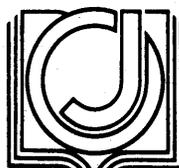


SÉNAT
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION,
RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 Paris CEDEX 15.



TÉLÉPHONE :
Rens. (1) 45-75-62-31 Adm. (1) 45-78-61-39
TELEX 201176 F DIR JO PARIS

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

COMPTE RENDU INTÉGRAL

27^e SÉANCE

Séance du vendredi 22 mai 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. **Procès-verbal** (p. 1249).

2. **Questions orales** (p. 1249).

Avenir des constructions navales de La Ciotat (p. 1249).

Question de M. Louis Minetti. – MM. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme ; Louis Minetti.

Situation de l'industrie automobile dans les Hauts-de-Seine (p. 1251).

Question de M. Robert Pontillon. – MM. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme ; Robert Pontillon.

Tracé du T.G.V. Nord dans la traversée du Val-d'Oise (p. 1253).

Question de Mme Hélène Missoffe. – MM. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme ; Mme Hélène Missoffe.

Evolution de la situation au Nicaragua (p. 1254).

Question de M. Jean Garcia. – MM. Didier Bariani, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères ; Jean Garcia.

3. **Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 1255).

4. **Retrait de questions orales avec débat** (p. 1255).

5. **Ordre du jour** (p. 1255).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures quinze.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

QUESTIONS ORALES

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

AVENIR DES CONSTRUCTIONS NAVALES DE LA CIOTAT

M. le président. M. Louis Minetti informe M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme de la profonde colère des ouvriers des Chantiers Nord Méditerranée et de la population de La Ciotat. En effet, les armateurs des sociétés nationalisées, la C.G.M., Compagnie générale maritime, et la S.N.C.M., Société nationale Corse Méditerranée, viennent de lancer un appel d'offre international pour la commande immédiate d'un car-ferry.

Par ailleurs, la commande d'un quatrième T.M.M. transminéralier Mexique de la série dite des « mexicains » est en instance.

Or cet appel d'offres n'a pas été fait à la Normed. Le chantier naval du site de La Ciotat, comme ceux des autres sites de la Normed, doit rester silencieux. Le Gouvernement interdit : de faire acte de candidature pour ces commandes comme pour d'autres, y compris les grosses transformations ; de passer contrat pour ces commandes si les armateurs retiennent sa candidature.

Or aucune disposition n'existe dans la loi française qui interdit à un chantier français - même en cessation de paiements - de prendre des commandes.

En effet, la loi n° 85-89 du 25 janvier 1985 dans son article 1^{er} précise même : « ... Le redressement judiciaire est assuré selon un plan arrêté par décision de justice, à l'issue d'une période d'observation. Le plan prévoit soit la continuation de l'entreprise, soit sa cession... ».

L'article 42 de cette même loi prévoit la location-gérance et le Gouvernement propose de prolonger de dix-huit mois l'ensemble de ces dispositifs.

Or le ministre a dit lui-même que les travaux sur les trois T.M.M. se déroulent normalement.

Pour des raisons évidentes de continuité du plan de charge, c'est donc maintenant qu'il faut prendre commande du quatrième T.M.M. Il est démontré que, compte tenu du savoir-faire acquis sur les trois premiers, les coûts sont

réduits de 25 p. 100. La commande acquise en mai 1987 permettrait le quillage début 1988 et la livraison fin 1988 ou début 1989.

Par ailleurs, le site de La Ciotat est très avancé sur l'étude du car-ferry. La commande permettrait la fin des études pour envisager la mise sur cale à la mi-1988 et la livraison fin 1989-début 1990. Ces deux commandes permettraient le maintien du plan de charge, la possibilité de passer contrat pour les très grosses transformations dans lesquelles le site est très spécialisé et compétitif et par la suite les autres commandes connues.

Ainsi : 1° La loi n'interdit pas la prise de commandes ; au contraire, elle en inclut la possibilité dans la procédure de redressement judiciaire. 2° Les commandes existent. 3° Les chantiers ne sont pas plus chers, comme M. le ministre l'a lui-même reconnu à propos des méthaniers dans la réponse qu'il lui a faite le 31 octobre 1986 (*Journal officiel*, Débats parlementaires Sénat - 31 octobre 1986). 4° Les moyens de financement existent puisque fondés : sur les nouvelles directives européennes ; sur la possibilité d'abandon de créances de la part de Intra-Bank, Herlick, Schneider, Paribas, Usinor, créances largement couvertes par la curée qui a eu lieu sur les subventions gouvernementales de 1978 à 1986. L'enquête parlementaire que nous demandons est de nature à rendre claire l'utilisation de ces fonds ; de la même manière, la publication contradictoire des structures des coûts horaires serait révélatrice de la fausseté de l'argument des « chantiers chers ». 5° Si ces moyens de financement se révèlent insuffisants, une partie des 1 750 millions de francs du budget 1987 pour licencier peut être plus utilement utilisée à payer les travailleurs.

