simplement de l'avenir de Redon et de tout le pays qui l'entoure.

SERVICE DÉPARTEMENTAL  
DE L'UNION DU SPORT SCOLAIRE DES YVELINES

**M. le président.** M. Henri Cuq a présenté une question, n° 190, ainsi rédigée :

« M. Henri Cuq appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur les difficultés rencontrées par le service départemental de l'Union du sport scolaire des Yvelines. »

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

**M. Henri Cuq.** Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, le service départemental de l'Union nationale du sport scolaire dans les Yvelines connaît un développement exemplaire de ses activités. L'augmentation du nombre de licenciés est proportionnelle à l'implantation nouvelle de nombreux lycées et collèges.

Force est pourtant de constater que, parallèlement, aucun moyen nouveau sous forme de postes budgétaires n'a été octroyé depuis 1981.

En janvier 1989, une demande de création de deux postes de secrétariat a été formulée. Le directeur de l'Union nationale du sport scolaire est convaincu du bien-fondé de cette demande, mais il ne dispose pas, m'a-t-on indiqué, de crédits suffisants.

Certes, l'action conjuguée de la direction départementale de la jeunesse et des sports, du Comité olympique et sportif des Yvelines ainsi que de l'inspection académique a permis l'emploi de deux jeunes sportives sous contrat S.I.V.P. de 1987 à 1989. Mais ces deux contrats sont malheureusement arrivés à expiration en octobre dernier.

Il serait donc tout à fait opportun que l'éducation nationale octroie ces crédits supplémentaires afin de pourvoir à la création de ces deux nouveaux postes de secrétaire.

Par lettre du 25 octobre, le ministre de l'éducation nationale m'avait assuré que le service départemental des Yvelines figurait en tête des priorités à satisfaire en matière de secrétariat.

Aujourd'hui, je souhaiterais savoir si vous êtes en mesure de me dire ce qu'il en est très exactement de ces créations de poste, compte tenu de l'urgence qu'il y a effectivement à satisfaire à la demande du service départemental du sport scolaire dans les Yvelines.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, M. Lionel Jospin, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, m'a demandé de répondre à votre question.

Dans le département des Yvelines, l'Union nationale du sport scolaire fait preuve - et vous l'avez souligné dans votre question, monsieur le député - d'un dynamisme remarquable, qui méritait d'être signalé.

S'agissant des moyens de fonctionnement de cette délégation départementale, sur lesquels vous interrogez M. Jospin plus précisément, il convient de rappeler les points suivants :

D'abord, l'inspection académique fait un effort très significatif en faveur de cette structure de l'U.N.S.S., d'une part, par la mise à disposition de locaux spacieux et, d'autre part, par la mise à disposition d'un poste de secrétariat, sans compter le demi-poste mis à disposition au titre de l'U.S.E.P. - Union sportive de l'enseignement primaire - qui organise le sport scolaire dans le premier degré.

L'inspection académique des Yvelines est ainsi, dans l'académie de Versailles, la seule à fournir un effort aussi important en faveur de l'U.N.S.S.

S'agissant des besoins supplémentaires en secrétariat de l'U.N.S.S. des Yvelines, ils ne sauraient être satisfaits uniquement par l'inspection académique des Yvelines ; ils doivent en effet être pris en charge au budget de l'U.N.S.S., puisque cet organisme dispose d'un budget autonome voté chaque année par le conseil d'administration, sous la présidence de M. Lionel Jospin.

Les critères de répartition des crédits de l'U.N.S.S. sont établis par le directeur de cette union qui, s'il prend en compte le dynamisme des cadres locaux, doit également tenir compte des moyens mis à la disposition des services afin d'éviter de trop grandes disparités entre ceux-ci.

Les besoins spécifiques en secrétariat de l'U.N.S.S. des Yvelines, que vous avez rappelés à juste titre, seront donc une nouvelle fois examinés avec le plus grand soin dans le cadre du prochain budget de 1990.

M. Lionel Jospin ajoute qu'au titre du budget de l'année en cours un poste de secrétariat vient d'être affecté par la direction nationale de l'U.N.S.S. à la structure académique de l'organisme, en vue de satisfaire déjà partiellement les besoins que vous avez signalés.

Il s'agit là d'une réponse qui ne présente certainement pas un caractère exhaustif, mais qui vous apportera sûrement, monsieur le député, une satisfaction partielle.

**M. le président.** La parole est à M. Henri Cuq, qui dispose encore de cinq minutes.

**M. Henri Cuq.** Monsieur le président, je tiens simplement à remercier M. le secrétaire d'Etat de la réponse qu'il vient de m'apporter. J'ai bien noté une ébauche de satisfaction partielle, les perspectives budgétaires pour 1990 laissant espérer que l'ensemble des postes souhaités seraient pourvus. J'en prends note et j'en remercie M. le secrétaire d'Etat.

