

# JOURNAL OFFICIEL

**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

ORGANES PARLEMENTAIRES

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992**

**(120<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

*Luratech*

**1<sup>re</sup> séance du vendredi 13 décembre 1991**

***www.luratech.com***



## SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

1. **Nomination à un organisme extraparlémentaire** (p. 7717).

2. **Protection des consommateurs.** Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 7717).

3. **Questions orales sans débat** (p. 7717).

CONDITIONS DU MAINTIEN À DOMICILE  
DES ENFANTS HANDICAPÉS

(Question de M. Derosier) (p. 7717)

MM. Bernard Derosier, Kofi Yamgnane, secrétaire d'Etat aux affaires sociales et à l'intégration.

RÉACTUALISATION DE LA LOI DE 1975  
SUR LES HANDICAPÉS

(Question de M. Goulet) (p. 7718)

MM. Daniel Goulet, Kofi Yamgnane, secrétaire d'Etat aux affaires sociales et à l'intégration.

GESTION DU PATRIMOINE IMMOBILIER  
DES HOUILLÈRES DU NORD - PAS-DE-CALAIS

(Question de M. Hage) (p. 7719)

MM. Georges Hage, Jean-Noël Jeanneney, secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

## SITUATION DES RETRAITÉS DES MINES DE FER

(Question de M. Demange) (p. 7721)

MM. Jean-Marie Demange, Jean-Noël Jeanneney, secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

PROBLÈMES D'INSÉCURITÉ  
DANS CERTAINS QUARTIERS DE ROUEN

(Question de M. Bérégovoy) (p. 7722)

MM. Michel Bérégovoy, Louis Mermaz, ministre de l'agriculture et de la forêt.

## SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMMUNE DE YERRES

(Question de M. Berson) (p. 7722)

MM. Michel Berson, Louis Mermaz, ministre de l'agriculture et de la forêt.

DÉLOCALISATION DE L'ÉCOLE VÉTÉRINAIRE  
DE MAISONS-ALFORT

(Question de M. Griotteray) (p. 7724)

MM. Alain Griotteray, Louis Mermaz, ministre de l'agriculture et de la forêt.

## AVENIR DU COMMISSARIAT À L'ÉNERGIE ATOMIQUE

(Question de M. Richard Cazenave) (p. 7725)

MM. Richard Cazenave, Louis Mermaz, ministre de l'agriculture et de la forêt.

ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE A 1  
ENTRE FRESNES-LÈS-MONTAUBAN ET DOURGES

(Question de M. Dolez) (p. 7726)

MM. Marc Dolez, Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

SITUATION DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORTS  
EUROPE AÉRO SERVICE

(Question de M. Rochebloine) (p. 7727)

MM. François Rochebloine, Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

Suspension et reprise de la séance (p. 7728)

4. **Industrie automobile française.** - Discussion de propositions de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête (p. 7728).

M. Jean-Marie Leduc, suppléant M. Jacques Fleury, rapporteur de la commission de la production.

## Discussion générale :

MM. Jacques Brunhes,  
Eric Raoult,  
Guy Bêche,  
Pierre Micaux.

Rappel au règlement (p. 7732)

MM. Eric Raoult, le président.

Reprise de la discussion (p. 7732)

MM. le rapporteur suppléant, Guy Bêche.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Articles 1<sup>er</sup> et 2. - Adoption (p. 7733)

M. le président.

Adoption de l'ensemble de la proposition de résolution.

5. **Constitution d'une commission d'enquête.** - Nomination des membres (p. 7733).

6. **Ordre du jour** (p. 7733).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

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

1

### NOMINATION

#### À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que la nomination de son représentant au sein du Comité national des retraités et personnes âgées est publié au *Journal officiel* de ce jour.

2

### PROTECTION DES CONSOMMATEURS

#### Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

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

« Paris, le 12 décembre 1991,

« 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 renforçant la protection des consommateurs.

« Je vous serais obligée 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 de la production et des échanges.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le vendredi 13 décembre 1991, à onze heures.

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

Si le nombre des 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.

3

### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

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

#### CONDITIONS DU MAINTIEN À DOMICILE DES ENFANTS HANDICAPÉS

**M. le président.** M. Bernard Derosier a présenté une question, n° 521, ainsi rédigée :

M. Bernard Derosier attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie sur l'enfance handicapée. En effet, de nombreuses familles d'enfants handicapés et qui ont choisi d'élever leur enfant souhaitent, devant les difficultés financières que cela entraîne, avoir la possibilité d'obtenir l'attribution du bénéfice de la tierce personne. Récemment, il a indiqué que, « concernant le maintien à domicile, des discussions ont lieu avec les conseils généraux ». Il précisait à ce sujet que, « depuis les lois de décentralisation, ce sont les conseils généraux qui doivent répondre à la demande en auxiliaires de vie et en tierces personnes ». Or, d'une part, concernant le maintien à domicile en direction des personnes âgées ou handicapées, et en dehors des prestations légales (aide ménagère par exemple), la loi indique que les départements peuvent, et non pas doivent, mettre en place des services de maintien à domicile. Si, dans la pratique, les services de maintien à domicile se développent, souvent à l'initiative des départements et en partenariat avec les communes, il s'agit là de politiques visant à répondre aux attentes de ces personnes. D'autre part, si la loi précise clairement que le versement de l'allocation compensatrice pour tierce personne relève du département, celle-ci n'est attribuée, par le biais de l'aide sociale départementale, qu'aux adultes handicapés et en aucun cas aux enfants, dont la prise en charge incombe à l'Etat. De même, il appelle son attention sur le fait que la prise en charge des services d'auxiliaires de vie, au demeurant définis par une circulaire ministérielle et non par une loi, est confiée à l'Etat. Il est vrai cependant que, dans la mesure où le département verse l'allocation compensatrice, il participe de fait au financement des auxiliaires de vie, mais de manière très indirecte puisqu'une partie des prestations est laissée à la charge du bénéficiaire. En tout état de cause, le département n'a pas de relation avec le service qui fait appel à l'Etat pour son fonctionnement. C'est pourquoi il souhaite savoir quelles mesures l'Etat entend prendre pour répondre à ces difficultés.

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

**M. Bernard Derosier.** Monsieur le secrétaire d'Etat aux affaires sociales et à l'intégration, je voudrais aborder deux questions particulières qui posent à mes yeux un problème général. Je souhaite, en effet, que soit clarifié le dispositif

législatif et réglementaire concernant l'enfance handicapée, afin que l'Etat et les départements cessent de se renvoyer la balle.

Lorsqu'une famille décide d'élever à son domicile un enfant handicapé, elle souhaite bénéficier des services de ce qu'on appelle une tierce personne. Or, pour l'Etat, ainsi que l'a répondu M. Gillibert en octobre 1990, l'organisation de ces services dépend des départements. Il est vrai que, pour les personnes âgées et les adultes handicapés, les départements peuvent mettre en place des services de maintien à domicile, et ces services se développent dans notre pays, à l'initiative des départements en partenariat avec les communes, mais cela ne concerne pas les enfants handicapés.

Par ailleurs, l'allocation compensatrice pour tierce personne est une aide légale obligatoire mais elle n'est à la charge des départements que pour les adultes handicapés. Pour les enfants, depuis la définition des blocs de compétences au moment de la mise en place de la décentralisation, l'Etat a souhaité conserver cette compétence qu'il exerce à travers les C.D.E.S.

La prise en charge des services d'auxiliaires de vie, définis par circulaire, est confiée à l'Etat, mais ce sont les départements qui versent l'allocation compensatrice. Ils contribuent donc au financement des auxiliaires de vie, sans pour autant avoir de relation avec les services qui ont l'Etat pour interlocuteur.

Au vu de l'expérience que nous avons maintenant en cette fin d'année 1991, la situation est quelque peu confuse et une clarification est nécessaire. Où en est, monsieur le secrétaire d'Etat, la réflexion du Gouvernement sur cette question ?

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires sociales et à l'intégration.

**M. Kofi Yamgnane, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, mon ami et collègue Michel Gillibert, qui ne peut être présent ce matin, m'a prié de l'excuser et de vous apporter sa réponse.

Tout doit d'abord être mis en œuvre pour offrir aux familles, de plus en plus nombreuses, qui font le choix d'élever comme les autres leur enfant handicapé les soutiens médico-éducatifs nécessaires.

Tel est le sens des réformes intervenues depuis 1988 dans l'ensemble des textes régissant les établissements et services médico-éducatifs afin d'ouvrir totalement ceux-ci sur le milieu extérieur, d'associer la famille au projet éducatif et d'encourager le développement de services d'éducation spécialisée et de soins à domicile, en crèche ou dans un établissement scolaire.

Très concrètement et grâce à une enveloppe spécifique, plus de 500 places supplémentaires dans des services de ce type ont déjà pu être créées cette année.

Les dispositions relatives à l'intégration scolaire des enfants handicapés figurant dans la loi d'orientation sur l'éducation du 10 juillet 1989 et l'importante circulaire diffusée à la dernière rentrée scolaire affirmant la mission d'accueil de l'école, avec les soutiens internes ou externes qui s'imposent, à l'égard de tous les enfants handicapés qui peuvent en tirer profit, viennent compléter les bases du dispositif mis en place pour faciliter cette intégration.

Par ailleurs, afin de répondre aux besoins des familles ayant à domicile un enfant atteint d'un handicap particulièrement grave justifiant de soins continus de haute technicité et conduites de ce fait à cesser une activité professionnelle ou à avoir recours à une tierce personne, un complément de troisième catégorie d'allocation d'éducation spéciale a été créé par décret du 23 septembre 1991. Ces familles vont pouvoir percevoir une allocation mensuelle d'un montant total de 5 632 francs au lieu de 1 998 francs précédemment.

En ce qui concerne les services d'auxiliaires de vie, il convient de rappeler que, depuis les lois de décentralisation, le maintien à domicile relève de la responsabilité des conseils généraux.

Afin d'expérimenter une formule innovante et pour laisser aux départements le temps de développer progressivement ce mode de soutien, l'Etat n'en a pas moins continué à subventionner les postes d'auxiliaires de vie à hauteur de 115,8 millions de francs en 1991. Pour permettre la création d'emplois supplémentaires, nous avons décidé, dans le cadre du dispo-

sitif récemment adopté pour favoriser les emplois de proximité, d'augmenter en 1992 de 25 p. 100 les crédits destinés aux services d'auxiliaires de vie.

Cela devrait encourager les départements à se lancer beaucoup plus résolument dans ce type d'intervention qui répond à l'attente d'un nombre de plus en plus grand de personnes handicapées.

**M. le président.** Je vous remercie.

#### RÉACTUALISATION DE LA LOI DE 1975 SUR LES HANDICAPÉS

**M. le président.** M. Daniel Goulet a présenté une question, n° 517, ainsi rédigée :

« M. Daniel Goulet rappelle à M. le secrétaire d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie les situations particulièrement préoccupantes qu'à travers leurs différentes formes de handicaps connaissent nos compatriotes handicapés. L'esprit et la dignité exemplaires dont ils font preuve eux-mêmes ainsi que leur famille ne les prédisposent pas ordinairement à extérioriser leur profond désarroi dans le cadre de manifestations spectaculaires. Et, pourtant, les graves difficultés qu'ils subissent présentement devraient retenir en priorité l'attention de l'opinion publique et du Gouvernement en particulier. Quatre sujets majeurs doivent donc faire l'objet d'un examen très attentif : éducation spécialisée et insertion à l'emploi : ces deux objectifs, qui intéressent notamment les plus jeunes, nécessitent alors une politique cohérente et significative d'accueil (ateliers protégés et centres d'aide par le travail en nombre suffisant) ; revalorisation des moyens et des allocations spécifiques ; placement des handicapés lourds - enfants et adultes -, qui nécessite là aussi des structures d'accueil adaptées en nombre suffisant et des moyens revalorisés dont l'indexation ne serait plus contestée. A partir de ces quatre principales remarques, il lui demande s'il a l'intention de remettre en chantier la loi de 1975, dont la réactualisation paraît aujourd'hui devoir répondre à un urgent et impérieux besoin.

La parole est à M. Daniel Goulet, pour exposer sa question.

**M. Daniel Goulet.** Monsieur le secrétaire d'Etat aux affaires sociales, je voudrais vous rappeler à mon tour les situations particulièrement préoccupantes que connaissent à travers leurs différentes formes de handicaps nos compatriotes handicapés, et je me félicite des réponses que vous venez d'apporter à celles qui viennent d'être évoquées.

L'esprit et la dignité exemplaires dont les handicapés font preuve eux-mêmes ainsi que leurs familles ne les prédisposent pas ordinairement à extérioriser leur profond désarroi dans le cadre de manifestations spectaculaires.

Pourtant, les graves difficultés qu'ils subissent actuellement devraient retenir en priorité l'attention de l'opinion publique et du Gouvernement en particulier.

Quatre sujets majeurs doivent donc faire l'objet d'un examen très attentif.

Éducation spécialisée et insertion à l'emploi : ces deux objectifs, qui intéressent notamment les plus jeunes, nécessitent une politique cohérente et significative d'accueil : ateliers protégés et centres d'aide par le travail en nombre suffisant ;

Revalorisation des moyens et des allocations spécifiques ; Placement des handicapés lourds, enfants et adultes, qui nécessite là aussi des structures d'accueil adaptées en nombre suffisant et des moyens revalorisés dont l'indexation ne serait plus contestée.

Je veux insister plus particulièrement sur le cas des familles qui ont fait le choix de garder leurs enfants et qui ont un réel besoin de bénéficier d'une aide à la tierce personne.

A partir de ces quatre principales remarques, il paraît important de remettre en chantier la loi de 1975 dont l'usage montre qu'elle a impérieusement besoin d'être réactualisée.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires sociales et à l'intégration.

**M. Kofi Yamgnane, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, il est vrai que, pendant trop longtemps, la société française a cherché à cacher ses handicapés. Maintenant, les personnes handicapées accidentées de la vie veulent être vues et

entendus et, grâce à l'action conjuguée du Gouvernement, des élus et des associations, un dialogue constructif s'est engagé.

Le 2 août dernier, l'ensemble des associations nationales des handicapés déclaraient en commun : « Les associations contribuent à la réflexion du secrétariat d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie, en entretenant avec celui-ci une concertation franche et loyale qui s'exerce dans le respect des rôles et des conceptions de chacun. Les associations prennent acte de l'évolution réalisée ces dernières années qui, sous réserve des efforts supplémentaires qu'il convient de poursuivre, constitue une avancée sensible et positive. »

L'important rassemblement organisé par exemple par l'U.N.A.P.E.I., le 22 octobre dernier, reflétait bien cet état d'esprit : reconnaissance objective des progrès accomplis, aspiration légitime des familles à voir couverts des besoins qui, nous le savons, restent à satisfaire.

Sans reprendre ici dans le détail tous les volets de l'action menés en 1991 et prévue en 1992 par le secrétariat d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie dans le cadre de la politique globale à laquelle participent activement les autres ministères, je rappellerai brièvement quelques points répondant à vos interrogations, monsieur Goulet.

En matière d'intégration scolaire, une importante circulaire conjointe du ministre de l'éducation nationale, du ministre des affaires sociales et du secrétaire d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie est venue affirmer clairement que l'école, le collège ou le lycée ont *a priori* la mission d'accueillir les élèves handicapés qui relèvent de leur zone de recrutement. S'il se révèle indispensable d'avoir recours à une réponse spécialisée, la famille ne doit en aucun cas être abandonnée seule face à la responsabilité de rechercher cette solution.