Par ailleurs, il serait souhaitable de mobiliser les moyens des banques, des compagnies maritimes, y compris le dépôt obligatoire en banque du produit de la vente des navires par les armateurs ; l'utilisation de ces fonds à la prise de commande en France s'impose, ainsi qu'un prélèvement exceptionnel sur les placements financiers des banques et organismes liés à la filière navale.

Il lui demande donc ce qu'il compte faire pour faire respecter la loi, pour rendre ce droit aux équipes de salariés, d'ingénieurs de faire la preuve de leurs capacités et en même temps laisser vivre des salariés, des entreprises, une ville, une région, toute la filière navale. (N° 156).

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

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme. Monsieur le sénateur, vous avez bien voulu attirer l'attention du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme sur l'avenir du chantier de La Ciotat. M. Madelin, empêché, vous prie d'excuser son absence.

La Société des chantiers du Nord et de la Méditerranée - Normed - dont fait partie le site de La Ciotat a été placée, comme vous le savez, en redressement judiciaire par décision du tribunal de commerce de Paris en date du 30 juin 1986.

Conformément aux possibilités prévues par la loi du 25 janvier 1985, relative au redressement et à la liquidation judiciaire des entreprises, le tribunal de commerce de Paris a prolongé régulièrement, avec poursuite d'activité, la période d'observation jusqu'au 30 juin 1987.

Je rappelle que cette décision n'a été prise que parce que l'Etat s'est engagé, d'une part, à financer l'achèvement des navires, et, d'autre part, à continuer à couvrir les lourdes pertes courantes. Sans cet engagement exceptionnel, la société Normed aurait été mise en liquidation judiciaire dès le 30 juin 1986.

Par ailleurs, durant toute période d'observation, aucun administrateur judiciaire ne peut s'engager sur de nouvelles commandes sans que soient remplies deux conditions.

Première condition : il faut, sauf certitude de continuation de la société ou de cession de son fonds de commerce à de nouveaux actionnaires au-delà de la période d'observation, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, que ces commandes soient réalisables pendant la durée de son mandat.

Or, dans le cas que vous évoquez, celui d'une éventuelle commande d'un transbordeur destiné à la Société nationale Corse Méditerranée - S.N.C.M. - cette condition ne pouvait manifestement pas être respectée, la date que vous indiquez pour sa terminaison, fin 1989 ou début 1990, étant postérieure de deux ans et demi à la fin du mandat de l'administrateur judiciaire. Accessoirement, cette date de livraison que vous citez est elle-même postérieure de neuf mois aux exigences de l'armateur de pouvoir utiliser son navire dès le printemps 1989. Tout cela explique que, très récemment, la S.N.C.M. ait confié cette commande au chantier Alstom de Saint-Nazaire pour livraison au 31 mars 1989.

D'après vous, ensuite, un quatrième vraquier porte-conteneurs serait en instance de commande par l'armement mexicain Transportacion Maritima Mexicana - T.M.M. Permettez-moi d'être surpris à deux titres. Non seulement cet armateur, qui a déjà commandé quatre navires de ce type, trois à La Ciotat et un à Saint-Nazaire, n'a jamais manifesté, à ce jour, l'intention d'acquiescer un navire supplémentaire, mais encore il vient de refuser de prendre livraison des deux premiers navires pourtant achevés.

La deuxième condition nécessaire à la prise de nouvelles commandes, dans le cas de commandes de fabrication courte, est qu'elles soient financièrement équilibrées au regard des créanciers.

Compte tenu des conditions actuelles d'exploitation de Normed, cette clause ne peut, bien entendu, être respectée sauf couverture complémentaire des pertes par les pouvoirs publics sur ces nouvelles commandes.

Dans ce cas, notre action serait immanquablement dénoncée, d'une part, par les autorités de Bruxelles et, d'autre part, par les chantiers concurrents, et notamment les trois chantiers de réparation navale marseillais.

Cela étant, le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme a pris l'engagement de permettre l'achèvement des navires en cours. Cet engagement sera, bien entendu, tenu. M. Madelin l'a renouvelé, avant hier, à la délégation conduite par M. Jean-Claude Gaudin, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur. A La Ciotat, cela conduit à la nécessité d'une continuation d'activité jusqu'à la fin d'avril 1988, soit dix mois au-delà de l'issue de la période d'observation. En conséquence, une société locataire gérante du fonds de commerce de Normed prendra sous peu le relais de cette société de façon à permettre l'achèvement des navires en cours sur chacun des trois sites de La Ciotat, La Seyne et Dunkerque.

Enfin, en ce qui concerne l'avenir du site de La Ciotat, et conformément aux engagements pris en juillet 1986, une zone d'entreprises a été créée sur les communes de La Ciotat et d'Aubagne.