INTÉGRATION DE SECRÉTAIRES DE MAIRIE  
DANS LE CADRE DES ATTACHÉS TERRITORIAUX

**M. le président.** M. Jean-Marie Demange a présenté une question, n° 191, ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Demange expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités territoriales, la situation des titulaires de l'emploi de secrétaire de mairie de villes de 2 000 à 5 000 habitants satisfaisant aux conditions fixées par l'article 30 du statut particulier des attachés territoriaux, qui se voient refuser leur intégration dans ce cadre. »

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

**M. Jean-Marie Demange.** Monsieur le président, je souhaiterais interroger M. le secrétaire d'Etat chargé des collectivités territoriales sur la situation des titulaires de l'emploi de secrétaire de mairie de villes de 2 000 à 5 000 habitants satisfaisant aux conditions fixées par l'article 30 du statut particulier des attachés territoriaux, qui se voient refuser leur intégration dans ce cadre.

Le décret est interprété, et donc appliqué, de façon différente selon les départements. Devant les injustices ainsi créées et le contentieux en découlant, le ministre de l'intérieur avait tenu à préciser la portée de ce décret au travers de sa circulaire du 5 octobre 1988 adressée aux préfets et aux sous-préfets, et publiée au répertoire mensuel du ministère de l'intérieur.

Par ailleurs, s'agissant de la trentaine de questions qui ont été posées ici à M. le ministre de l'intérieur, je retiens la réponse ministérielle à une question écrite de M. Asensi parue au *Journal officiel* du 12 janvier 1989.

Cette réponse est très claire et aurait dû, une fois pour toutes, régler tout contentieux.

Dans les faits, que se passe-t-il ?

Les préfets et les sous-préfets qui interprétaient de façon erronée l'article en cause ignorent la circulaire et défèrent devant le tribunal administratif tous les arrêtés de nomination pris par les maires, sans analyser les situations par rapport à cette circulaire.

Prenons un cas précis : le 17 novembre dernier, une secrétaire de mairie a comparu devant le tribunal administratif de Montpellier. Elle a exposé sa situation et présenté un jugement du tribunal administratif de Grenoble, qui, tenant compte de la circulaire du 5 octobre 1988, a rétabli dans ses droits une secrétaire de mairie de Montoisson, dans le département de la Drôme.

Le commissaire du Gouvernement de ce tribunal a déploré la publication de la circulaire en reconnaissant le fait que certains préfets l'appliquaient et d'autres pas. Il a jugé que cette circulaire n'avait pas force de loi et a demandé au tribunal de statuer selon les termes de l'article 30 du décret du 30 décembre 1987.

Il a considéré qu'il appartenait au Conseil d'Etat de vérifier la diversité des décisions résultant des différents tribunaux administratifs et, à partir de là, a considéré que les raisonnements seraient différents.

Il a exprimé le vœu que le ministre prenne ses responsabilités en modifiant la loi de façon qu'il n'y ait plus en France une justice administrative à deux vitesses. L'affaire a été mise en délibéré.

Je m'élève contre cette façon de rendre la justice et j'en appelle au bon sens du ministre de l'intérieur pour qu'il intervienne afin de rappeler, avec la vigueur qui s'impose, à MM. les préfets et sous-préfets que les lois de la République sont votées par le Parlement, que le Gouvernement est tenu de les exécuter et que les préfets et sous-préfets, représentants territoriaux du Gouvernement, sont seuls aux ordres de celui-ci.

Enfin, lorsqu'il s'avère que l'esprit de la loi n'est pas correctement compris et que les débats parlementaires, les réponses aux questions des députés et sénateurs et les circulaires du Gouvernement sont là pour l'éclairer, les préfets et sous-préfets n'ont pas à ajouter leur propre interprétation, et, de ce fait n'ont pas à déférer les arrêtés des maires pris avec les précautions qui s'imposent, c'est-à-dire en application des lois, décrets et circulaires, devant le tribunal administratif.

Cette dernière procédure, largement préjudiciable aux agents dont la carrière est ainsi illégalement bloquée, conduit forcément devant le Conseil d'Etat qui rendra sa décision dans des délais indéterminés en infirmant le jugement initial par une décision assise sur les textes publiés et éclairés par votre circulaire, et non sur les interprétations préfectorales.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me répète, mais j'attends de vous la fermeté qui s'impose dans cette affaire et je vous remercie de m'exposer les mesures que vous comptez rapidement prendre pour que les secrétaires de mairie de l'Hérault, du Pas-de-Calais, de la Moselle ou de l'Ille-et-Vilaine, notamment, soient traités - dans le respect des lois de la République - de façon équivalente à ceux de la Drôme. Je vous remercie.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, M. Jean-Michel Baylet, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, actuellement en déplacement, m'a demandé de faire réponse à votre question.