Une enveloppe spéciale a déjà permis de créer en 1991 500 places dans les services assurant l'éducation et le soutien à domicile, en crèche ou à l'école d'enfants handicapés. En outre, cette enveloppe a servi à dégager des moyens pour l'accueil des enfants les plus lourdement handicapés : poly-handicapés, autistes, etc.

Un troisième complément d'allocation d'éducation spéciale portant l'allocation totale à 5 632 francs par mois vient d'être créé en faveur des parents conduits à cesser une activité professionnelle ou à avoir recours à une tierce personne pour garder à domicile un enfant atteint d'un handicap particulièrement grave justifiant de soins continus de haute technicité. Une réflexion va s'engager sur les situations intermédiaires qui ne trouvent pas encore de solution assez satisfaisante.

Le plan gouvernemental adopté en avril dernier pour l'emploi des handicapés se traduit par une amélioration du régime de garantie de ressources de la plupart des travailleurs d'atelier protégé, par l'accès prioritaire au contrat d'emploi-solidarité, par le lancement de vingt programmes départementaux pilotes. Vont suivre d'autres mesures concernant les conditions d'accès à la fonction publique, l'assouplissement des règles de fonctionnement des centres de rééducation professionnelle et l'implication de l'A.F.P.A.

L'AGEFIPH a accepté, à notre invitation, d'accompagner ce plan en inscrivant dans son programme plusieurs mesures d'accompagnement social des personnes handicapées favorisant leur accès au travail. Elle a également adopté des mesures d'aide financière très incitatives - prime de 30 000 francs aux personnes handicapées demandeurs d'emploi accédant à un premier emploi mais ordinaire ou passant d'un établissement de travail protégé en milieu ordinaire, prime aux entreprises et structures de travail protégé permettant cette intégration.

Les deux importants programmes pluriannuels prévoyant entre 1990 et 1993 la création de 14 800 places supplémentaires de travail protégé et d'au moins 4 340 places d'accueil pour adultes très lourdement handicapés se poursuivent. Alors que le projet de loi de finances initial pour 1988 prévoyait la création de seulement 500 places supplémentaires de C.A.T., nous sommes passés à une progression annuelle de 2 800 places supplémentaires en 1990 et 1991, et de 2 600 places en 1992 et 1993.

Il a été décidé, en outre, de mettre sans plus tarder à l'étude les nouveaux plans complémentaires qui se révèlent encore nécessaires.

Dans le cadre du plan « 60 mesures pour le transport », Renault-Véhicules-Industriels a mis à l'étude un programme d'autobus français à plancher surbaissé, pour 200 millions de francs.

Par ailleurs, en vertu de la loi du 13 juillet 1991, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale et le Sénat, les lieux de travail, les installations recevant du public et les locaux d'habitation doivent maintenant être accessibles aux personnes handicapées.

Enfin, il y aura maintien en 1991 et augmentation de 25 p. 100 en 1992 des crédits d'Etat destinés aux emplois d'auxiliaire de vie.

Il est normal, compte tenu des retards accumulés au fil des ans, que bien des attentes subsistent et même se réveillent puisque la politique pour les handicapés est en marche et que nous amenons nous-mêmes les personnes handicapées à s'exprimer sur les urgences. C'est pourquoi il a été décidé de lancer en 1992 un très vaste chantier qui consistera à réactualiser et à prolonger la loi d'orientation de 1975 sur tous les sujets, y compris celui des ressources. Des progrès indéniables ont été rendus possibles par cette loi, mais, depuis, le monde des technologies, de la médecine, de l'économie, ainsi que les mentalités, ont évolué. Les nouveaux dispositifs législatifs et réglementaires en préparation devront permettre aux personnes handicapées de profiter, elles aussi, de ces évolutions.

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

#### GESTION DU PATRIMOINE IMMOBILIER DES HOUILLÈRES DU NORD - PAS-DE-CALAIS

**M. le président.** M. Georges Hage a présenté une question, n° 519, ainsi rédigée :

« M. Georges Hage fait observer à M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur que trois à quatre cent mille personnes vivent dans les cent mille logements des cités minières du Nord - Pas-de-Calais. Ce sont majoritairement des mineurs, des retraités ou des veuves de mineurs. Certaines localités minières voient la moitié, sinon plus, de leur habitat constitué par ces logements. Quatre cents millions de francs, résultant chaque année des bénéfices de gestion de cet habitat, sont retenus par le Gouvernement au profit des Charbonnages de France, qui pourraient être utilement réinvestis dans l'entretien, la rénovation et l'amélioration de cet habitat, pour faire droit aux aspirations des habitants de ces cités. C'est le travail séculaire de générations de mineurs qui a permis de construire ce parc immobilier. Il nous paraîtrait particulièrement scandaleux que soit revendu à la SACOMI, pour une somme que l'on dit être de trois milliards de francs, le patrimoine immobilier des Houillères du bassin du Nord - Pas-de-Calais, quitte à en exiger le remboursement par les locataires et les ayants droit qui les paieraient ainsi deux fois. Il rappelle combien il eût été plus juste de prendre en compte les propositions de loi des élus communistes pour une gestion démocratique de ce patrimoine. »

La parole est à M. Georges Hage, pour exposer sa question.

**M. Georges Hage.** Ma question s'adressait à M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur. Je suis un peu déçu que ce soit M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur qui me réponde, quel que soit le talent qu'on lui reconnaît. Mais je ne m'en inquiète pas trop, car les cités minières, enracinées qu'elles sont dans le sol du Nord - Pas-de-Calais, ne sont pas exportables (*Sourires.*)

Depuis un an, monsieur le secrétaire d'Etat, plus aucune molette ne tourne au sommet des chevalets des puits de mine du Nord - Pas-de-Calais, alors qu'on y extrayait le charbon depuis deux siècles.

Demeure le souvenir de luttes légendaires pour le pain et les conditions de travail. Mais Zola, dans *Germinal*, a parlé de cela mieux que je ne saurais le faire - et je ne doute pas que vous ayez lu Zola. Souvenir aussi des grèves de 1941 contre l'occupant nazi, des grèves de 1947, lorsque les parlementaires qui les soutenaient étaient priés de quitter le Gouvernement, des grèves de 1963, lorsque commençaient à apparaître des menaces sur leur statut et sur l'exploitation charbonnière.

Demeure aussi une culture minière, c'est-à-dire une façon de se distraire, de travailler, de voter.

Demeure enfin un environnement, un habitat qui a besoin de rénovation et d'assainissement. Sans quoi des dizaines de milliers de mineurs et d'ayants droit mourront sans avoir connu le confort moderne, fût-ce le plus élémentaire.

Les députés communistes ont déposé une proposition de loi pour que ce patrimoine immobilier des houillères fût géré par un établissement public qui aurait associé les houillères nationales avec leurs bureaux d'études, leurs techniciens, les communes minières intéressées au premier chef à ces cités. Certaines communes relèvent, pour plus de la moitié, de l'habitat minier.

On aurait associé également les syndicats du personnel, les représentants des locataires et l'administration concernée, qui aurait pu être la direction régionale de l'équipement. On avait pensé que cet organisme pouvait recevoir en dotation l'intégralité du patrimoine foncier et immobilier des houillères, les communes minières ne supportant aucune charge.

Si je rappelle ce projet, ce n'est nullement pour faire de l'exégèse, mais parce qu'il me paraît plus que jamais valable. Il en a été décidé autrement. Le gouvernement de M. Laurent Fabius a publié, en 1985, un décret créant une société civile immobilière, société à statut privé, la SOGINORPA. C'est à elle qu'on a transféré les logements miniers.

A l'époque, on a dénoncé avec raison la gravité juridique de ce transfert d'un bien public vers une société à statut privé. Mais le fond de cette décision politique était bien plus grave. Le fond de cette décision politique de privatisation, c'était la mise en œuvre d'une gestion à but lucratif, qui, en soi et dans son principe, attentait au droit du mineur au logement valable et gratuit.

C'est ainsi que, dès 1986, les crédits d'assainissement, d'entretien et de rénovation ont été sensiblement réduits pour permettre la réalisation de 400 millions de francs de bénéfice chaque année. On a vu le rythme de rénovation de l'habitat, qui était de 3 000 logements en moyenne de 1976-1977 jusqu'à 1984-1985, tomber à un millier de logements chaque année de 1986 à aujourd'hui, soit trois fois moins.

C'est pourquoi, dans la région minière, les responsables syndicaux de la profession et les élus souhaitent qu'on revienne au niveau des subventions pour les voiries et l'assainissement des cités minières accordées en 1983, ce qui permettrait, avec l'aide de la région Nord-Pas-de-Calais et des deux départements, de terminer la rénovation en dix ans. Je ne doute pas de la bonne volonté des deux départements pour accélérer cette rénovation.

Il faut renoncer à prélever 400 millions de francs par an sur le budget de cette SOGINORPA pour combler une partie du déficit de Charbonnages de France, afin que ne soient pas réduites à néant les possibilités d'entretien des logements des ayants droit et des locataires.

Ces deux mesures - notamment celle qui a trait aux 400 millions de francs dont je viens de parler - sont absolument nécessaires.

Une société d'économie mixte, la SACOMI, a été créée pour entreprendre un autre mode de gestion. Mais celle-ci ne sera qu'une coquille vide tant qu'elle sera dessaisie de ces 400 millions. Les représentants communistes au sein de cette SACOMI refusent d'y siéger.

N'entend-on pas dire maintenant qu'il serait dans l'esprit du Gouvernement de revendre ce patrimoine immobilier - comme s'il appartenait au Gouvernement, ou comme s'il était en déshérence - à la SACOMI, pour une somme qui s'élèverait, dit-on, à 3 milliards de francs, quitte à ce que la SACOMI trouve le moyen de se faire rembourser 3 milliards ?

J'interromps là mon propos, car vous avez compris ma question. Porterai-je un jugement de valeur sur la pratique gouvernementale ? Je la trouve usuaire. J'estime qu'elle s'exerce à l'encontre d'une population qui a bien mérité de l'économie nationale et qui a fait ses preuves quand il le fallait, non seulement dans les grèves patriotiques, mais quand on lui a demandé de retrousser ses manches pour gagner le combat de la production. J'assistais à une fameuse réunion publique que le ministre Alibot Maurice Thorez a tenue à Waziers à cette intention. On use de pratiques usuraires à l'égard d'une population qui a une valeur symbolique dans les temps que nous vivons, car c'est une population qui, par le dur travail de la mine, a intégré des immigrés de toutes les parties d'Europe et d'Afrique du Nord.

Ce comportement usuaire à l'égard de cette population me paraît totalement dénué de l'humanisme qui la caractérise.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

**M. Jean-Noël Jeanneney, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur, actuellement requis à Bruxelles par un conseil consacré à l'énergie et l'environnement, vous prie d'excuser son absence. Il m'a chargé de vous répondre à sa place.

Au demeurant, on peut n'être qu'un simple secrétaire d'Etat mais avoir pleinement conscience de ce que représente le rôle des mineurs non seulement dans l'histoire économique du pays, mais dans l'histoire de sa sensibilité.

Vous me pardonnerez d'évoquer un souvenir personnel. Voici une dizaine d'années, alors que j'étais chargé de donner quelques conseils au sujet des programmes à l'Institut national de l'audiovisuel, pour sa partie « création de films », j'avais suscité la fabrication de trois films, dus à Jacques Renard, qui évoquaient, sur une longue durée et avec beaucoup d'efficacité, les « mémoires de la mine ». Il y a, à cet égard, nombre de témoignages importants, à commencer, bien sûr, par Zola.

Croyez bien que le Gouvernement, comme vous-même, rend hommage à ces Français-là et a le souci de défendre leurs intérêts. Cela s'est traduit par de considérables appuis financiers de l'Etat au cours des dernières décennies.

Ces appuis doivent néanmoins être conciliés avec le souci des deniers publics, c'est-à-dire des contribuables.

C'est compte tenu de ce double souci que le Gouvernement s'efforce de définir la ligne de son action à propos du problème important que vous évoquez.

Trois données fondamentales permettent de définir le problème.

Première donnée : l'importance du patrimoine immobilier détenu par la filiale SOGINORPA des houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais : plus de 80 000 logements, m'a-t-on dit, dont la valeur a été estimée à 7 milliards de francs en 1985.

Deuxième donnée : ces logements sont occupés, pour les deux tiers d'entre eux, à titre de logements gratuits par des ayants droit, relevant du statut du mineur. Et, puisqu'il s'agit de logements gratuits, près des deux tiers du chiffre d'affaires de la société SOGINORPA, soit environ 500 millions de francs, proviennent directement du budget de l'Etat, au titre des charges spécifiques de Charbonnages de France. Voilà bien le témoignage de la solidarité que l'ensemble de la collectivité nationale manifeste concrètement à l'égard de ces mineurs et de leurs familles !

Troisième donnée : ce patrimoine constitue la seule contrepartie du passif qui subsiste après la fin de l'activité des houillères, soit 9 milliards de francs, à rapprocher des 7 milliards de francs auxquels est estimé le patrimoine immobilier. Et encore, je ne compte pas les engagements hors bilan que constituent les prestations que l'on versera aux ayants droit du statut du mineur, qui sont estimés à 23 milliards de francs. Il importe de prendre la pleine mesure des sommes qui sont en cause.

A partir de là, le Gouvernement s'est engagé à ce que le rythme de réhabilitation des logements soit accéléré - il avait été, en effet, quelque peu ralenti. Le but est de parvenir à l'achèvement de la réhabilitation des 30 000 logements concernés en dix ans. Actuellement, selon vous, le rythme serait de 1 000 logements par an. Pour ma part, je m'en tiens au chiffre de 2 000 logements par an qui m'est communiqué par mon collègue Strauss-Kahn.

Par ailleurs, le Gouvernement a exprimé la volonté - et ceci lui paraît conforme à la logique civique - que les collectivités locales participent à la gestion du patrimoine des logements des houillères. C'est dans cette perspective qu'a été fondée cette année la société d'économie mixte pour l'aménagement des communes minières, dite SACOMI, qui est sous le contrôle direct des collectivités locales.

Le Gouvernement entend naturellement tenir les engagements qu'il a pris. Mais, comptable des deniers publics, il doit en préciser les conditions d'exécution sur le plan financier. En particulier, les pouvoirs publics veilleront à ne pas aggraver la situation de Charbonnages de France, dont l'endettement atteint 20 milliards de francs et s'alourdit chaque année de 1,5 milliard, malgré une subvention annuelle de 7 milliards.

A cette fin, le Gouvernement poursuit activement la concertation avec les élus pour que soit trouvée, à bref délai, une solution propre à concilier les justes intérêts de toutes les parties, tels que je me suis efforcé de les décrire.