Le décret est paru le 15 février dernier. Déjà, au 30 avril, quatorze entreprises ont confirmé officiellement leur décision de s'implanter en zone d'entreprises et engagé les demandes foncières ou immobilières à cet effet. Le cumul des plans de développement de ces entreprises fait apparaître une prévision de création de 620 emplois dans les trois prochaines années.

L'effort de réindustrialisation du site ne se limite pas à la création des zones d'entreprises. Grâce aux dispositifs classiques d'aménagement du territoire et au dynamisme de la société de conversion Provence Industrialisation, quinze projets, dont le projet Siab, ont pu être localisés dans le bassin d'emploi d'Aubagne - La Ciotat ; ils devraient générer la création, dans les trois ans qui viennent, de 550 emplois.

Ainsi, par les différentes mesures de conversion mises en œuvre, après quelques mois seulement d'efforts prononcés de réindustrialisation, il est d'ores et déjà possible d'annoncer la création de 1 170 emplois d'ici à trois ans, sans préjuger les très nombreux dossiers en cours d'examen ou de négociation.

M. le président. La parole est à M. Minetti.

M. Louis Minetti. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne faisons décidément pas la même lecture des textes. Je parle ici du texte de la loi relative au redressement et à la liquidation judiciaire des entreprises.

Le chantier naval de La Ciotat est silencieux du fait de décisions à la fois patronales et gouvernementales, notamment de celle de M. Madelin. En effet, il est refusé au chantier Nord-Méditerranée, avec son personnel qualifié, sa technicité de renommée mondiale, ses effectifs opérationnels et sa compétitivité en matière de coûts, de répondre à l'appel d'offre lancé par la C.G.M. - Compagnie générale maritime - pour la prise de commande de navires.

Ainsi, la commande du car-ferry de la S.N.C.M. est allée aux chantiers de Saint-Nazaire et - j'attire votre attention sur ce point - la subvention accordée atteindra 50 p. 100 du coût, alors que les chantiers de La Ciotat avaient déjà réalisé les études et auraient pu exécuter cette commande avec une subvention de 28 p. 100 seulement ; je me suis procuré les documents comptables et je les ai sous les yeux.

Dans la continuité de cette politique, le ministre va-t-il interdire aux chantiers de La Ciotat de répondre à l'appel d'offre lancé par l'Institut français de recherche pour l'exploitation en mer - Ifremer - pour la construction d'un support de plongée qui représenterait pourtant 500 000 heures de travail ? Osera-t-il donner ce nouveau coup de poignard ?

Par ailleurs, je rappelle que les chantiers de Saint-Nazaire - je n'ai rien contre les chantiers de l'Atlantique, encore moins contre leurs travailleurs - viennent de faire savoir qu'ils ne peuvent pas assurer les 400 000 heures d'études pour les commandes dont ils viennent d'être gratifiés. Autrement dit, il y a du travail pour d'autres chantiers, et les ingénieurs et techniciens du chantier naval de La Ciotat m'ont fait savoir qu'ils sont preneurs de cette activité-là.

Je proteste d'autant plus contre cette interdiction que dans la législation française aucune disposition n'interdit à un chantier français, même en redressement judiciaire, de prendre des commandes.

En effet, la loi n° 85-89 du 25 janvier 1985, dans son article 1^{er}, précise même : « ... Le redressement judiciaire est assuré selon un plan arrêté par décision de justice, à l'issue d'une période d'observation. Le plan prévoit, soit la continuation de l'entreprise, soit sa cessation... »

L'article 42 de cette même loi prévoit la location-gérance. Par conséquent, il est possible de trouver une solution qui assure la continuité de l'activité pendant plusieurs années.

Votre collègue M. Chalandon vient d'ailleurs de faire accepter par le conseil des ministres la prolongation de dix-huit mois de l'ensemble de ces dispositifs.

Or, vous avez dit vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, que les travaux sur les trois T.M.M. fabriqués à La Ciotat se déroulent normalement. Pour des raisons évidentes de continuité du plan de charge, il faut donc maintenant prendre commande des autres bateaux.

Il est démontré que, compte tenu du savoir-faire acquis sur les trois premiers - j'ai les chiffres puisés aux sources, c'est-à-dire à La Ciotat - les coûts seront réduits de 25 p. 100. Ainsi, nous pourrions, avec la commande obtenue en mai 1987, prévoir un quillage au début de 1988 et la livraison à la fin de 1988 ou, tout au plus, au début de 1989.

Enfin, il est nécessaire de passer des contrats pour les grosses transformations dans lesquelles le site est spécialisé, compétitif et nullement en concurrence avec la réparation navale marseillaise, car la réparation et la grosse transformation sont deux notions industrielles différentes.