L'article 30 du décret du 30 décembre 1987 portant statut particulier du cadre d'emplois des attachés territoriaux auquel vous faites référence, prévoyait l'intégration au grade d'attaché territorial, des secrétaires généraux des communes de 2 000 à 5 000 habitants sous une condition de diplôme ou d'ancienneté.

Pour être intégrés, les fonctionnaires concernés devaient posséder un diplôme d'études universitaires générales ou un diplôme d'études supérieures d'administration municipale, ou avoir une ancienneté de cinq ans au moins dans leur emploi.

La circulaire du 5 octobre 1988 a précisé que tous les titulaires de l'emploi de secrétaire général des communes de 2 000 à 5 000 habitants avaient vocation, sous réserve de remplir les conditions que je viens d'évoquer, à être intégrés dans le cadre d'emplois des attachés, quelle que soit la taille de la collectivité dans laquelle ils exerçaient leur fonction. Cette précision permettait de prendre notamment en compte les

surclassements démographiques décidés avant le 26 janvier 1984 ou régulièrement approuvés par l'autorité administrative compétente.

Toutefois, il convient de préciser que, sous l'empire des dispositions de l'arrêté du 8 février 1971, des secrétaires de mairie de premier niveau pouvaient être recrutés dans les communes de moins de 2 000 habitants selon les mêmes modalités que celles applicables aux secrétaires généraux des communes de 2 000 à 5 000 habitants, ce qui avait pour conséquence de permettre à ces fonctionnaires de bénéficier de la rémunération afférente à l'emploi de secrétaire général des communes de 2 000 à 5 000 habitants, sans toutefois leur en accorder le grade.

Les fonctionnaires de cette dernière catégorie, dont les emplois relèvent, certes, des dispositions statutaires proches de celles des secrétaires généraux des communes de 2 000 à 5 000 habitants, ne possèdent pas pourtant la qualité de titulaire du grade de secrétaire général des communes de 2 000 à 5 000 habitants.

Cette différenciation, retenue par le décret du 30 décembre 1987 que je viens de vous rappeler et auquel vous-même vous faisiez référence, ne permet pas, sans un examen précis individuel des situations des fonctionnaires concernés, d'avoir une vision homogène des effets de ces intégrations.

Il faut en effet déterminer si les fonctionnaires possèdent le grade de secrétaire de mairie de premier niveau ou de secrétaire général des communes de 2 000 à 5 000 habitants, puis, pour ces derniers, différencier ceux qui ont les conditions d'ancienneté ou de diplôme de ceux qui ne les possèdent pas.

Ce classement met d'ailleurs en lumière l'extrême complexité du code des communes qui était précédemment en vigueur pour la gestion des personnels locaux, et auquel la loi du 26 janvier 1984 a substitué un système plus simple et plus souple.

M. Baylet tient à le rappeler, car, trop souvent, lorsque la fonction publique territoriale est aujourd'hui évoquée, ce système ancien et complexe est oublié.

Une absence d'examen précis des situations individuelles suivant la grille d'analyses que je viens de vous indiquer peut laisser croire que des différences d'interprétation se seraient produites entre les différentes préfectorales.

M. Baylet souhaite donc vous rassurer, monsieur le député, en vous confirmant qu'il n'en est rien et que, tout au contraire, les cas statutaires personnels des fonctionnaires sont traités dans le respect, par le contrôle de légalité, du principe d'égalité. Voilà, monsieur le député, la réponse de M. le secrétaire d'Etat, qui vous rappelle son souci de toujours exercer un contrôle de légalité tout en observant un principe d'égalité. Merci.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Demange, qui dispose encore de trois minutes.

**M. Jean-Marie Demange.** J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat. J'espère que M. Baylet rappellera avec fermeté sa circulaire aux préfets. Tel était surtout l'objet de ma question. Je souhaite donc que cette circulaire soit rappelée avec une très grande fermeté et qu'il n'y ait pas de cas particuliers comme ceux que j'ai évoqués.

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

2

## ORDRE DU JOUR

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

Discussion du projet de loi n° 984, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, autorisant le transfert à une société nationale des établissements industriels dépendant du

groupement industriel des armements terrestres (G.I.A.T.) (rapport n° 1056 de M. Jean-François Delahais au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées) ;

Discussion du projet de loi n° 968, adopté par le Sénat, relatif au développement des entreprises commerciales et artisanales et à l'amélioration de leur environnement économique, juridique et social (rapport n° 1053 de M. Philippe Bassinet au nom de la commission de la production et des échanges).

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 dix heures cinquante-cinq.)*

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

CLAUDE MERCIER