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

#### SITUATION DES RETRAITÉS DES MINES DE FER

**M. le président.** M. Jean-Marie Demange a présenté une question, n° 516, ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Demange rappelle à M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur qu'il a eu l'occasion, le 3 mai dernier, d'exposer à son prédécesseur la situation des retraités des mines de fer à la suite de la dénonciation par le G.E.S.I.M. (Groupe économique de la sidérurgie et des industries minières), avec effet au 31 octobre 1990, du protocole d'accord du 23 décembre 1970 qui confiait à l'U.R.R.P.I.M.M.E.C. (Union des régimes de retraite et de la protection en cas d'invalidité et de maladie des industries métallurgiques, mécaniques, électriques et connexes) la gestion du régime S.M.S.O. (service militaire et service ouvrier des mines de fer). En effet, en raison du déséquilibre financier croissant existant entre les cotisations payées par les employeurs et les salariés des dernières entreprises minières existantes et les prestations versées au titre de ce régime, celles-ci n'ont pu être maintenues. Les retraités ont manifesté leur inquiétude légitime à la suite de cette suppression d'une partie de leur pension, car il s'agit de points acquis antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1971 à l'organisme auquel ils ont cotisé, c'est-à-dire la C.A.R.E.M. 1 500 personnes environ sont concernées par cette mesure, dont certaines perdent une partie importante de leurs ressources. Concernant les pensions d'invalidité et les rentes de veuves et d'orphelins, qui font l'objet d'un accord paritaire en date du 23 décembre 1970 avec l'U.R.R.P.I.M.M.E.C., les difficultés sont du même ordre, en raison de la diminution des effectifs et donc des cotisations. Si les deux principaux groupes Sacilor-Usinor et A.R.B.E.D. prennent en compte les prestations des bénéficiaires relevant de leurs mines, il n'existe pas de réponse pour la prise en compte des charges de ceux n'appartenant pas à ces deux groupes, ce qui relève alors du ministère de l'industrie et du ministère des finances. Depuis le 20 mars dernier, son ministère est en possession du dossier complet concernant ces affaires. Dans sa réponse, son prédécesseur a indiqué que le coût de cette mesure dite de raccordement était en cours d'évaluation et qu'il « ferait tout son possible pour obtenir gain de cause sur cette mesure d'équité ». Par courrier du 23 octobre dernier, il lui a rappelé l'urgence de ce dossier afin qu'une solution positive puisse se dégager rapidement, compte tenu de ce que, depuis près d'un an, les affiliés attendent les prestations qui leur sont dues, par ailleurs garanties par leur système de protection sociale. A ce jour, aucune décision n'a été prise et les retraités s'interrogent avec une anxiété croissante sur leur devenir. Il lui demande quelles sont les décisions qu'il entend prendre eu égard à l'urgence de ce dossier et à son aspect humain.

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

**M. Jean-Marie Demange.** Monsieur le secrétaire d'Etat au commerce extérieur, j'ai eu l'occasion, le 3 mai dernier, d'exposer ici même la situation des retraités des mines de fer à la suite de la dénonciation par le G.E.S.I.M., avec effet au 31 décembre 1990, du protocole d'accord du 23 décembre 1970, qui confiait à l'U.R.R.P.I.M.M.E.C. la gestion du S.M.S.O.

En effet, en raison du déséquilibre financier croissant existant entre les cotisations payées par les employeurs et les salariés des dernières entreprises minières existantes et les prestations versées au titre de ce régime, celles-ci n'ont pu être maintenues.

Les retraités ont manifesté leur inquiétude légitime à la suite de cette suppression d'une partie de leur pension, car il s'agit de points acquis antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1971 auprès de l'organisme auquel ils ont cotisé, c'est-à-dire la

C.A.R.E.M. Environ 1 500 personnes sont concernées par cette mesure dont certaines perdent une partie importante de leurs ressources.

Concernant les pensions d'invalidité et les rentes de veuves et d'orphelins, qui font l'objet d'un accord paritaire en date du 23 décembre 1970 avec l'U.R.R.P.I.M.M.E.C., les difficultés sont du même ordre, en raison de la diminution des effectifs et donc des cotisations.

Si les deux principaux groupes : Sacilor-Usinor et l'ARBED prennent en compte les prestations des bénéficiaires relevant de leurs mines, il n'existe pas de réponse pour la prise en compte des charges de ceux n'appartenant pas à ces deux groupes. La situation de ces derniers relève donc du ministère de l'industrie et de celui des finances.

Depuis le 20 mars dernier, les ministères concernés disposent du dossier complet relatif à ces affaires. Dans une réponse en date du 3 mai dernier, le prédécesseur de M. Strauss-Kahn m'a indiqué que le coût de cette mesure dite de raccordement était en cours d'évaluation et qu'il « ferait tout son possible pour obtenir gain de cause sur cette mesure d'équité ».

Par un courrier en date du 23 octobre dernier, j'ai rappelé l'urgence de ce dossier afin qu'une solution positive puisse se dégager rapidement, compte tenu du fait que, depuis près d'un an, les affiliés attendent les prestations qui leur sont dues et garanties par leur système de protection sociale.

A ce jour, aucune décision n'a encore été prise et les retraités s'interrogent avec une anxiété croissante sur leur devenir. Je souhaite vivement que le Gouvernement me fasse connaître les décisions qu'il entend prendre eu égard à l'urgence de ce dossier et à son aspect humain.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

**M. Jean-Noël Jeanneney, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, comme vous venez de le rappeler vous-même avec pertinence, le déficit du régime contractuel de majoration de la retraite complémentaire des mineurs de fer, établi par le protocole d'accord du 23 décembre 1970 avec l'U.R.R.P.I.M.M.E.C., s'est profondément creusé du fait de la disproportion croissante entre les actifs et les bénéficiaires. Cet état de fait a conduit le groupe économique de la sidérurgie et des industries minières, le G.E.S.I.M., à dénoncer le protocole de 1970 avec effet au 31 décembre 1990. Cette situation crée donc un vide contractuel et suscite la préoccupation légitime de certains personnels.

A la suite de cette dénonciation, les représentants des personnels concernés se sont concertés avec les employeurs pour redéfinir les conditions d'un fonctionnement aussi économe que possible de ce régime. Les bases de ce fonctionnement ayant été dès lors précisées, les représentants de ces personnels sollicitent maintenant la prise en charge par l'Etat de la part de ces dépenses qui n'est pas couverte par les cotisations actuelles, c'est-à-dire celle qui relève du S.M.S.O.

Je crois, monsieur le député, que nous sommes d'accord sur l'analyse du problème. Cela étant, quelle que soit l'urgence de la décision à prendre, je ne peux pas dès aujourd'hui vous apporter une réponse définitive.

Dominique Strauss-Kahn, qui est retenu à Bruxelles, comme je l'ai indiqué précédemment à M. Hage, me demande de vous assurer que ses services, en liaison avec la direction du budget, procèdent attentivement à l'examen de cette demande et de ses incidences budgétaires.

Il est tout à fait conscient de la perte financière qu'entraîne pour tous les intéressés la dénonciation de l'accord contractuel dont ils bénéficiaient et il s'efforcera, dans toute la mesure du possible, d'obtenir une solution équitable à ce problème.

Je crois pouvoir vous dire qu'une décision positive a de bonnes chances d'intervenir très prochainement. Votre question, monsieur le député, vient opportunément et ne peut qu'inciter le Gouvernement à ne pas perdre de temps.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Demange.

**M. Jean-Marie Demange.** Vous comprendrez aisément ma déception, monsieur le secrétaire d'Etat, et surtout celle des mineurs de fer. En effet, la Lorraine, à l'instar d'autres régions minières, a beaucoup souffert.

Je ne suis pas là pour faire de la démagogie, mais je trouve tout de même décevant de ne pas traiter ce dossier avec plus d'ardeur. Il serait judicieux, je ne dis pas de « secouer » M. Charasse et M. Bérégovoy, mais de les inciter, surtout M. Bérégovoy, à régler définitivement ce problème. Si j'ai posé cette question, c'est pour accélérer la solution de celui-ci.

Même si vous n'êtes pas directement concerné, monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous intervenir pour que le Gouvernement traite ce dossier avec beaucoup plus d'humanité qu'il ne le fait actuellement ?

Une fois encore, je ne peux que regretter qu'aucune réponse n'ait été apportée à ce douloureux problème. Une fois encore, les mineurs seront déçus par ce gouvernement, comme je le suis moi-même.

**M. Jean-Noël Jeanneney, secrétaire d'Etat.** Je serai, monsieur le député, l'interprète fidèle de votre inquiétude auprès du Gouvernement.

**M. Jean-Marie Demange.** Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

#### PROBLÈMES D'INSÉCURITÉ DANS CERTAINS QUARTIERS DE ROUEN

**M. le président.** M. Michel Bérégovoy a présenté une question, n° 523, ainsi rédigée :

Michel Bérégovoy souhaite saisir M. le ministre de l'intérieur des problèmes d'insécurité qui se posent dans certains quartiers de Rouen. La recrudescence d'actes de vandalisme de toute sorte - bris de vitrines et de vitres de voitures, véhicules incendiés -, le taux de délinquance qui demeure élevé, la progression de l'usage des stupéfiants inquiètent la population et provoquent son mécontentement. Une telle situation exige que des mesures soient prises au niveau de la prévention par la mise en place d'éducateurs de rues et, pour la police, par l'attribution de moyens supplémentaires afin qu'elle puisse mettre en pratique l'ilotage. Il lui demande de lui préciser quelles instructions il entend donner pour que la situation ainsi décrite s'améliore rapidement.

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

**M. Michel Bérégovoy.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur et concerne les problèmes d'insécurité qui se posent dans certains quartiers de Rouen et de son agglomération.

La recrudescence d'actes de vandalisme de toute sorte - bris de vitrines et de vitres de voitures, vols dans les véhicules, voitures incendiées -, le taux de délinquance qui demeure élevé, la progression de l'usage des stupéfiants inquiètent la population et provoquent son mécontentement.

Une telle situation, qui est souvent due à de très jeunes délinquants de quinze à dix-huit ans, en situation d'échec scolaire ou de chômage, exige que des mesures de prévention soient prises. Il faut mettre en place de nombreux éducateurs de rue et doter la police de moyens supplémentaires afin qu'elle puisse mettre en pratique l'ilotage.

Quelles instructions le Gouvernement entend-il donner pour que la situation que je viens de décrire s'améliore rapidement ?

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

**M. Louis Marmez, ministre de l'agriculture et de la forêt.** Monsieur le député, M. Philippe Marchand vous prie de l'excuser de ne pas pouvoir être présent ce matin. Il m'a demandé de vous communiquer sa réponse.

La sécurité des personnes et des biens constitue, vous le savez, une priorité pour le Gouvernement. A cet effet, il s'efforce de concentrer le maximum de moyens dans les secteurs sensibles.

C'est ainsi qu'à Rouen, où la dotation globale de la police urbaine était de 893 fonctionnaires de toutes catégories au 1<sup>er</sup> janvier 1988, l'effectif atteint maintenant 902 fonctionnaires, auxquels s'ajoutent quinze policiers auxiliaires dont cinq affectés le 2 décembre dernier à Saint-Etienne-du-Rouvray.

En outre, dans le cadre des « renforts-banlieues » mis en place durant l'été 1991 dans les secteurs difficiles, Rouen a respectivement reçu huit et quatorze policiers aux mois de juillet et d'août, trois fonctionnaires du commissariat ayant par ailleurs participé à deux opérations interministérielles « prévention-été » qui ont permis d'accueillir 130 adolescents en moyenne par jour.

Par ailleurs, M. Marchand a décidé d'affecter vingt nouveaux gardiens de la paix à la sortie des écoles au début du mois de janvier prochain, afin de faciliter l'extension de l'ilotage dans cette circonscription ; un dispositif devant prochainement être mis en place à ce titre dans le quartier du Château-Blanc à Saint-Etienne-du-Rouvray.

De même, la modernisation des équipements, qui s'est déjà traduite par le relogement du commissariat subdivisionnaire de cette commune le 3 décembre 1990, par un accroissement important du parc roulant et des transmissions et par l'installation du système de terminaux radio légers embarqués - Rouen étant le premier site équipé en ce domaine - sera améliorée, en particulier en ce qui concerne les transmissions puisque diverses dispositions ont été programmées en ce domaine pour 1992.

Il reste qu'une plus grande sécurité au quotidien ne peut résulter uniquement d'un accroissement des moyens. Pour améliorer le service rendu à la population, la police nationale poursuit sa modernisation par des réformes de fond consistant en la départementalisation des services et en la gestion déconcentrée des crédits.

Ces réformes qui sont en phase d'extension doivent favoriser une plus grande souplesse et une meilleure efficacité dans l'emploi des personnels et des moyens, afin d'atteindre les objectifs prioritaires que constituent le développement de la police de proximité, la lutte contre la drogue et la défense des intérêts fondamentaux de la nation, objectifs qui sont inscrits dans le cadre des travaux en cours pour améliorer la sécurité intérieure.

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. Michel Bérégovoy.

**M. Michel Bérégovoy.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Elle démontre la volonté du Gouvernement de prendre en considération les souhaits exprimés par la population que soit respecté l'ordre et protégés les biens des personnes.

Vous avez beaucoup fait mention d'un des deux quartiers « chauds » de l'agglomération rouennaise, le quartier du Madrillet, à Saint-Etienne-du-Rouvray, appelé encore le quartier du Château-Blanc. Toutefois, s'agissant de l'autre quartier « chaud », celui des Sapins à Rouen, où il y a une très forte recrudescence des actes de vandalisme, je souhaite, monsieur le ministre, que vous demandiez à M. Marchand qu'il fasse également l'objet des mêmes soins attentifs.

**M. le président.** Je vous remercie.

#### SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMMUNE DE YERRES

**M. le président.** M. Michel Berson a présenté une question, n° 524, ainsi rédigée :

Le préfet de l'Essonne, par arrêté du 16 septembre 1991, a régié et rendu exécutoire le budget de la commune de Yerres pour 1991 en inscrivant d'office un crédit de 7,5 millions de francs, afin de faire jouer les garanties communales pour des prêts d'un montant de 40 millions de francs accordés par le Crédit local de France à la S.E.M. Yerres Objectif Loisirs, actuellement en liquidation judiciaire. Cette décision a eu pour conséquence d'augmenter en 1991 lourdement la pression fiscale locale (la taxe d'habitation égale à 16,83 p. 100 et le foncier bâti à 24,61 p. 100 représentant 90 p. 100 des recettes fiscales de la commune). Or, de nombreuses irrégularités de forme et de procédure, signalées par la Cour des comptes, ou de malversations ont été constatées, notamment la délivrance de la garantie communale. Des actions en justice pour faux en écritures publiques, ingérence, abus de biens sociaux et banqueroute ont été engagées contre l'ex-maire de Yerres, ex-président de la S.E.M. Yerres Objectif Loisirs. Un recours contre l'arrêté préfectoral du 16 septembre 1991 vient d'être déposé au tribunal administratif de Versailles. Pour ces raisons, la

ville de Yerres, son conseil municipal et ses habitants s'interrogent. Ils considèrent que la responsabilité de l'Etat et du Crédit local de France est engagée. M. Michel Berson demande à M. le secrétaire d'Etat aux collectivités locales quelles initiatives il envisage de prendre pour contribuer à régler équitablement ce dossier difficile et douloureux.

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

**M. Michel Berson.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat aux collectivités locales.

Le préfet de l'Essonne a, par arrêté du 16 septembre 1991, réglé et rendu exécutoire le budget de la commune de Yerres pour l'année 1991 en inscrivant d'office un crédit de 7,5 millions de francs, afin de faire jouer les garanties communales pour des prêts d'un montant de 40 millions de francs accordés par le Crédit local de France à la société d'économie mixte Yerres Objectif Loisirs, actuellement en liquidation judiciaire.

Cette décision a eu pour conséquence d'augmenter en 1991 lourdement - de l'ordre de 18 p. 100 - la pression fiscale locale, qui atteint ainsi un niveau insupportable pour les ménages yerrois : la taxe d'habitation et le foncier bâti représentent 90 p. 100 des recettes fiscales de la commune.

Or, de nombreuses irrégularités de forme et de procédure, signalées par la Cour des comptes, et des malversations ont été constatées, touchant notamment la délivrance de la garantie communale : je citerai, par exemple, l'absence d'existence légale de la société d'économie mixte à la date de l'octroi du premier prêt ou l'annulation de la délibération du conseil municipal accordant sa garantie pour un second prêt.