Enfin, une récente étude commune du syndicat des marins C.G.T. et de la fédération de la métallurgie démontre qu'aujourd'hui 123 navires de la flotte française de tout type ont une moyenne d'âge de quinze à vingt-cinq ans et qu'il est donc urgent de les renouveler. Ces chiffres sont corroborés par la Lloyd's, bien connue pour son sérieux, et en France même par M. Jean Chapon, président d'Elf-France.

Il faut donc que l'Etat continue de prendre des commandes pour le site de La Ciotat ainsi que pour l'ensemble des autres sites.

Or, à ce jour, il reste, à ma connaissance, le car-ferry pour la région Aquitaine qui devait être construit en Angleterre, avec les deniers du contribuable, je le signale au passage. Je viens d'apprendre, aux dernières nouvelles, qu'il devait être attribué à un autre chantier français. Pouvez-vous me le confirmer, monsieur le secrétaire d'Etat ? Pourquoi pas à La Ciotat ?

Pour me résumer, premièrement, la loi n'interdit donc nullement la prise de commandes ; au contraire, elle en prévoit la possibilité.

Deuxièmement, les commandes existent, je viens de le prouver.

Troisièmement, les chantiers ne sont pas plus chers ; je vous signale qu'en 1985 les chantiers de La Ciotat étaient bénéficiaires ; quel est donc le tour de passe-passe financier qui les a subitement transformés en chantiers déficitaires ? D'ailleurs, le ministre lui-même avait fait la démonstration que nous sommes moins chers, dans une réponse qu'il avait faite ici même le 31 octobre 1986.

Quatrièmement, les moyens de financement existent puisqu'ils sont prévus, d'une part, dans les nouvelles directives européennes et, d'autre part, j'attire votre attention sur ce point, avec la possibilité d'abandon de créances de la part de Intra-Bank, Herlick, Schneider, Paribas, Usinor, créances sur la Normed qui sont largement couvertes par la créée qui a eu lieu sur les subventions gouvernementales de 1978 à 1986 inclus.

L'enquête parlementaire que nous avons demandée aurait permis de clarifier l'utilisation de ces fonds. De la même manière, d'ailleurs, la publication contradictoire des structures des coûts horaires serait révélatrice de la fausseté de l'argument selon lequel les chantiers sont chers.

En effet, quelle est la structure des coûts horaires du chantier naval de La Ciotat, par exemple ? Parlez-moi des coûts financiers inclus dans ce coût annoncé. Autrement dit, dans ce coût horaire annoncé - 250 francs de l'heure - quelle est la part prélevée par les banques liées aux actionnaires ?

Cinquièmement, si vraiment ces moyens de financement sont insuffisants - ce qui reste à prouver - une partie des 1 750 millions de francs du budget de 1987 utilisés pour licencier pourrait être plus utilement employée à payer les travailleurs.

Par ailleurs, il serait souhaitable de mobiliser des banques, des compagnies maritimes et de prendre en compte le dépôt obligatoire en banque du produit de la vente des navires par les armateurs ; l'utilisation de ces fonds à la prise de commandes en France s'impose, ainsi qu'un prélèvement exceptionnel sur les placements financiers des banques et organismes liés à la filière navale.

Il faut faire respecter la loi, rendre le droit aux équipes de salariés, de l'ingénieur jusqu'à l'ouvrier, de faire la preuve de leurs capacités. Il faut laisser vivre ces salariés, les entreprises, une ville, une région, toute la filière navale.

Comme je l'ai démontré précédemment, les chantiers de La Ciotat sont compétitifs, modernes ; les commandes existent.

Un pays aussi lié à la mer que le nôtre a des possibilités importantes, objectives de développement. La filière maritime est un besoin pour la France : besoin économique, pour assurer ses échanges ; besoin social, pour assurer des emplois ; besoin national, pour assurer notre indépendance. C'est un élément décisif pour relancer l'économie nationale, régionale, locale, de même que la croissance et l'emploi.

Alors que le volume des commandes mondiales de navires est constant depuis des années, les politiques de déclin des gouvernements successifs, qu'ils soient socialistes - le gouvernement Mauroy puis le gouvernement Fabius - ou de droite, la politique des directions - qu'il s'agisse d'Alstom ou de la Normed - ont conduit les chantiers français à passer des tout premiers rangs au seizième rang mondial pour la prise de commandes. Il est donc faux de dire que le marché mondial se rétrécit. Ce qui est vrai, c'est que la place de la France s'est considérablement réduite.

Aujourd'hui, au lieu de développer notre fret, vous voulez licencier encore des centaines de travailleurs.

Puisque vous n'avez fourni aucune réponse aux questions que nous ne cessons de poser, je formule de nouveau nos propositions.