Des actions en justice pour faux en écritures publiques, ingérence, abus de biens sociaux et banqueroute ont été engagées contre l'ex-maire de Yerres, ex-président de la société d'économie mixte, aujourd'hui inculpé.

Un recours contre l'arrêté préfectoral du 16 septembre 1991 vient d'être déposé au tribunal administratif de Versailles.

Pour toutes ces raisons, la ville de Yerres, son conseil municipal et ses habitants s'interrogent légitimement sur les conditions dans lesquelles le contrôle de légalité des délibérations du conseil municipal a été exercé ainsi que sur les conditions dans lesquelles le Crédit local de France a accordé des prêts d'un montant de 40 millions de francs à la société d'économie mixte pour la réalisation d'un projet à l'évidence douteux et économiquement non viable.

La ville de Yerres et ses habitants considèrent dès lors que la responsabilité de l'Etat et du Crédit local de France est engagée.

Quelles initiatives le Gouvernement envisage-t-il de prendre pour contribuer à régler équitablement ce dossier, ô combien douloureux et difficile ?

Le Gouvernement est-il prêt en particulier à organiser une table ronde sur la question de la dette communale, afin de rapprocher les points de vue des parties en présence, notamment ceux du Crédit local de France et de la commune ?

Quel concours financier le Gouvernement compte-t-il apporter pour compléter la subvention exceptionnelle de 2,5 millions de francs que j'ai pu obtenir lors des débats budgétaires pour 1991 et 1992 ?

Quels moyens le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour que la commune puisse vendre à l'Etat le bois de la Grange et réaliser la zone d'activités de la Mare Armée ? Ces deux dossiers sont actuellement bloqués sur le plan administratif et privent la commune de ressources financières.

Enfin, la ville de Yerres pourra-t-elle bénéficier de la dotation particulière de solidarité urbaine ?

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

**M. Louis Mermaz, ministre de l'agriculture et de la forêt.** Monsieur le député, M. Jean-Pierre Sueur, qui est retenu par des engagements antérieurs, vous prie d'excuser son absence. Il m'a chargé de vous faire savoir qu'il était très préoccupé par la situation de la commune de Yerres et qu'il connaît les difficultés qu'elle rencontre, difficultés nées pour une très large part de la mise en jeu des garanties accordées par cette collectivité aux emprunts contractés en 1986 et 1987 par la

société d'économie mixte Yerres Objectif Loisirs pour la construction du centre de loisirs nautiques, « Le Triton », centre qui n'a pratiquement jamais fonctionné.

L'Etat a souhaité que l'examen des difficultés financières de la ville de Yerres résultant de cette opération intervienne dans un cadre négocié, au mieux des intérêts de la commune.

Ainsi, en 1990, le budget de la commune a été réglé par le préfet de l'Essonne sur la base de mesures arrêtées en commun lors d'une réunion de travail à laquelle participaient la commune et les différents services de l'Etat concernés.

Dans ce cadre, la commune a consenti un important effort de redressement que l'Etat a accompagné en accordant une subvention exceptionnelle d'équilibre de 500 000 francs.

En 1991, le règlement du budget de la commune par le préfet a été également effectué sur la base d'une étroite concertation associant la commune et le Crédit local de France. Cette concertation a conduit à un projet de protocole qui a reçu l'accord de principe du maire de Yerres et du Crédit local de France.

Dans ces conditions, le préfet a inscrit au budget de 1991 de la commune une somme d'un montant de 7,5 millions de francs correspondant à l'annuité garantie due au Crédit local de France au titre du présent exercice.

Par la suite, la commune de Yerres a fait savoir qu'elle refusait de signer le protocole d'accord avec le Crédit local de France. Par ailleurs, deux contribuables locaux ont déféré devant le tribunal administratif de Versailles l'arrêté préfectoral du 16 septembre 1991 réglant le budget primitif de cette année-là.

M. Jean-Pierre Sueur vous rappelle, monsieur le député, que les sommes que doit acquitter une collectivité au titre des garanties d'emprunt revêtent, de par la loi, le caractère de dépenses obligatoires et que le préfet de l'Essonne était par conséquent tenu de les inscrire au budget communal.

Il appartiendra maintenant au juge administratif de se prononcer sur cette affaire.

M. Jean-Pierre Sueur, dans le souci de concertation qui l'a toujours animé et afin de favoriser la reprise du dialogue, est tout à fait prêt à prendre l'initiative d'une réunion entre la commune et l'établissement prêteur afin de tenter de rapprocher les points de vue et de parvenir à un accord acceptable pour tous.

Comme vous le savez, monsieur le député, la commune de Yerres pourra disposer, en 1992, de un million de francs au titre du chapitre 67-51.

S'agissant de la vente à l'Etat de forêts communales, le ministre de l'intérieur est intervenu auprès de mon département pour appuyer la demande de la commune ; quant à la zone d'activité de la Mare Armée, il apparaîtrait que les terrains en cause ne soient pas constructibles et donc non cessibles.

Enfin, s'agissant de la dotation particulière de solidarité urbaine, la commune de Yerres devrait faire partie des communes éligibles à cette dotation compte tenu de son potentiel fiscal. Toutefois, la liste des communes bénéficiaires de cette dotation ne sera arrêtée par le comité des finances locales qu'au cours du premier semestre de 1992.

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

**M. Michel Berson.** Monsieur le ministre, je note avec intérêt que le Gouvernement est très attentif à la situation de la ville de Yerres, en particulier en raison de la quantité invraisemblable d'irrégularités qui ont été commises à l'occasion de l'octroi de garanties par la commune, et avec satisfaction qu'il est prêt à tout mettre en œuvre pour contribuer à régler un certain nombre de dossiers concernant non seulement le rapprochement des points de vue de la ville de Yerres et du Crédit local de France mais également l'éligibilité de cette commune à la dotation de solidarité urbaine.

Je profite de votre présence, monsieur le ministre de l'agriculture et de la forêt, pour appeler votre attention sur un dossier qui vous concerne directement, je veux parler de l'achat par l'Etat du bois communal. Si cette opération se réalisait, elle serait de nature à alléger dans des proportions très sensibles la dette communale. J'espère que l'intérêt que vous portez à cette ville permettra de débloquer ce dossier car, depuis bientôt trois ans, il n'avance pas. Je suis certain que vos services vont tout mettre en œuvre pour que cette affaire soit réglée avec la plus grande célérité.

DÉLOCALISATION DE L'ÉCOLE VÉTÉRINAIRE  
DE MAISONS-ALFORT

**M. le président.** M. Alain Griotteray a présenté une question, n° 518, ainsi rédigée :

M. Alain Griotteray rappelle à M. le ministre d'Etat, ministre de la ville et de l'aménagement du territoire, que, dans sa réponse à ses questions sur les délocalisations, le Premier ministre a noté que circulent des listes qui ne correspondent à aucune décision. Il est donc encore temps d'éviter qu'une décision concernant l'école vétérinaire de Maisons-Alfort ne soit prise sans que soient entendus professeurs, élèves, élus locaux, départementaux, nationaux, ainsi que les vétérinaires français et leurs collègues étrangers anciens élèves qui savent l'importance de leur ancienne école dans la recherche. Ces vingt dernières années, trois écoles vétérinaires ont été créées en province. Elles complètent mais ne remplacent pas celle de Maisons-Alfort. Si chaque école avait une spécialisation, Maisons-Alfort trouverait la sienne dans la médecine des animaux de compagnie puisqu'elle est au centre de la région où ils sont au monde les plus nombreux. Les arguments s'ajoutent les uns aux autres. En un moment où l'on entend installer des universités et des grandes écoles en banlieue, pourquoi faire disparaître celles qui existent ? Le musée de l'école, remis à neuf à grands frais, vient d'être rouvert après trente ans de fermeture. Va-t-on aussi le fermer ? Pourquoi ? Il lui demande donc quand et comment sera organisée la concertation que la population attend. Elle s'est mobilisée : déjà sur place 10 000 signatures.

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

**M. Alain Griotteray.** A l'occasion d'une question posée au Gouvernement sur les délocalisations, Mme le Premier ministre m'a confirmé que la liste des établissements devant être délocalisés qui circule actuellement ne correspond à aucune décision. Il est donc encore temps d'éviter qu'une décision concernant l'école vétérinaire de Maisons-Alfort soit prise sans que soient entendus les professeurs, les élèves, les élus locaux, départementaux et nationaux, les vétérinaires français et leurs collègues étrangers, ainsi que les anciens élèves, qui tous savent l'importance de cette école pour la recherche.

Le fait que ce soit vous, monsieur le ministre de l'agriculture, ministre de tutelle de cet établissement, qui me répondez aujourd'hui, semble être un encouragement. Il nous permet d'espérer que vous ajouterez votre signature à celle des 50 000 personnes qui ont déjà signé la pétition de l'école et de la ville de Maisons-Alfort, lancée par M. René Nectoux et par les vétérinaires.

Je ne suis pas vétérinaire, mais je citerai quelques extraits des très nombreuses lettres que m'ont adressées des vétérinaires français et étrangers, surtout allemands. J'aurais fort bien pu passer la parole à mon collègue Desanlis, ancien élève de l'école vétérinaire, qui a signé la pétition en question, comme à peu près tous les vétérinaires de ce pays.

**M. François Rochebloine.** Nous aussi l'avons signée !

**M. Alain Griotteray.** Il n'est pas besoin d'être vétérinaire pour savoir que l'école dispose d'un potentiel de formation unique, entretenu par une forte demande du public. Ses hôpitaux accueillent actuellement 10 000 animaux répartis dans une douzaine de consultations générales ou spécialisées. C'est la seule école vétérinaire de France à assurer un service des urgences et une formation d'internat en clinique vétérinaire. C'est très important, d'autant que cette école est située au milieu de l'Île-de-France, région du monde qui compte le plus d'animaux de compagnie. La connaissance des maladies et de leur traitement, acquise sur place par les élèves, est fondamentale.

Mais les lettres que j'ai reçues insistent sur le fait que l'école vétérinaire de Maisons-Alfort s'occupe également de l'hygiène, de la sécurité et de la qualité alimentaires des produits. Située au cœur de la plus grande concentration d'industries agro-alimentaires de France, elle vient d'élaborer un projet d'établissement marquant sa volonté de participer acti-

vement à l'enseignement et à la recherche. Des équipes de recherche de l'école, en particulier celle de l'I.N.R.A., viennent de faire l'objet d'un nouvel agrément et travaillent sur des projets hautement compétitifs : modèles animaux de pathologie humaine, sida, encéphalopathie spongiforme, myopathie, etc. Les enseignants ont noué des collaborations étroites avec les équipes de la région Ile-de-France : I.N.R.A., Inserm, institut Pasteur, C.N.R.S.

En outre, monsieur le ministre de l'agriculture, vous connaissez le projet, élaboré par une direction de votre ministère, visant à fédérer les écoles vétérinaires de la région parisienne.

Vous le voyez, les arguments ne manquent pas. Ils ont d'ailleurs convaincu les plus réticents, c'est-à-dire les élus socialistes au conseil général du Val-de-Marne, qui ont rejoint l'ensemble des élus de ce département, aussi bien ceux de l'opposition que les communistes.

Enfin, monsieur le ministre, je crois savoir qu'un membre du Gouvernement a apposé sa signature sur la pétition lancée par les défenseurs de l'école vétérinaire de Maisons-Alfort, devenant ainsi le 50 001<sup>e</sup> signataire, et a adressé une lettre au Premier ministre dans laquelle il exprime les mêmes préoccupations que nous.

Cette école, dotée de toutes les vertus que je viens de rappeler, est installée dans un bâtiment tout à fait exceptionnel dont certaines parties sont à rénover depuis longtemps. Ces vingt dernières années, trois écoles vétérinaires ont été construites en France et nous nous en félicitons. Le seul problème est de coordonner leurs travaux avec ceux de l'école vétérinaire de Maisons-Alfort, ce qui est d'ailleurs largement engagé.

Cette école possède par ailleurs un musée. Fermé depuis trente ans, il vient d'être rouvert. Sa remise en état a entraîné des dépenses considérables. La presse s'est d'ailleurs fait l'écho de sa réouverture, qui était attendue depuis longtemps.

Enfin, depuis plusieurs mois, il n'est question que de l'intérêt que présenterait l'installation d'universités en banlieue. Il est dans ces conditions un peu surprenant que, lorsqu'une grande école est déjà implantée en banlieue, on veuille la supprimer, d'autant que cette école présente la particularité d'être installée dans un bâtiment qui date de Louis XV et d'être située au milieu d'un très beau parc, qui excite évidemment la convoitise car il est situé dans une partie extrêmement dense de l'Est parisien. C'est un véritable ballon d'oxygène dans cette région qui en a bien besoin. Du reste, je ne crois pas que le maire de Maisons-Alfort autorise de construire dans ce parc.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, puisque vous êtes le ministre de tutelle de cette école, que vous connaissiez parfaitement le dossier et que vous soyez résolu à le défendre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

**M. François Rochebloine.** Bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

**M. Louis Mermaz,** ministre de l'agriculture et de la forêt. Monsieur le député, comme vous le savez, le Gouvernement travaille à des projets de délocalisation pour relancer la vie et l'économie d'un certain nombre de régions françaises, et l'école vétérinaire de Maisons-Alfort a en effet été citée, au nombre des organismes susceptibles de faire l'objet d'une délocalisation.

Je rappellerai que en matière d'enseignement supérieur, le ministère de l'agriculture et de la forêt a entrepris, depuis un certain temps déjà, une action de modernisation en vue de constituer sur le territoire national des pôles d'enseignement et de recherche de taille suffisante pour être compétitifs sur l'échiquier européen. C'est ainsi que des pôles se structurent à Montpellier, autour d'Agropolis, à Toulouse, autour du pôle Agromip, à Dijon, où quatre établissements vont fusionner, dans le grand Ouest, où Agréna fédère les écoles de Rennes, Nantes et Angers, et enfin, vous l'avez rappelé, dans la région parisienne, où la démarche de fédération de plusieurs établissements, engagée avec le lancement du projet I.S.T.V., - Institut supérieur des techniques du vivant, - se poursuit activement. C'est dans ce cadre que sera examiné le

projet que vous avez évoqué, en veillant à ce que soient pris en compte les impératifs de qualité pédagogique et scientifique.

Concernant l'école vétérinaire de Maisons-Alfort, dont vous avez à juste titre rappelé le grand renom international, une expertise a été demandée par le Premier ministre. Je recevrai dès la semaine prochaine le président du conseil d'administration de l'école, M. Blandin. Ensuite s'engagera la nécessaire concertation, à laquelle vous avez appelé, avec les élus et l'ensemble des partenaires concernés : professeurs, personnels et étudiants.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Griotteray.

**M. Alain Griotteray.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'une réponse qui me permet de considérer que notre échange de propos d'aujourd'hui est l'ouverture de la concertation. Je crois savoir que ce sera un grand réconfort pour les élèves de l'école et les anciens vétérinaires. J'insisterai sur le fait que cette école, à l'endroit où elle est et telle qu'elle est, est irremplaçable, et je citerai une anecdote peu connue.

Lorsque les Allemands sont arrivés à Paris, en 1940, le chef des services vétérinaires de l'armée d'occupation, qui était un ancien élève de l'école vétérinaire, est venu à l'école de Maisons-Alfort et a apposé un document indiquant : « école occupée par l'armée allemande », afin, dit-il au directeur de l'époque, que personne n'y mit jamais les pieds tant que les Allemands seraient là. Et c'est ce qui s'est passé.

Mais cette école fut exemplaire à un autre titre. Pendant l'agitation de 1968, les élèves ont continué à travailler, car ce sont des élèves responsables, qui connaissent la finalité de leurs études, ce qui n'est pas toujours le cas de tous les étudiants, vous le savez, monsieur le ministre, vous qui avez été étudiant comme moi. Pendant cette période, les élèves ont apposé une banderole : « école occupée par les élèves », et ils ont travaillé tout le temps. Lorsque j'arrive à Berlin et qu'on apprend que je suis député de la circonscription de Maisons-Alfort, on me parle de l'école vétérinaire.

Je vous en supplie, monsieur le ministre, écoutez les anciens élèves et tous ceux qui, comme moi, comme de nombreux membres de l'Assemblée, défendent l'école vétérinaire et ont signé cette pétition ! *(Applaudissement sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

#### AVENIR DU COMMISSARIAT A L'ÉNERGIE ATOMIQUE

**M. le président.** M. Richard Cazenave a présenté une question n° 515, ainsi rédigée :

« M. Richard Cazenave attire l'attention de M. le ministre de la recherche et de la technologie sur les lourdes incertitudes qui pèsent sur l'avenir du Commissariat à l'énergie atomique, dont l'une des principales unités, le C.E.N.G., est implantée à Grenoble. Le C.E.A. est un groupe comprenant des laboratoires de recherche et des unités industrielles (C.O.G.E.M.A., Framatome). Il fut à l'origine de la réalisation de notre programme nucléaire. Alors que les crédits qui lui sont affectés diminueront en 1992 de près de 30 p. 100, le C.E.A. n'est toujours pas fixé sur son avenir. Contrairement à ce qui avait été promis lors des précédentes discussions budgétaires, aucune réforme d'envergure qui permettrait de redéfinir les missions du Commissariat à l'énergie atomique n'a été dévoilée. Cette lenteur est d'autant plus regrettable que le C.E.A. semble appelé à jouer un rôle essentiel dans le domaine de la sûreté nucléaire, en axant son activité de recherche sur la conception d'une nouvelle génération de réacteurs intrinsèquement sûrs, mais également en assurant des missions internationales d'expertise et de conseil, notamment auprès des pays de l'Est, qualifiés récemment de poudrrière nucléaire. C'est pourquoi il lui demande si la réforme du C.E.A. reste toujours d'actualité.

La parole est à M. Richard Cazenave, pour exposer sa question.

**M. Richard Cazenave.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la France doit beaucoup au C.E.A. Des milliers de chercheurs, de techniciens, de scientifiques, 21 000 personnes en tout, ont permis à notre pays de se doter d'un programme nucléaire que le monde nous envie.

Où en est cet organisme aujourd'hui ?

Il intervient principalement dans le domaine civil nucléaire mais aussi dans les domaines informatique, biologique ou micro-électronique.

Il intervient également dans le domaine militaire. Du plateau d'Aibion à la propulsion des sous-marins, des têtes des missiles Hadès ou Pluton aux charges des bombes des Mirage IV, le C.E.A. est au cœur du dispositif de défense français. Mais il a aussi la particularité d'avoir rassemblé au sein d'une même structure des unités de recherche et des unités industrielles comme Framatome et la Cogema.

Quarante-six ans après sa création, le C.E.A. vit une crise d'identité sans précédent et s'interroge sur son avenir. Cette interrogation porte aussi bien sur la nature même de sa mission - faut-il dire : mission accomplie ? - que sur sa structure et sur la coexistence du secteur industrie et du secteur recherche.

Pourtant, le C.E.A. demeure un outil exceptionnel.

D'abord par les compétences qu'il réunit. Il reste le plus grand centre de recherche français et rassemble des unités industrielles performantes ; il peut miser sur un capital technique et technologique hors du commun et sur des hommes, chercheurs et techniciens de premier plan.

Ensuite, par la capacité d'adaptation dont il a su faire preuve. Il a en effet développé des formes originales de coopération dont nous avons à Grenoble des illustrations remarquables. Modèle de cette ouverture vers le monde industriel, le L.E.T.I., qui a associé avec succès le C.E.A. et Thomson dans le domaine de la micro-électronique, autre initiative qui me semble devoir être encouragée.

Cette ouverture s'est également manifestée en direction des grands centres de recherche, comme le C.N.R.S. ou l'I.N.S.E.R.M. Dans le domaine de la biologie en particulier, sur lequel je voudrais insister, ces trois organismes collaborent. Ainsi, sur les quelque 220 chercheurs qui travaillent sur ce sujet à Grenoble, plus de la moitié sont employés par le C.N.R.S. ou l'I.N.S.E.R.M. ; cette ouverture du C.E.A. sur les sciences du vivant doit également être confortée.

Enfin, dans le domaine du nucléaire lui-même, des perspectives lui sont offertes. Le C.E.A. semble appelé à jouer un rôle essentiel dans le domaine de la sûreté nucléaire, en ayant son activité de recherche sur la conception d'une nouvelle génération de réacteurs totalement sûrs, mais également en assurant des missions internationales et des expertises, ainsi qu'une activité de conseil, notamment auprès des pays de l'Est, qui apparaissent de jour en jour comme de véritables poudrrières nucléaires.

Sur le plan militaire enfin, le C.E.A. doit maintenir notre force de dissuasion à la pointe de la technologie pour lui permettre de conserver sa crédibilité. C'est ce que n'a pas permis, malheureusement, le précédent budget.

Aujourd'hui, une réforme d'envergure de cet organisme s'impose, mais est-elle toujours d'actualité pour le Gouvernement ? C'est la question qui se pose et c'est au Gouvernement d'en définir les grands axes. On nous la promet depuis trois ans déjà, mais de rapport en audit et d'audit en rapport, les promesses ne sont malheureusement pas tenues.

Bien au contraire, la redéfinition des missions du C.E.A. est sans cesse repoussée et ses crédits diminuent. C'est ce qu'illustre parfaitement le dernier budget de la recherche et de la technologie, qui accuse une baisse des dotations ordinaires et des autorisations de programme.

Je répète donc ma question : la réforme du C.E.A. est-elle toujours d'actualité ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.

**M. Pierre Micaux.** Il connaît ce problème à fond !

**M. Louis Mermeas,** ministre de l'agriculture et de la forêt. Je le connais pas mal. J'ai un frère atomiste et j'en entends quelquefois parler, au moins autant que vous !

**M. Pierre Micaux.** Le Cyclotron !

**M. le ministre de l'agriculture et de la forêt.** Non, le Synchrotron, que certains ont parfois appelé le Brimbolion ! Comme quoi la classe politique n'est pas toujours très au fait de la technologie, ce qui se comprend, d'ailleurs.

Monsieur Cazenave, je vais vous répondre au nom de M. Curien, retenu par des obligations. M. Jeannenay devait le remplacer, mais des contraintes horaires l'en empêchent. Ils vous prient tous des deux de les excuser.

Les chiffres que vous avez cités sur l'évolution du budget d'ensemble du C.E.A. surprennent M. Curien. Le budget de cet organisme pour 1992 est en effet stable, en francs courants, à très peu de choses près - vous apprécierez la précision du scientifique qu'est M. Curien... (*Sourires.*)

Cette diminution des moyens réels, en francs constants, est moindre que celles des années précédentes : il s'agit là d'une amorce d'inflexion après cinq années de réduction. Dans ce contexte, la diminution de 30 p. 100 dont vous avez parlé ne peut concerner qu'une catégorie limitée de dépenses.

Le C.E.A. avait, c'est incontestable, gardé des habitudes héritées de périodes d'opulence. Les premières années de réduction budgétaire ont donc été relativement indolores et se sont traduites par une réduction des frais généraux et par des mesures classiques d'économie. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, et le Gouvernement est conscient qu'il demande au C.E.A. des sacrifices importants.

Le Gouvernement considère qu'il est de sa responsabilité de guider et d'épauler le C.E.A. dans la réalisation des choix qu'impose cette situation budgétaire. M. Curien demandera au Premier ministre que, au-delà des décisions de réforme prises en 1989 et des orientations données régulièrement par le comité à l'énergie atomique, le Gouvernement prenne des décisions stratégiques sur les grands programmes du C.E.A.

Ces décisions devront rentrer dans le détail des programmes, et notamment distinguer les secteurs de recherche fondamentale - les sciences du vivant, les sciences de la matière - et les techniques industrielles - matériaux, électronique - et les grands programmes nucléaires - l'enrichissement, le R.N.R., le réacteur à neutrons rapides, le R.E.P., le réacteur à eau pressurisée et tout ce qui concerne le retraitement.

S'agissant du C.E.N.G., le centre d'études nucléaires de Grenoble, que nous connaissons bien l'un et l'autre et qui nous est cher, la réalisation récente d'un nouveau bâtiment destiné à abriter les recherches en composants électroniques du L.E.T.I., le laboratoire d'électronique, de technologie et d'instrumentation, doit nous rassurer. Il témoigne en effet de la volonté du C.E.A. de maintenir et de développer son implantation à Grenoble.

**M. Pierre Milcaux.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Richard Cazenave.

**M. Richard Cazenave.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse, mais elle n'apporte malheureusement pas d'éléments nouveaux dans la perspective de l'aboutissement de la réflexion qui est engagée depuis trois longues années au moins. Sous prétexte de réflexion, on n'agit pas, alors que les enjeux appellent des réactions de plus en plus rapides.

Il faut définir une ligne de conduite claire qui, au-delà des restructurations que vous avez évoquées, permettent véritablement de remobiliser ce formidable outil et les milliers d'hommes et de femmes, de techniciens et de chercheurs, qui se sentent aujourd'hui, en dépit de ce que vous avez indiqué, abandonnés à leurs incertitudes, qui doutent et qui se découragent.

Monsieur le ministre, seul le Gouvernement peut aujourd'hui, par des décisions claires, les remobiliser et définir l'orientation qu'ils attendent.

#### ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE A1 ENTRE FRESNES-LÈS-MONTAUBAN ET DOURGES

**M. le président.** M. Marc Dolez a présenté une question, n° 522, ainsi rédigée :

« M. Marc Dolez attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace sur l'élargissement à 2 x 3 voies de la section de l'autoroute A1 comprise entre Fresnes-lès-Montauban et Dourges et sur la modification du nœud autoroutier de Dourges, rendus urgents non seulement en raison de la densité du trafic mais également par la nécessité de réaliser les travaux simultanément aux travaux de construction du T.G.V. Nord, sous peine de difficultés techniques ultérieures et de surcoûts considérables. Il lui rappelle

que le conseil d'administration de la S.A.N.E.F. a accepté, lors de sa séance du 26 juin 1991, le dispositif suivant, qui, sur le plan financier, a reçu l'accord du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget : afin d'apporter à ce problème la solution rapide qu'il exige, la concession de la S.A.N.E.F. est prolongée jusqu'à Dourges (nœud autoroutier inclus), à charge pour celle-ci de réaliser les travaux d'élargissement de la section courante et de modification du nœud autoroutier de Dourges qui sera complété par la réalisation de deux bretelles supplémentaires assurant les liaisons Paris-Douai et Douai-Paris, afin d'améliorer le raccordement de l'autoroute A1 avec la rocade minière et de mieux desservir le pôle économique du Douaisis. Il lui demande de bien vouloir indiquer les dispositions qu'il compte prendre pour que la S.A.N.E.F. respecte intégralement et dans les meilleurs délais ses engagements, d'ailleurs officiellement confirmés par un courrier en date du 22 août 1991 de la direction des routes au préfet de la région Nord - Pas-de-Calais. »

La parole est à M. Marc Dolez, pour exposer sa question.

**M. Marc Dolez.** Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, ma question concerne l'élargissement à deux fois trois voies de la section de l'autoroute A1 comprise entre Fresnes-lès-Montauban et Dourges, et la modification du nœud autoroutier de Dourges, rendus urgents non seulement en raison de la densité du trafic, mais également par la nécessité de les réaliser simultanément aux travaux de construction du T.G.V.-Nord, sous peine de difficultés techniques ultérieures et de surcoûts considérables.

Je me fais là, vous l'imaginez bien, l'interprète de nombre de mes collègues du Nord et du Pas-de-Calais.

Le conseil d'administration de la S.A.N.E.F. a accepté, lors de sa séance du 26 juin 1991, un dispositif qui, sur le plan financier, a reçu l'accord du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget : afin d'apporter à ce problème la solution rapide qu'il exige, la concession de la S.A.N.E.F. est prolongée jusqu'à Dourges, nœud autoroutier inclus, à charge pour celle-ci de réaliser les travaux d'élargissement de la section courante et de modification du nœud autoroutier de Dourges, lequel sera complété par la réalisation de deux bretelles supplémentaires assurant les liaisons Paris-Douai et Douai-Paris, afin d'améliorer le raccordement de l'autoroute A1 avec la rocade minière et de mieux desservir le pôle économique du Douaisis.

La transformation du demi-échangeur de Dourges en échangeur complet viendrait mettre fin à une situation quelque peu aberrante que, pour ma part, je m'explique mal, et qui se traduit aujourd'hui par le fait que l'automobiliste qui circule sur la rocade minière peut se rendre à Lille, mais pas à Paris.

Monsieur le ministre, je souhaite que vous puissiez nous confirmer la réalisation du dispositif que je viens de rappeler et qui a été notifié au préfet de la région Nord - Pas-de-Calais par un courrier en date du 22 août dernier de la direction des routes, et nous indiquer les dispositions que vous comptez prendre pour que la S.A.N.E.F. respecte intégralement, et dans les meilleurs délais, ses engagements.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le député, ainsi que vous venez de l'indiquer, le principe de la concession à la S.A.N.E.F. de la section Fresnes-lès-Montauban - Dourges de l'autoroute A1 est maintenant acquis.

Un avenant à la concession de la S.A.N.E.F. est actuellement en cours d'établissement pour prolonger la concession de cette société de 12,5 kilomètres depuis Fresnes-lès-Montauban jusqu'à Dourges, y compris le nœud routier.

Dans ce cadre, la S.A.N.E.F. réalisera les travaux d'élargissement de cette section à deux fois trois voies, ainsi que les modifications du nœud autoroutier de Dourges qui sera complété par la construction de deux bretelles supplémentaires assurant les liaisons Paris-Douai et Douai-Paris, ce qui mettra fin à une situation que vous avez qualifié d'aberrante.

Je précise que les travaux de la section concernée, estimés à 400 millions de francs, débuteront en 1992 dès que la déclaration d'utilité publique aura été prononcée. Ils devraient durer deux ans environ.

En ce qui concerne la construction des deux bretelles supplémentaires, dont le coût est de 100 millions de francs, la S.A.N.E.F. est actuellement en discussion avec les collectivités territoriales pour préciser leur éventuelle participation et les conditions de lancement de l'opération.

J'ai cru comprendre qu'il y avait urgence. Peut-être une avance remboursable des collectivités territoriales serait-elle envisageable pour accélérer les travaux. Ce n'est qu'une suggestion, mais je crois savoir que ce point fait l'objet de discussions entre la S.A.N.E.F. et les collectivités territoriales.

Comme vous pouvez le constater, monsieur le député, tout est fait par le Gouvernement pour améliorer les conditions de circulation sur cet axe, qui est certainement l'un de nos axes les plus stratégiques de la région Nord - Pas-de-Calais dans la perspective de l'ouverture européenne.

**M. le président.** La parole est à M. Marc Dolez.

**M. Marc Dolez.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir confirmé le dispositif et le fait que l'échangeur de Dourges serait réalisé le plus rapidement possible.