Il faut assurer le commerce maritime français à 50 p. 100 sous pavillon national ; il faut relancer la filière navale ; il faut affirmer avec force que les solutions aux problèmes de la construction navale provençale ne passent pas par la mort de nos chantiers, mais par le maintien et le développement de leurs activités.

Ces propositions sont des propositions de lutte, d'espoir, des propositions concrètes et réalistes. Leur mise en œuvre permettrait une autre orientation que celle que vous prenez. Ce serait non seulement défendre tout un pan de notre économie, et non des moindres, mais aussi défendre plus vigoureusement l'avenir économique de la France.

Vous êtes placé, monsieur le ministre, devant vos responsabilités !

Votre gouvernement, en matière d'efficacité économique, de rigueur, de travail, de sens civique, d'indépendance nationale, est tout simplement battu, déconsidéré ! Ceux qui représentent l'honneur, dans ce domaine, ce sont les ouvriers et les ingénieurs du chantier naval.

Cela dit, je vous mets au défi de nous montrer la signature des entreprises - car on ne peut croire qu'à cela - pour les 620 emplois dont vous avez parlé - et encore, sur trois ans ! La seule vérité, c'est que la commune de La Ciotat a un taux de chômage de 26,9 p. 100 - presque le triple du taux de chômage national - et que ce chantier, qui employait 8 000 travailleurs directs voici neuf ans, se retrouve aujourd'hui avec à peine 2 200 travailleurs directs. Et vous venez nous parler de 620 emplois ! C'est dérisoire, c'est inacceptable. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je ferai part de vos remarques à M. Madelin.

Quant à vos dernières déclarations, je les laisse à l'appréciation des électeurs.

SITUATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES HAUTS-DE-SEINE

M. le président. M. Robert Pontillon attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme sur la situation de l'industrie automobile dans le département des Hauts-de-Seine.

De nombreux signes donnent à penser que ce secteur de notre industrie est désormais globalement en voie de redressement : l'efficacité des bureaux d'études, l'amélioration de la qualité des produits, l'augmentation de la productivité, la réduction des coûts, l'apparition de nouveaux modèles, la progression des exportations. Reste que, pour se poursuivre et se confirmer, cette reprise suppose, de la part des pouvoirs publics, la volonté de soutenir cette activité.

Les Hauts-de-Seine, département à forte tradition automobile, ont été durement affectés par la crise qui a atteint ce secteur. En conséquence, il convient aujourd'hui de dresser le bilan après les années de crise et de proposer des mesures concrètes capables de restaurer l'emploi et de redonner vigueur à l'automobile. Le rôle de l'Etat serait sans doute, à cet égard, d'intervenir à plusieurs niveaux : par une politique de recentrage industriel en région parisienne, afin de remédier aux déséquilibres que la déconcentration a pu introduire, ainsi que par une action en faveur de la recherche, singulièrement en matière d'électronique et de composants.

Dès lors, il souhaiterait connaître : 1° l'évolution rétrospective des effectifs occupés par l'automobile en Ile-de-France et dans les Hauts-de-Seine ; 2° les prévisions dont disposent les pouvoirs publics pour les trois à cinq ans qui viennent ; 3° quelle est la réflexion du Gouvernement en la matière et quelles mesures il envisage de prendre pour que l'industrie automobile, qui a façonné les Hauts-de-Seine dans le passé, retrouve dans l'avenir une position clé dans l'économie départementale, notamment pour remédier aux effets induits des restructurations des sites industriels et des réductions d'effectifs qu'elles risquent d'entraîner à Boulogne, Colombes, Levallois, Suresnes. (N° 170).

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

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme. Cette fois-ci également, monsieur le sénateur, je répondrai à la place de M. Madelin.

Vous avez attiré son attention sur la situation de l'industrie automobile dans le département des Hauts-de-Seine et dans la région d'Ile-de-France et lui avez demandé que soient notamment précisées les mesures qu'entendent prendre les pouvoirs publics pour assurer l'avenir de cette activité dans les économies départementale et régionale.

Comme vous le savez, ce secteur industriel, qui évolue dans un environnement mondial très concurrentiel, contribue largement au développement de l'économie nationale.

Je rappelle qu'avec plus de trois millions de véhicules produits en 1986 l'industrie automobile française n'est devancée, au classement mondial, que par ses homologues japonaise, américaine et ouest-allemande.

Sa vocation exportatrice, fort ancienne, lui a permis de dégager en 1986 un excédent commercial de 26,4 milliards de francs.

Limitée, en termes d'emplois, aux seuls constructeurs et équipementiers automobiles, cette industrie comptait en France, à la fin de 1986, 286 100 salariés, soit environ 6 p. 100 de l'emploi industriel ; mais, par ses imbrications, en amont comme en aval, avec d'autres industries et services, l'automobile emploie environ deux millions de personnes, soit 9 p. 100 de la population active.