Concernant la perspective d'une avance remboursable accordée par la région Nord - Pas-de-Calais, je puis vous préciser qu'elle est effectivement envisageable puisque le président du conseil général lui-même, mon collègue Noël Joséphe, avait déjà évoqué cette possibilité au mois de septembre dernier à Douai. Si l'on parle d'avance remboursable pour accélérer les travaux, il y a une possibilité d'entente. Mais si, comme le faisait la S.A.N.E.F. ces derniers jours encore, on parle de « subvention », l'entente ne sera pas possible.

#### SITUATION DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORTS EUROPE AÉRO SERVICE

**M. le président.** M. François Rochebloine a présenté une question n° 520, ainsi rédigée :

M. François Rochebloine attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace sur les difficultés rencontrées par la compagnie de transports aériens Europe Aéro Service. Obligée de déposer son bilan à la suite de la rupture unilatérale par Air France via Air Charter des accords qui avaient été conclus, Europe Aéro Service a cherché un repreneur. Un premier candidat a été amené à retirer son dossier. Un deuxième, qui garantissait l'emploi du personnel (500 personnes) ainsi que l'intégrité de l'entreprise, se voit opposer des obstacles. Il semblerait qu'une troisième solution d'origine Air France se dessine. Elle pourrait conduire au démantèlement d'E.A.S., accompagné de nombreux licenciements supplémentaires. Il lui demande de mettre tout œuvre pour faciliter une solution préservant l'emploi ainsi que l'intégrité de l'entreprise et de lui donner toutes informations à ce sujet.

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

**M. François Rochebloine.** Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, mes chers collègues, ma question concerne l'avenir de la compagnie de transport aérien Europe Aéro Service et le devenir de 500 personnes, dont certaines sont présentes dans les tribunes. Elle fait suite à de nombreuses interventions de nos collègues parlementaires, députés et sénateurs, de sensibilités politiques différentes.

Je vous ai moi-même déjà interrogé, monsieur le ministre, ainsi que Mme le Premier ministre, par courrier, le 14 octobre dernier. Je n'ai reçu pour seule et unique réponse qu'un accusé de réception daté du 6 novembre.

J'associe à ma question notre collègue Paul Alduy, sénateur-maire de Perpignan, particulièrement concerné : en effet, le siège social d'E.A.S. se trouve dans cette ville. Je sais qu'il vous a adressé lui aussi plusieurs courriers, mais qu'il n'a reçu que des réponses d'attente.

Vous me permettez de faire tout d'abord un bref historique de la situation.

Les activités d'E.A.S. s'exercent sur deux sites, Orly et Perpignan, et dans deux domaines, le transport aérien et la maintenance aéronautique.

Le 16 mai dernier, E.A.S. a été contrainte de déposer son bilan à la suite de la rupture unilatérale des accords du 25 janvier 1990, dits « contrats de progrès », conclus avec Air

France à travers Air Charter. Ces accords lui garantissaient une activité suffisante en échange de l'abandon de sa propriété commerciale, de son agence de voyages et de son autonomie puisque tous ses appareils étaient mis à la disposition d'Air Charter.

A la suite de ce dépôt de bilan, E.A.S. a cherché un repreneur car la justice, qui est saisi de cette affaire, n'a pas, bien entendu, des délais de réaction compatibles avec la survie d'une entreprise.

Un premier candidat, M. Omrane Adham, s'est mis sur les rangs et a proposé un plan qui fut accepté par le tribunal de commerce de Perpignan sous réserve de l'accord des pouvoirs publics. Il a été conduit à retirer son dossier à la suite d'oppositions manifestes.

Un deuxième candidat, M. René Micaud, propose actuellement le redéploiement de l'entreprise sur les sites d'Orly et de Perpignan. Je précise, et cela est très important, que les activités de maintenance technique et d'exploitation de transports aériens seraient maintenues. L'effectif, qui est passé de 300 à 500 personnes, du fait de la rupture des accords, serait ainsi préservé.

Ce projet a reçu l'aval du tribunal de commerce de Perpignan et du conseil supérieur de l'aviation marchande, sous réserve d'une approbation des pouvoirs publics concernant l'origine et la garantie de disponibilité des fonds apportés. Dans ce domaine, un certain nombre de tracasseries administratives seraient mises en œuvre pour que cette garantie ne puisse être apportée, ce qui mettrait le projet en échec. Ces tracasseries pourraient bien avoir pour origine l'arrivée d'un troisième candidat, M. Lagarde, déjà administrateur de la compagnie Corsair, et dont le groupe financier est une filiale du Crédit Lyonnais, qui contrôle aussi la compagnie Minerve par l'intermédiaire de la banque Saga.

Il s'agirait là non pas d'une offre de reprise, mais d'une offre de cession des actifs, qui aboutirait au démantèlement d'E.A.S.

Ce plan doit être examiné, ainsi d'ailleurs que celui de M. Micaud, par le tribunal de commerce de Perpignan, aujourd'hui même, afin qu'une décision soit prise le 20 décembre.

Le site de Perpignan serait transformé en centre de fabrication et une partie de l'activité de transport aérien regroupée avec les autres compagnies.

L'entreprise disparaîtrait donc et de très nombreux licenciements seraient opérés.

Or, comme il semble bien que ce dernier candidat soit celui d'Air France, s'il était retenu, la boucle serait alors bouclée et l'histoire se résumerait ainsi : Air France, à travers Air Charter, signe un accord avec E.A.S. qui lui abandonne sa clientèle et son réseau commercial de charters ; Air Charter ne respecte pas ces accords en n'assurant pas la contrepartie, c'est-à-dire le plan de charge d'E.A.S. ; E.A.S. est bien évidemment conduite à déposer son bilan ; E.A.S. est démantelée et la majorité du personnel licenciée.

Cette procédure machiavélique est inacceptable. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de mettre tout en œuvre pour que l'intégrité d'E.A.S. et de l'effectif de son personnel soient préservés quel que soit le repreneur.

Il s'agit en effet d'une compagnie aérienne qui a fait ses preuves. Ses appareils sont bien entretenus, son personnel est efficace et compétent, ses équipages qualifiés, entraînés et contrôlés selon les standards rigoureux en vigueur dans notre pays.

Personnellement, j'utilise chaque semaine la ligne Saint-Etienne - Paris exploitée par E.A.S. - je l'ai encore fait ce matin - et je n'ai qu'à me louer de ses services.

Il serait vraiment décevant qu'un outil de travail de cette qualité disparaisse pour aboutir à une concentration qui pourrait bien ne pas être vue d'un très bon œil par Bruxelles.

**M. Pierre Micaut et M. Roger Lestas.** Très bien !

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le député, je connais bien ce dossier et, si les réponses qui ont été envoyées à vous-même et à d'autres élus sont des réponses d'attente, c'est que le problème n'est malheureusement pas encore réglé. On ne peut donc que faire pour l'instant l'historique des événements qui évoluent, comme vous l'avez signalé, à grande vitesse.

Comme vous le savez, cette société est confrontée depuis 1989 à des difficultés financières, aggravées depuis quelque temps par la grave crise que traverse le transport aérien à la suite des événements du Golfe. Et quand je parle de « crise », chacun peut contaster à travers ce qui se passe en Europe et dans le monde que le mot n'est pas trop fort.

E.A.S. réalisait l'essentiel de son activité pour le compte de la compagnie Air Charter International qui n'a pas pu maintenir ses engagements en raison de la baisse du trafic touristique. Dans ce contexte difficile, elle a donc déposé son bilan au mois de mai dernier.

Un premier plan de reprise a été présenté et accepté sous certaines conditions par le tribunal de commerce de Perpignan, le 20 août dernier. Or le 25 septembre, lors de l'examen du dossier par le conseil supérieur de l'aviation marchande, le repreneur a retiré sa proposition.

Tels sont les faits. Le reste n'est probablement dû qu'à l'imagination de certaines personnes.

Le tribunal de commerce de Perpignan a alors ouvert un délai supplémentaire pour permettre à d'autres repreneurs de faire connaître leur candidature. C'est ainsi qu'un nouveau plan de reprise a été déposé devant le tribunal. Or ce tribunal, lors de son audience du 15 novembre dernier, a estimé que le dossier était incomplet - il l'était effectivement - et a renvoyé sa décision à une séance ultérieure...

**M. Pierre Estève.** A aujourd'hui !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** ... afin que les compléments nécessaires puissent être produits.

Par ailleurs, le conseil supérieur de l'aviation marchande a constaté le 4 décembre que les garanties financières n'étaient pas encore réunies. Il a donc reporté sa décision jusqu'à sa prochaine réunion, qui aura lieu le 20 décembre.

Entre-temps, un nouveau repreneur s'est fait connaître. Son dossier est examiné ce jour même par le tribunal de commerce. Le conseil supérieur de l'aviation marchande en sera également saisi dans sa séance du 20 décembre.

Ainsi que vous pouvez le constater, le Gouvernement et le conseil supérieur de l'aviation marchande ont pris en charge le dossier avec la volonté d'aboutir. Mais il s'agit, monsieur le député, je vous le rappelle, d'une entreprise privée et le Gouvernement ne peut donc dans cette affaire que rester dans son rôle de tuteur.

Vous avez évoqué je ne sais quelles tracasseries administratives ou quel machiavélisme. Je vous ai écouté avec intérêt, mais avec un peu de surprise.

**M. François Rochebloine.** Je ne suis pas le seul de mon avis !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je tiens à ce que vous et les salariés d'E.A.S. sachiez que le seul souci du Gouvernement est d'aboutir à une solution viable. L'intégrité de l'entreprise passe en effet par cette viabilité, quelle que soit la solution retenue.

Permettez-moi de vous rappeler ce qui s'est passé dans la dernière période pour un certain nombre de compagnies aériennes, sans même parler de Pan Am.

Le transport aérien traverse une crise extrêmement grave, qui appelle des solutions solides, des solutions viables.

C'est l'objet de l'examen qui est en cours.

Je peux vous assurer en tout cas, monsieur le député, que compte tenu de l'enjeu économique et social, que vous avez fort bien rappelé, le Gouvernement souhaite très fortement qu'un dossier de reprise viable soit retenu et que E.A.S. puisse poursuivre ses activités.

**M. le président.** La parole est à M. François Rochebloine.

**M. François Rochebloine.** Monsieur le ministre, vous m'excuserez de vous le dire, mais votre réponse ne m'apporte pas satisfaction, pas plus, je pense, qu'à nos collègues ici présents et qui sont déjà intervenus sur ce dossier.

Vous l'avez indiqué, deux propositions de reprise sont en cours d'examen. Nous attendons qu'une décision soit prise. Mais je tiens tout de même à rappeler que si E.A.S. se trouve dans cette situation, c'est à la suite d'une rupture du contrat de progrès par Air Charter.

Auparavant, des contrats avion par avion avaient été déjà conclus et je voudrais, à ce propos rappeler un contrat spécifique dans lequel il est écrit : « Air Charter s'engage à utiliser l'appareil objet du présent contrat pour un minimum de 1 700 heures de vol par année civile à compter de l'année 1990.

« Au cas où Air Charter ne parviendrait pas à effectuer ce total d'heures de vol garanti, une compensation financière pour les heures de vol non effectuées serait versée à A.E.S. dans les conditions fixées en annexe 2.

« Toutefois, au cas où Air Charter effectuerait un nombre d'heures de vol inférieur à 2 000 heures - puisque le présent contrat portait sur un objectif de 2 200 heures - une compensation financière serait versée par Air Charter au titre des frais d'équipages pour la tranche 1 700-2 000 heures dans les conditions fixées en annexes 2. »

Si E.A.S. a été obligé de déposer son bilan, c'est parce que Air Charter n'a pas respecté ses engagements. Il ne faut donc pas lui en faire porter la responsabilité. Au moment de la signature de ce contrat de progrès, E.A.S. a embauché des personnels et qui se trouvent aujourd'hui dans une situation qui n'est pas de leur fait.

Il est vrai, et vous l'avez dit très justement, que les compagnies aériennes, dans leur ensemble sont confrontées à des problèmes, mais E.A.S. n'en porte pas non plus la responsabilité.

Alors, je vous demande, et très fortement, d'agir, parce que vous pouvez le faire, monsieur le ministre, quel que soit le repreneur, pour que l'ensemble du personnel soit préservé et que l'intégrité de la compagnie soit assurée. Avec M. Lagarde, c'est la cession des actifs et la disparition de la société. Il s'ensuivra une concentration supplémentaire, et je trouve cela absolument anormal. Au moment où l'on s'ouvre à l'Europe - il semblerait d'ailleurs que, à travers M. Micaud, les fonds proviennent d'Allemagne - pourquoi créer des problèmes à ce repreneur qui conserve l'ensemble du personnel et l'intégrité de l'entreprise ?

Il est vrai que c'est une entreprise privée, mais je crois que vous avez le pouvoir, monsieur le ministre, d'agir dans ce sens. Et je compte sur vous, car cinq cents personnes sont concernées ! (Applaudissements.)

**M. Pierre Estève.** 540 !

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

#### Suspension et reprise de la séance

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

(La séance, suspendue à onze heures quinze, est reprise à onze heures trente.)

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

4

#### INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

##### Discussion de propositions de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion des propositions de résolution :

- de M. André Lajoinie et plusieurs de ses collègues tendant à créer une commission d'enquête sur l'industrie automobile française (n° 2252) ;

- de M. Jacques Masdeu-Arus et plusieurs de ses collègues tendant à créer une commission d'enquête chargée de déterminer la situation actuelle et l'avenir de l'industrie automobile française après l'accord conclu entre la Communauté économique européenne et le Japon (n° 2253).

Ces deux propositions de résolution ont fait l'objet d'un rapport commun (n° 2333).

La parole est à M. Jean-Marie Leduc, suppléant M. Jacques Fleury, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. Jean-Marie Leduc, rapporteur suppléant.** Monsieur le président, mes chers collègues, deux propositions de résolution dont le but est analogue ont été examinées en commun par la commission de la production et des échanges. La première, présentée par le groupe communiste, demande la création d'une commission d'enquête sur l'industrie automobile française. La seconde, présentée par les groupes R.P.R., U.D.F., U.D.C. et apparentés, tend à créer une commission d'enquête chargée de déterminer la situation actuelle et l'avenir de l'industrie automobile française après l'accord conclu entre la Communauté économique européenne et le Japon.

La commission a étudié ces deux propositions sous l'angle de leur recevabilité et de leur opportunité.

La question de la recevabilité doit être examinée au regard des dispositions de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des Assemblées parlementaires et des articles 140 et 141 du règlement de l'Assemblée nationale.

Selon l'article 6 de l'ordonnance, « les commissions d'enquête sont formées pour recueillir des éléments d'information sur des faits déterminés et soumettre leurs conclusions à l'Assemblée qui les a créées. Il ne peut être créé de commission d'enquête lorsque les faits ont donné lieu à des poursuites judiciaires et aussi longtemps que ces poursuites sont en cours. Si une commission a déjà été créée, sa mission prend fin dès l'ouverture d'une information judiciaire relative aux faits qui ont motivé sa création. »

En application de ces dispositions, l'article 141 du règlement prévoit notamment que le dépôt de toute proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête fait l'objet d'une notification au garde des sceaux, ministre de la justice, afin que celui-ci indique si des poursuites judiciaires sont en cours sur les faits ayant motivé le dépôt de la proposition de résolution.

La proposition de résolution n° 2252 de M. André Lajoinie ne pose pas de problème particulier de recevabilité, les éléments susceptibles de donner lieu à enquête ne faisant l'objet d'aucune procédure judiciaire, ainsi que l'a confirmé le garde des sceaux dans sa lettre adressée au président de l'Assemblée nationale le 30 octobre dernier.

S'agissant de la proposition de résolution n° 2253 présentée par MM. Jacques Masdeu-Arus et Eric Raoult, le garde des sceaux a indiqué que « cinq inculpations ont à ce jour été prononcées dans le cadre d'une affaire qui concerne la politique de quotas mise en œuvre par la France en matière d'importation de véhicules étrangers ».

Mais, ces poursuites judiciaires concernant des faits antérieurs aux accords passés entre les constructeurs européens et japonais, le garde des sceaux a laissé à l'Assemblée le soin d'apprécier « si l'existence d'une telle procédure faisait obstacle à la création de la commission parlementaire envisagée ».

La commission a jugé que ce n'était pas le cas et a donc conclu que les deux propositions étaient recevables.

S'agissant de l'opportunité, il y a lieu de rappeler que la crise du Golfe a mis à jour les faiblesses de l'industrie automobile française. L'année en cours a vu les marchés nord-américain et européen subir un repli sensible. Les ventes ont en effet reculé, au cours du premier semestre, de 5,3 p. 100 aux Etats-Unis et de 1,1 p. 100 en Europe. Au moment du déclenchement de la guerre, lors de la seconde quinzaine de janvier, les commandes ont chuté en France de près de 30 p. 100.

Ce fléchissement général de la demande a révélé l'extrême dépendance des constructeurs français à l'égard du marché national. Celui-ci tend en effet à être saturé et se présente aujourd'hui comme un simple marché de renouvellement, dont les seules perspectives de croissance reposent sur le développement du parc des « deuxièmes voitures ».

Les capacités exportatrices de l'industrie automobile constituent donc aujourd'hui le vecteur essentiel de croissance des entreprises. Or celles-ci sont menacées par l'attitude des constructeurs japonais, qui ont vendu en 1990 plus de 1,4 million de voitures particulières et de petits véhicules utilitaires dans les Etats membres de la C.E.E., et dont les échanges commerciaux avec la C.E.E. présentent, pour l'industrie automobile, un solde positif de 6,4 milliards de dollars.

Pour lutter contre ces importations massives, certains pays, comme la France et plusieurs Etats d'Europe du Sud, ont imposé des quotas plus ou moins sévères. D'autres Etats, en revanche, ont laissé les entrepreneurs japonais s'implanter librement et ces derniers sont ainsi parvenus à détenir plus de 40 p. 100 du marché national au Danemark, en Irlande et en Grèce.

Enfin, rappelons qu'en 1990, 244 000 véhicules japonais ont été fabriqués en Europe, particulièrement dans des usines situées en Grande-Bretagne et en Espagne.

La disparité des situations nationales au sein des Etats membres de la Communauté et l'imminence de l'ouverture du marché unique ont conduit à la signature d'un accord entre le Japon et la Communauté. Cet accord, souvent présenté comme un moindre mal ou comme un délai accordé à l'industrie européenne avant la libéralisation complète du marché européen, peut se résumer ainsi :

Aménagement d'une période de transition entre le 1<sup>er</sup> janvier 1993 et le 31 décembre 1999, durant laquelle l'augmentation des importations japonaises sera progressive ; les parts de marché détenues par les constructeurs nippons passeront de 12 à 16 p. 100 durant cette période.

Etablissement d'un plafond global d'importations directes en provenance du Japon de 1 230 000 véhicules dans l'hypothèse d'un marché de 15 100 000 unités, toutes marques confondues.

Cet accord comporte toutefois plusieurs zones d'ombre.

Premièrement, quel sera le sort réservé aux « implants », c'est-à-dire aux véhicules japonais fabriqués en Europe ?

**M. Eric Raoult.** Très bonne question !

**M. Jean-Marie Leduc, rapporteur suppléant.** Deuxièmement, comment s'appliquera la clause de sauvegarde prévue en cas de régression du marché ?

Par ailleurs, les conséquences pour notre industrie automobile de la présence en France de 150 000 véhicules japonais à l'horizon 1999, contre 80 000 en 1991, ne sont pas définies.

L'ensemble de ces interrogations justifie pleinement la création d'une commission d'enquête. Mais les rapports commerciaux entre Européens et Japonais ne sont qu'une des composantes des problèmes que doit résoudre aujourd'hui l'industrie automobile.

Les huit années qui nous séparent de l'échéance de 1999 doivent être mises à profit pour que le secteur automobile relève plusieurs défis visant à améliorer sa rentabilité et sa capacité d'innovation.

Les objectifs sont les suivants : moderniser l'organisation générale de la production en revoyant ou en adaptant le système de la chaîne ; maintenir un niveau d'emploi élevé, sachant que l'industrie automobile emploie directement 342 000 personnes, mais représente en fait plus de 2,6 millions d'emplois induits ; développer les actions de recherche visant à accroître la sécurité des véhicules, à favoriser le recyclage des matériaux utilisés dans l'automobile et à promouvoir la fabrication de voitures électriques.

Tels sont les problèmes qui, s'ajoutant à ceux posés par la concurrence japonaise, rendent nécessaire la constitution d'une commission d'enquête.

La commission a par ailleurs jugé possible de constituer une commission unique répondant aux objectifs des deux propositions.

Au nom de la commission de la production et des échanges, je vous propose donc de créer une commission d'enquête de trente membres chargée d'étudier la situation actuelle et les perspectives de l'industrie automobile française, dont la mission sera d'enquêter sur quatre points principaux :

Premièrement, le contenu de l'accord conclu entre la Communauté et le Japon sur les importations de véhicules japonais ainsi que les conséquences qu'entraînera cet accord sur notre propre industrie automobile.

**M. Guy Bêche.** Très bien !

**M. Jean-Marie Leduc, rapporteur suppléant.** Deuxièmement, les perspectives d'emploi dans ce secteur industriel ;

Troisièmement, les conditions nécessaires à l'accroissement de la rentabilité et de la productivité des constructeurs français ;

Quatrièmement, l'état de la recherche dans les domaines de la sécurité, de la lutte contre la pollution et les nuisances, du recyclage des matériaux et de la voiture électrique.

Telles sont, mes chers collègues, les conclusions du rapport que M. Jacques Fleury, empêché ce matin, m'a chargé de vous présenter. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

**M. Eric Raoult.** C'est la première fois que nous applaudissons tous ensemble une proposition du R.P.R. Car l'idée vient de nous !

**M. Guy Bêche.** C'est moi qui ai donné le la !

**M. Jean-Louis Debré.** Les socialistes parlent, l'opposition agit !

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Jacques Brunhes, pour le groupe communiste.

**M. Jacques Brunhes.** Mes chers collègues, l'industrie automobile française emploie directement 342 000 personnes, mais représente en fait plus de 2,6 millions d'emplois induits, soit 10 p. 100 de la population active. La crise qu'elle traverse affecte donc toute l'économie.

Cette industrie est en danger. Elle cumule plusieurs handicaps : la concurrence entre Renault et P.S.A., aggravée par les alliances étrangères - Renault-Volvo et P.S.A.-Fiat le sous-développement de l'industrie d'équipement placé sous domination étrangère, mais aussi les bas salaires, la flexibilité et la précarité massives de la main-d'œuvre liées à l'insuffisance des qualifications.

Le résultat est une régression des parts de Renault et de Peugeot, tant en France qu'en Europe du Sud.

Des choix stratégiques ont conduit les constructeurs français à pratiquer la hausse des prix des automobiles comme à réduire la qualité des services après-vente.

Cette dégradation ne saurait s'expliquer par des salaires trop élevés, car les salaires français sont inférieurs à ceux des Allemands et des Italiens, et ils ne représentent que 20 p. 100 du prix d'une automobile. Volkswagen a augmenté ses salaires de 6,7 p. 100 cette année, après les avoir déjà augmentés de 6 p. 100 l'an passé, ce qui permettait à un quotidien de titrer : « Les salaires de Volkswagen désespèrent Renault ».

Cette dégradation ne s'explique pas davantage par des sureffectifs : P.S.A. et Renault n'ont cessé de licencier et de précariser.

A cette situation de crise, l'accord C.E.E.-Japon - accord verbal passé par la commission de Bruxelles sans consultation avis ou décision des Parlements nationaux qui va aggraver considérablement l'importation des voitures japonaises - ajoute une très grave menace pour l'avenir de cette industrie, pour des dizaines de milliers d'emplois des industries liées et ne peut qu'affaiblir encore nos capacités de production.

Dès l'an 2000, l'accès des Japonais au marché automobile européen sera totalement libre.

D'ici-là, une protection communautaire, très partielle, sera mise en place de 1993 à 1999. Mais elle consistera uniquement en un engagement des Japonais à limiter leur pénétration pendant cette période, sans viser les exportations de véhicules fabriqués par les constructeurs nippons dans d'autres pays. De plus, aucun engagement japonais ne concerne la limitation des ventes de véhicules assemblés dans la Communauté, ce que l'on appelle les « implants ». Ces véhicules obtiennent même le label européen. L'augmentation prévisible des ventes, selon tous les experts, sera alors totalement absorbée par les Japonais de 1990 à 1999.

Or les travailleurs font dès à présent des propositions réalistes, constructives, pour relancer l'industrie automobile, reconquérir le marché des voitures particulières, mais aussi ceux des véhicules utilitaires légers, du poids lourd, de la moto et des équipements automobiles.

La coopération de Renault et Peugeot, comme celle de ces deux firmes avec les électroniciens français, et une priorité, de même que la renégociation des rapports de Renault avec Volvo et de Peugeot avec Fiat. Elle doit se développer dans le même esprit d'intérêt mutuel en direction des pays d'Europe de l'Est et du Sud.

L'accord C.E.E.-Japon doit être rejeté. C'est la France et non la Communauté européenne qui doit assurer la maîtrise nationale de son marché.

C'est pourquoi la création d'une commission d'enquête s'avère aujourd'hui nécessaire. Elle procéderait aux auditions les plus larges pour déterminer les causes de la crise et faire des propositions sur les moyens de reconquérir le débouché automobile.

Sous le bénéfice de ces observations, nous demandons donc à l'Assemblée nationale de créer une commission d'enquête sur l'industrie automobile, et nous prenons acte de la réponse positive de M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. le président.** Pour le groupe du R.P.R., la parole est à M. Eric Raoult.

**M. Eric Raoult.** Monsieur le président, par transmission de pensée : monsieur le ministre de l'industrie (*Sourires*), mes chers collègues, l'industrie automobile est sûrement le secteur de notre économie qui est placé le plus quotidiennement sous le feu de l'actualité. Il n'est pas un jour où presse et médias ne se fassent l'écho des enjeux majeurs de l'automobile, dans le secteur industriel mais aussi social, dans les domaines du commerce extérieur, des relations européennes et de l'innovation technologique.

L'état du secteur de l'automobile est le thermomètre de l'économie du pays. Hier, quand le bâtiment allait, tout allait. Aujourd'hui, quand l'industrie automobile éternue, c'est que la croissance de l'économie s'enrhume !

Mais cette importance économique majeure s'accompagne d'une grande difficulté d'analyse : dans ce secteur multiforme, la surinformation finit par brouiller quelque peu la réflexion.

Avec mon ami et collègue Jacques Masdeu-Arus député-maire de Poissy, nous sommes, comme beaucoup de nos collègues, particulièrement sensibilisés au devenir de l'industrie automobile, souvent préoccupant. Quand on est maire de Poissy, quand on est député de la Seine-Saint-Denis, voisin d'Aulnay-sous-Bois qu'anime mon ami Jean-Claude Abrioux, maïde de cette ville, rien de ce qui touche à l'activité des 300 000 hommes et femmes qui vivent de l'automobile ne peut laisser indifférent.

Car l'homme est au cœur de l'automobile, il en partage les vicissitudes économiques, surtout quand les décisions se prennent ailleurs, sans qu'il puisse en maîtriser ni même en débattre les orientations.

Comme l'a rappelé mon ami Auguste Blanc, secrétaire général de la C.S.L., « l'automobile est un secteur porteur dans lequel la France a son mot à dire ».

**M. Guy Bêche.** Vous avez de sacrées fréquentations !

**M. Eric Raoult.** Je n'en ai pas honte, monsieur Bêche.

L'automobile est créatrice d'emplois, notamment pour les jeunes qui sortent des lycées professionnels et techniques.

L'automobile peut aussi être un facteur d'équilibre pour les banlieues et de reconquête de l'emploi.

Ce secteur ne peut pas devenir une sidérurgie bis, une nouvelle industrie textile ou un autre fiasco informatique !

Comme le souligne notre rapporteur, rappelant l'ordonnance du 17 novembre 1958 et les articles 140 et 141 du règlement, une commission d'enquête est formée pour recueillir des éléments d'information sur des faits déterminés et soumettre ses conclusions à l'assemblée qui l'a créée.

C'est à cette instance de recensement, de réflexion et de proposition que nous avons pensé, mon collègue Jacques Masdeu-Arus et moi-même, pour redonner au Parlement un rôle d'analyse et d'intervention sur l'industrie automobile.

Cette proposition de création d'une commission d'enquête, nous l'avons faite sans esprit partisan, en la soumettant dès le 2 octobre à l'ensemble des présidents des groupes parlementaires de cette assemblée. Notre idée a fait son chemin dans les jours qui suivirent, notamment au groupe communiste, qui a déposé une proposition de résolution identique à la nôtre. Mais plusieurs collègues appartenant à d'autres groupes se sont, eux aussi, particulièrement intéressés à ce sujet, parmi lesquels mon ami François d'Aubert et le président de la commission de la production et des échanges, auquel je tiens à rendre hommage, M. Jean-Marie Bockel. Je souhaite également associer, non à la reconnaissance de paternité mais à ces remerciements, notre collègue Jacques Fleury, pour l'objectivité et la qualité de son rapport sur ces deux propositions de résolution.

Le groupe du R.P.R. se félicite d'avoir été entendu sur sa proposition initiale. C'est d'ailleurs quasiment la première fois qu'il l'est dans cette assemblée.

Cette commission d'enquête doit et peut nous permettre un travail de fond sur les quatre points retenus dans la proposition de résolution : le contenu des accords C.E.E.-Japon ; les perspectives d'emploi dans ce secteur ; la rentabilité et la productivité de la construction automobile ; l'état de la recherche, notamment dans les domaines de la sécurité, de la lutte contre la pollution et les nuisances, du recyclage des matériaux et de la voiture électrique.

En outre, mon ami Jacques Masdeu-Arus et moi-même souhaiterions insister, sans qu'il soit pour autant nécessaire d'amender l'article 2, sur un cinquième point particulièrement important : les problèmes spécifiques des équipementiers.

Le champ d'investigation est donc large et ambitieux. Mais il répond à notre volonté de faire de l'automobile française, pour reprendre l'image de Jacques Calvet, un « fleuron de qualité de notre pays ».

Voilà pourquoi Jacques Masdeu-Arus - qui assumerait avec compétence, j'en suis persuadé, les fonctions de rapporteur de la commission d'enquête - et moi-même, très modestement, voterons, avec l'ensemble du groupe R.P.R. et des élus de l'opposition, la proposition de résolution tendant à créer une commission d'enquête chargée d'étudier la situation actuelle et les perspectives de l'industrie automobile française. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

**M. Pierre Micaux.** Le groupe U.D.F. votera la création de la commission d'enquête !

**M. le président.** Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Guy Bêche.

**M. Guy Bêche.** C'est depuis le début des années soixante-dix que l'automobile française connaît une crise.

**M. Eric Raoult.** Qui s'accélère !

**M. Guy Bêche.** Comment pourrions-nous passer sous silence les analyses qui étaient les nôtres au moment où Simca a connu ses problèmes, au moment où Peugeot et Citroën n'ont plus fait qu'un - sur le papier en tous cas, car il n'en est pas de même pour la construction -, quand on connaît les difficultés rencontrées au sein de ce groupe pour harmoniser ses positions ou certains types de fabrication, pour mettre en place des nomenclatures susceptibles d'agir sur les coûts de production.