L'industrie automobile, qui avait résisté au premier choc pétrolier et avait maintenu globalement sa compétitivité au cours des années 1970, a enregistré à partir de 1979 une dégradation de ses positions concurrentielles. Les conséquences en ont été des pertes financières importantes pour les deux groupes Renault et Peugeot S.A.

Heureusement, les prémices d'un redressement de ce secteur ont été enregistrées en 1986 : Renault a réduit ses pertes de 50 p. 100 et le groupe P.S.A. affiche des résultats qui le placent désormais à un niveau honorable parmi les grands constructeurs mondiaux. Il importe cependant, face à l'intensification de la concurrence internationale, que cette industrie continue de rechercher des gains de productivité.

La modernisation de l'outil de production et le renouvellement des gammes de véhicules sont un objectif prioritaire de ce secteur. Les constructeurs automobiles français consacrent chaque année des sommes importantes à l'investissement productif. Le lancement de nouveaux modèles est l'occasion privilégiée de l'introduction de nouvelles technologies dans le processus de production.

Cette mutation industrielle, notamment l'utilisation des technologies relevant de la productique, implique une mutation sociale, à la fois quantitative et qualitative, et entraîne donc d'importants efforts en matière de formation des personnels.

Entre 1980 et 1986, les effectifs cumulés des constructeurs et des équipementiers ont décliné de 92 000 personnes, soit 24 p. 100 des effectifs de cette industrie, et ils continueront de décroître dans les prochaines années.

Cette évolution n'est pas spécifique à l'industrie française. La plupart des grandes firmes automobiles ont connu ces dernières années une diminution sensible de leurs effectifs. Les ajustements recherchés, tant par les grands groupes américains sur la période 1979-1980 que, plus près de nous, par le premier constructeur italien, ont permis à chacun d'eux de réaliser les gains de productivité indispensables à leur retour en bonne position sur le marché.

La région parisienne, dont le poids historique pour ce secteur industriel ne peut être nié, bénéficie comme les autres régions des efforts d'amélioration de la compétitivité.

Pour des raisons tenant à l'enclavement de certains sites dans le tissu urbain de la petite couronne et à l'impossibilité de les moderniser et de les faire fonctionner dans des conditions économiques raisonnables, certaines activités de production ont été transférées ces dernières années dans des centres industriels de province. En revanche, les sites de production de la grande couronne ont bénéficié d'importants programmes d'investissement à l'occasion du renouvellement des gammes des constructeurs : le centre de Poissy d'automobiles Peugeot a été complètement remanié et modernisé pour accueillir le modèle Peugeot 309, l'investissement entrepris totalisant 1,2 milliard de francs ; l'usine Renault de Flins a, de même, été l'objet d'un important programme d'investissements industriels à l'occasion du lancement de la Supercinq ; plus récemment, le centre de Citroën à Aulnay a bénéficié d'un investissement de 1 milliard de francs pour le lancement de la production de l'AX.

Des réductions d'effectifs importantes ont accompagné ces modernisations : pour nos deux constructeurs nationaux, les effectifs en région parisienne sont passés de 97 000 à 69 000 personnes entre la fin de 1983 et la fin de 1986. La région parisienne demeure cependant le principal lieu de production d'automobiles en France.

Chacun de ces programmes de modernisation a été accompagné d'un effort de formation des personnels aux nouvelles technologies mises en œuvre.

L'évolution future des effectifs occupés par l'automobile en région parisienne comme en France dépendra donc principalement des résultats commerciaux de nos deux constructeurs ; ceux-ci seront fonction essentiellement des gammes offertes à la clientèle et de la compétitivité, en termes de prix et de qualité, de chaque modèle de chaque gamme. La définition de la politique industrielle et commerciale qui doit permettre à l'industrie automobile de parfaire son redressement est de la seule responsabilité des dirigeants de l'un et l'autre groupes.

Le Gouvernement s'attache pour sa part à mettre en place un environnement économique favorable aux entreprises et stable. La réduction de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux doit permettre à celles-ci de dégager des ressources supplémentaires qui leur permettront d'augmenter leurs investissements matériels ou immatériels, leurs dépenses de recherche et développement, leurs dépenses de formation de leur personnel ou la rémunération d'actionnaires qu'ils sollicitent régulièrement. Sur ce dernier point, je vous rappelle que l'Etat a, ces dernières années, rempli ses devoirs d'actionnaire à l'égard de Renault.

Par ailleurs, un certain nombre de programmes de recherche présentés par l'un ou l'autre des deux constructeurs, le plus souvent en association avec des équipementiers, et ayant pour objet la mise au point de nouvelles technologies sont financièrement accompagnés par l'Etat.

En conclusion, je puis vous assurer, monsieur le sénateur, que les pouvoirs publics sont conscients de l'importance de la construction automobile dans l'économie nationale, en particulier dans celle de votre région, et qu'ils continueront à veiller à ce que les mutations industrielles indispensables soient accompagnées de mesures sociales adaptées.

M. le président. La parole est à M. Pontillon.

M. Robert Pontillon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nos industries nationales du secteur automobile ont, au prix de très importants sacrifices, réussi, c'est vrai à surmonter le premier choc de la crise.

Le recul de la pénétration étrangère et les performances de certains nouveaux modèles sur le marché français suggèrent une embellie, confirmée par les derniers résultats financiers des sociétés.

C'est ainsi que les signes de redressement de l'industrie automobile, qui ne s'étaient pas encore concrétisés en octobre dernier lorsque j'ai déposé cette question orale et la rendent peut-être aujourd'hui quelque peu dépassée dans sa formulation, doivent être enregistrés avec une grande satisfaction. C'est vrai, 1986 a marqué quelques progrès : Renault a réduit son déficit de moitié et P.S.A. vient d'annoncer - ce qui n'est peut-être pas dénué d'arrière-pensées - 3,6 milliards de francs de bénéfices en 1986.

Ces résultats encourageants, dont je me réjouis, sont imputables, à l'évidence, à la qualité des plans de redressement mis en place depuis 1984.

C'est à partir de ces éléments plus favorables que devrait s'amorcer notre réflexion sur l'avenir.

Ce relatif apaisement des difficultés ne doit pas dissimuler les inconnues majeures qui subsistent. Là, la concurrence internationale s'intensifie. Ici, en France, un problème général de sous-investissement et d'insuffisance de recherche et de formation nous maintient à des niveaux de compétitivité très inférieurs à ceux de nos concurrents internationaux, en particulier le Japon. Enfin, l'endettement de Renault reste très lourd.

Il nous semble dès lors que l'Etat, c'est-à-dire le Gouvernement et la puissance publique, ne peuvent s'exonérer de mener une véritable politique industrielle, même si ce terme doit heurter la philosophie dominante et votre inclination au désengagement de l'Etat.

Cela est particulièrement sensible dans mon département, celui des Hauts-de-Seine. A Billancourt, Levallois, Clichy, Asnières, Nanterre, Suresnes, l'industrie automobile a façonné historiquement le paysage économique et industriel d'un département, où elle demeure prédominante, puisqu'elle occupe aujourd'hui encore 21 p. 100 des effectifs et 12 p. 100 des établissements.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la référence aux gains de productivité ou aux résultats commerciaux que vous venez de faire ne me paraît pas de nature à résoudre les difficultés. Il faut autre chose, c'est-à-dire, à notre sens, un engagement plus volontaire de l'Etat. Dès lors, j'aurais souhaité trouver

dans vos réponses un engagement précis et une promesse ferme, car les motifs d'inquiétude demeurent dans leur triste réalité.

Je continue de m'interroger. Le Gouvernement laissera-t-il faire, privilégiera-t-il le capital foncier et lui permettra-t-il de se fructifier au détriment des sites traditionnels au risque de modifier de façon inacceptable le tissu industriel, comme c'est déjà le cas dans plusieurs communes du département des Hauts-de-Seine, à Boulogne, Suresnes ou Levallois ?

Votre réponse me conduit à réitérer mes interrogations. Le Gouvernement entend-il - et comment ? - prendre en compte la nécessité de garantir le maintien d'un niveau d'activité suffisant, en évitant que les restructurations, dont je n'ignore ni la nécessité ni la complexité, ne génèrent plus de pertes d'emplois, tant dans le secteur de la construction que dans celui des équipements, tout en assurant le recyclage et le emploi des personnels concernés ?

Quelles sont en vérité les perspectives dans lesquelles vous situez votre action par rapport à l'évolution des entreprises du secteur ?

En tout état de cause, l'Etat ne peut se détourner ou se désintéresser de ces problèmes, en particulier à l'égard de Renault. L'avenir dira, en effet, si la cession d'A.M.C. à Chrysler, approuvée hier par le conseil d'administration de la régie, est ou non une bonne chose.

Comment comptez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, faire en sorte que l'Etat remplisse son devoir d'actionnaire de Renault pour lui permettre de repartir sur des bases satisfaisantes ?

Comment appréciez-vous, enfin, les incidences prévisibles de l'ouverture en 1992 du grand marché intérieur européen sur le secteur de l'automobile et, singulièrement, du poids lourd ?

Bref, quelle réaction le Gouvernement nous propose-t-il ?

L'idéologie libérale, je le crains et, hélas, je le constate, n'a d'autre réponse que le laisser-faire et le désengagement. Mais l'abandon, qui semble la recette favorite du libéralisme, n'est pas une solution.