Et puis, la crise a évolué, pour toucher l'ensemble de l'industrie automobile française. Parmi les réflexions qu'elle a suscitées, figurait l'idée qu'un seul groupe automobile pourrait être mis en place dans notre pays.

Nous avons connu toutes les difficultés de la coopération entre Peugeot et Renault, annoncées pourtant dès le milieu des années soixante, et l'ensemble des handicaps qui ont resurgi ces derniers mois.

**M. Eric Raoult et M. Jacques Masdeu-Arus.** En s'accéléraient !

**M. Guy Bêche.** Il convient donc de noter toutes les restructurations qui ont été opérées dans l'ensemble de cette industrie chez les constructeurs automobiles proprement dits, chez les équipementiers, dans certaines branches de dérivés. Sans oublier l'absence de politique industrielle - dans ce domaine comme, hélas, dans tant d'autres - au niveau de la Communauté économique européenne.

Puis, il y a eu l'arrivée des Japonais. Ils sont entrés en Europe par l'Angleterre, comme le rappelait le président de la République il y a quarante-huit heures. Leur arrivée pose à l'industrie automobile européenne l'ensemble des problèmes que nous connaissons aujourd'hui.

Je ne vous apprends rien en disant que si nous ne prenons pas certaines garanties, les choses vont s'aggraver. D'importantes décisions s'imposent. Elles devraient concerner les constructeurs, les équipementiers - et les liens qu'ils ont entre eux - et plus généralement la politique de l'emploi, la politique de formation, la politique de recherche, bref l'ensemble du secteur industriel. Le groupe socialiste considère tout à fait normal que le Parlement procède à un état des lieux, afin d'éviter que nous nous ne retrouvions dans la même situation que celle que nous avons rencontrée avec la sidérurgie française.

**M. Jacques Masdeu-Arus.** Eh oui !

**M. Guy Bêche.** Prendre des décisions courageuses ne suffit pas toujours. Les problèmes risquent de resurgir, si on n'entame pas ensuite un processus de développement et d'adaptation.

**M. Eric Raoult.** Il faut faire une greffe de courage au Gouvernement.

**M. Guy Bêche.** Avec le groupe socialiste, en tant qu'élu d'un secteur où l'on construit beaucoup d'automobiles et qui a connu de nombreuses restructurations ces dernières années, je proposerai à la commission d'entendre quelque peu son champ d'investigation. M. Raoult vient d'ailleurs d'en faire autant. Il n'y a pas que l'automobile, c'est-à-dire la petite berline à quatre roues ou le véhicule qualifié communément d'utilitaire. L'industrie du poids lourd et celle du bus rencontrent les mêmes problèmes.

Ce sont des secteurs extrêmement importants pour le devenir de notre économie et, de temps en temps, on nous le rappelle. On pourrait en profiter pour regarder comment d'autres restructurations s'opèrent et ne pas passer sous silence ce qui est en train de se reproduire dans l'industrie du cycle et du motocycle.

**M. Eric Raoult.** Il n'y en a plus, à cause de vous !

**M. Guy Bêche.** Il pourrait y en avoir encore, si M. Calvet arrêtait de brader. *(Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. Eric Raoult.** Les bradeurs, ce n'est pas M. Calvet, c'est vous !

**M. Jacques Masdeu-Arus.** Pas de démagogie sur ce sujet !

**M. Guy Bêche.** Moi, j'ai lu la presse ces derniers jours, et il me semble que le problème concerne l'ensemble de nos modes de transport.

**M. Eric Raoult.** C'est sûr, des problèmes, vous en avez !

**M. Guy Bêche.** J'ai une suggestion personnelle à faire à l'ensemble de ceux qui vont siéger dans cette commission, - dont je pense faire partie.

Le groupe socialiste avait marqué son intérêt pour l'ensemble des problèmes qu'ont posés à l'industrie automobile française les lectures diverses de l'accord C.E.E. - Japon.

Nous avons interpellé, comme d'autres groupes, à plusieurs reprises, le Gouvernement. Les précisions fournies par les différents ministres ont peut-être amélioré la lisibilité de cet accord mais la mise en place de cette commission d'enquête s'en trouve d'autant plus justifiée.

C'est important, au moment où, de l'accord européen de Maastricht, sont ressorties certaines dispositions visant à mettre en place l'Europe à la fois politique et économique - avec toutes les conséquences qui en découleront. Des décisions doivent être prises si l'on veut enfin instituer une véritable politique en matière d'industrie et de formation, et procéder à l'harmonisation de nos politiques sociales.

**M. Jacques Masdeu-Arus.** Harmonisation sociale avant économique !

**M. Guy Bêche.** Autant d'éléments qui, à nos yeux, justifient que le groupe socialiste vote pour la constitution de cette commission d'enquête, qui devra se mettre en place le plus rapidement possible. Cela évitera, si notre Parlement est amené un jour à examiner des propositions d'actions destinées à mieux prendre en compte l'ensemble des problèmes économiques et sociaux posés dans ce secteur d'activités, que, le résultat de nos travaux ne paraisse en pleine intersession parlementaire et ne retarde d'autant les prises de décisions qu'il conviendra de prendre dans les prochains mois.

Voilà, mes chers collègues, ce que je voulais dire pour essayer de cadrer au mieux le champ d'investigation qui pourrait être celui de cette commission d'enquête sur ce pari important de notre économie que constitue l'industrie de l'automobile et du transport. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. Pierre Micaux, pour le groupe U.D.F.

**M. Pierre Micaut.** Monsieur le président, mes chers collègues, j'interviens de façon impromptue, notre collègue d'Aubert ayant eu un léger malaise.

La nécessité de cette commission d'enquête nous apparaît tout à fait évidente, compte tenu de l'enjeu extraordinairement important. Mes prédécesseurs ont signalé la place de ce secteur dans le produit intérieur brut et dans le produit national marchand. 2 600 000 personnes sont directement et indirectement concernées. Cela nous interpelle de toute évidence.

Nous avons récemment pris conscience, après la guerre du Golfe - qui n'en fut d'ailleurs pas le seul révélateur -, de la vulnérabilité du secteur automobile, non seulement français mais également européen.

Parallèlement, un accord verbal - ce qui en soi n'est pas tolérable - a été passé entre le Japon et la Communauté économique européenne, plus précisément la Commission, comme d'habitude.

**M. Eric Raoult.** Un mauvais coup de plus !

**M. Pierre Micaut.** Le caractère verbal de cet accord nous inquiète car nous n'en connaissons que les grandes lignes. Le problème est fondamental. Nous avons auditionné M. Calvet, président du groupe P.S.A., et M. Lévy, président du groupe Renault, et nous avons entendu deux sons de cloche. Derrière les subtilités de langage, nous avons décelé deux positions sur cet accord : certains étaient réticents, tandis que d'autres le défendaient.

Les défenseurs ont-ils été téléguisés ? Personnellement, je m'interroge encore sur ce point. Nous pensons quant à nous qu'un tel accord comporte de sérieuses ambiguïtés en matière d'implants et de ce qu'on pourrait appeler de véritables importations en provenance du Japon.

Nous restons dans l'inconnu quant à la clause de sauvegarde. Dans quelles conditions jouera-t-elle ?

Nous sommes également restés dans l'obscurité totale en ce qui concerne la réciprocité. Le Japon ouvrira-t-il ses frontières à la Communauté économique européenne, et en particulier à la France ? Notons au passage qu'un accord secret - ou prétendument secret, car il est maintenant porté à la connaissance de tous, comme M. Calvet, entre autres, l'a affirmé en commission - aurait été passé entre la République fédérale d'Allemagne et le Japon. On peut d'ailleurs s'étonner que la France soit toujours en retard en matière tactique et qu'elle n'en ait pas fait autant.

En outre, la civilisation nipponne n'a rien à voir avec la civilisation européenne, en particulier latine et germanique. Nous avons l'habitude d'appeler un traité par son nom et de respecter la signature qui y est apposée. Mais dans quelle mesure le Japon tiendra-t-il sa parole et respectera-t-il son engagement verbal ?

Ce sont là autant de motifs qui font que l'U.D.F., au nom de laquelle je me suis exprimé adoptera cette proposition de création d'une commission d'enquête sur l'automobile. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

#### Rappel au règlement

**M. Eric Raoult.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Eric Raoult, pour un rappel au règlement.

**M. Eric Raoult.** Mon rappel au règlement se fonde sur les articles 140, 141 et 58-1 de notre règlement.

Notre collègue Guy Bêche a eu raison d'insister sur le caractère solennel du sujet qui nous réunit aujourd'hui. La création d'une commission d'enquête - il n'y en a pas eu beaucoup sous cette législature - répond parfois à des carences de la majorité - financement des partis politiques, industrie automobile. Mais il aurait été souhaitable, monsieur le président, que l'un des ministres présents lors de la séance de questions orales sans débat à laquelle nous venons d'assister, reste dans l'hémicycle, ne serait-ce que pour nous apporter des informations.

Je ne sais pas si mes collègues l'ont noté, mais les mots « secret » et « accord » sont revenus souvent dans les propos de nos collègues Guy Bêche, Jacques Brunhes et Pierre Micaut.

L'information est pourtant nécessaire et je crois qu'il aurait été souhaitable que M. le ministre de l'industrie, qui est plus particulièrement concerné, puisse être présent. Quand le rapporteur ne vient pas et se fait représenter, quand le ministre de l'industrie ne vient pas, il y a là, pour reprendre les termes du Président de la République, un « dévoiement » du Parlement tout à fait regrettable.

**M. le président.** Cher collègue, vous avez invoqué le règlement. Je me dois de vous dire que, pour un tel texte, la présence du Gouvernement n'est pas exigée - d'ailleurs, vous le savez. Mais j'avoue qu'elle eût été souhaitable. Je présidais tout à l'heure la séance des questions orales, et M. Quilès était encore là il y a une demi-heure, puisqu'il a répondu aux trois dernières questions. Sans doute ses obligations l'ont-elles empêché de rester. C'est dommage. Mais il pourra lire au *Journal officiel* le compte rendu de nos débats, qui ont été fort instructifs.

#### Reprise de la discussion

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur suppléant.

**M. Jean-Marie Leduc, rapporteur suppléant.** Monsieur le président, je tiens à rassurer M. Raoult et M. Bêche sur les problèmes des équipementiers. Bien que prenant ce texte « au pied levé », je m'y suis intéressé lors des travaux en commission. Je peux leur donner la complète assurance que l'examen de la question des emplois directs et des emplois induits figure bien dans les objectifs qu'il vous est proposé d'assigner à la commission. A ce titre, vous avez toute satisfaction.

Une autre question a porté sur l'extension éventuelle du champ d'investigation de la future commission d'enquête. Rien n'empêchera, si vous le jugez nécessaire, de faire profiter cette commission de vos réflexions, de vos interrogations et d'y évoquer les sujets que vous voudriez approfondir.

**M. Guy Bêche et M. Jacques Brunhes.** Très bien !

**M. le président.** Je vous remercie.

La parole est à M. Guy Bêche.

**M. Guy Bêche.** Vous avez bien fait, monsieur le président, de rappeler que, dans ce type de débat, la présence du Gouvernement n'est pas obligatoire.

**M. Eric Raoult.** Elle est souhaitable !

**M. Guy Bêche.** Au cours de l'ensemble des débats qui se sont déroulés dans notre assemblée depuis la reprise de la session, comme je l'ai déjà dit, différents ministres ont été amenés à s'exprimer sur ce sujet, contribuant ainsi à une meilleure lisibilité de l'accord avec le Japon.

Il serait intéressant, pour certains de nos collègues, de se reporter aux déclarations du ministre de l'industrie au moment du débat budgétaire. Certes, nous avons trouvé ce débat un peu long, en son temps, mais il était malgré tout très riche d'enseignements.

Si nos travaux se déroulent normalement, nous aurons sans doute l'occasion d'entendre, de façon plus solennelle, le ministre de l'industrie. Ses déclarations seront, bien entendu, consignées et prendront sur le plan politique une tonalité particulière. Je ne doute pas que Dominique Strauss-Kahn répondra bien volontiers à l'ensemble des questions des parlementaires et qu'il mettra à la disposition de la commission tous moyens susceptibles de faciliter son travail.

Je veux bien que notre collègue Raoult saisisse l'occasion de ce petit débat pour faire un rappel au règlement et pour s'interroger sur le rôle que le Gouvernement souhaite voir jouer au Parlement. Mais, comme moi, il appartient à la nouvelle génération et il sait que, sur ce terrain, les anciens n'ont pas toujours été aussi attentifs que nous le sommes !

**M. Eric Raoult.** Alors il faudra voter mon amendement ! *(Sourires.)*

**M. le président.** La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles dans le texte de la commission est de droit.

Je rappelle que peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

**Article 1<sup>er</sup>**

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Il est créé en application de l'article 140 du règlement de l'Assemblée nationale une commission d'enquête de trente membres chargée d'étudier la situation actuelle et les perspectives de l'industrie automobile française. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

**M. Guy Bâche.** Il est adopté à l'unanimité !

**Article 2**

**M. le président.** « Art. 2. - La commission enquêtera notamment sur :

« 1. Le contenu de l'accord conclu entre la C.E.E. et le Japon sur les importations de véhicules japonais ainsi que les conséquences qu'entraînera cet accord sur l'industrie automobile française ;

« 2. Les perspectives d'emploi dans le secteur de l'industrie automobile ;

« 3. Les conditions nécessaires à l'accroissement de la rentabilité et de la productivité des constructeurs français ;

« 4. L'état de la recherche notamment dans les domaines de la sécurité, de la lutte contre la pollution et les nuisances, du recyclage des matériaux et de la voiture électrique. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble, j'indique à l'Assemblée que, conformément aux conclusions de la commission, le titre de la proposition de résolution est ainsi rédigé :

Proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête chargée d'étudier la situation actuelle et les perspectives de l'industrie automobile française.

Personne ne demande la parole ?...

Sur l'ensemble de la proposition de résolution, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de résolution.

(L'ensemble de la proposition de résolution est adopté.)

(Applaudissements sur tous les bancs.)

**M. le président.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

5

**CONSTITUTION  
D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE****Nomination des membres**

Afin de permettre la constitution de la commission d'enquête dont l'Assemblée vient de décider la création, MM. les présidents des groupes voudront bien faire connaître, conformément à l'article 25 du règlement, avant le mardi 17 décembre 1991, à dix-huit heures, le nom des candidats qu'ils proposent.

La nomination prendra effet dès la publication de ces candidatures au *Journal officiel*.

La réunion constitutive pourrait avoir lieu jeudi 19 décembre, à onze heures.

Par ailleurs, je suis heureux de saluer le retour dans l'hémicycle de M. d'Aubert.

6

**ORDRE DU JOUR**

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

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 2208 modifiant et complétant les dispositions du code rural et de la loi n° 90-85 du 23 janvier 1990 relatives aux cotisations sociales agricoles (rapport n° 2340 de M. Jean Giovannelli, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi de finances pour 1992 n° 2418 (rapport n° 2458 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

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 douze heures quinze.)

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

# LuraTech

## www.luratech.com



*LuraTech*

***www.luratech.com***