Les professions concernées, les populations intéressées, les collectivités locales, directement parties prenantes à ce débat, sont en droit d'attendre aujourd'hui des pouvoirs publics qu'ils accompagnent les évolutions inéluctables et indispensables. Elles attendent aujourd'hui une réponse plus complète que celle que vous venez de nous faire.

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, la réponse de M. Madelin montre bien, me semble-t-il, que l'Etat n'abandonne pas en tant qu'actionnaire les sociétés dont il est actionnaire. Elle montre également que le maintien du niveau suffisant d'activité que vous souhaitez est lié à l'amélioration de la productivité, mais aussi à un effort de recherche auquel l'Etat participe.

Néanmoins, je ne manquerai pas de porter à sa connaissance les remarques que vous avez faites à la suite de sa réponse.

TRACÉ DU T.G.V. NORD DANS LA TRAVERSÉE DU VAL-D'OISE

M. le président. Mme Hélène Missoffe attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports sur le tracé du T.G.V. Nord dans la traversée du département du Val-d'Oise.

En effet, elle lui expose que, si la desserte directe de Roissy-en-France par le T.G.V. paraît tout à fait justifiée et opportune, le problème du tracé de la voie entre Paris et Roissy demeure.

Elle lui précise que, parmi les hypothèses actuellement à l'étude, l'une prévoit la traversée par le T.G.V. de la commune de Goussainville - commune de 30 000 habitants, proche des pistes d'envol de l'aéroport de Roissy - qui connaît de par sa situation géographique des problèmes spécifiques.

Ainsi, la moitié sud du territoire de la commune a été rendue inconstructible à l'habitation, puisque comprise dans une zone de bruit fort.

De plus, elle lui souligne qu'à cette accumulation de nuisances dont souffrirait cette malheureuse cité s'ajoutent des problèmes économiques.

En effet, les terrains réservés actuellement pour la variante B du tracé font l'objet d'une demande émanant d'une filiale de la Caisse des dépôts et consignations en vue d'implanter sur 20 000 mètres carrés des locaux à usage d'activités et de bureaux.

En conséquence, elle lui demande s'il n'estime pas opportun de prévoir un tracé qui pourrait se situer entre Le Thillay et Gonesse « à travers champs », tracé qui n'impliquerait aucun kilométrage supplémentaire et qui prendrait réellement en compte tant sur le plan humain que sur le plan économique la situation de Goussainville.

De plus, elle lui rappelle que ce tracé coïnciderait parfaitement avec les directives données à la commission d'études des tracés en France du T.G.V. Nord européen, commission qui est, en effet, chargée d'examiner les différentes variantes de tracés possibles en tenant compte des impératifs économiques, des préoccupations d'environnement et d'aménagement du territoire et enfin des caractéristiques d'une liaison ferroviaire à grande vitesse. (N° 185.)

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous donne de nouveau la parole, puisque vous êtes polyvalent...

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, chargé du tourisme. Madame le sénateur, M. Douffiagues m'a demandé de vous transmettre sa réponse à la question que vous lui avez posée en ce qui concerne le T.G.V. Nord. Je me permets de vous dire que ce sujet m'intéresse aussi puisque ce T.G.V. traverse mon département.

L'ingénieur général Rudeau, président de la commission d'études des tracés du T.G.V. Nord, a, comme vous le savez, remis son rapport à la fin du mois d'avril dernier. Ce document met en évidence l'intérêt d'une desserte par T.G.V. de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle qui permettrait d'étendre la zone d'attraction de l'aéroport pour le trafic long-courrier et, par conséquent, de renforcer sa position face à la concurrence des autres grandes plates-formes aéroportuaires européennes.

Le rapport de la commission d'études décrit plusieurs variantes de tracé possibles pour la desserte de l'aéroport. Des études techniques complémentaires sont nécessaires avant qu'une décision ne soit prise sur les modalités de cette desserte.

Il convient, en effet, de choisir entre deux grands types de solution : soit une desserte « en antenne » consistant en une section de ligne reliant l'aéroport à la ligne T.G.V. principale et constituant l'amorce d'une éventuelle ligne nouvelle contournant Paris par l'Est, soit une desserte « en ligne » consistant en une déviation locale du tracé qui traverserait l'aéroport.

Il convient également de préciser le détail des tracés possibles en tenant compte notamment des contraintes d'environnement sur la totalité du parcours. Il importe, par exemple, d'examiner si une solution telle que celle que vous précisez, madame Missoffe, c'est-à-dire un tracé passant entre Le Thillay et Gonesse, ne risque pas de poser des problèmes d'insertion dans le site à la hauteur du raccordement de la ligne nouvelle sur la ligne existante.

Le ministre des transports a donc demandé à ses services d'examiner ces deux points et, bien entendu, aucune décision ne sera prise sans une concertation avec les élus, donc avec vous-même.

M. le président. La parole est à Mme Missoffe.

Mme Hélène Missoffe. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse, mais vous admettez volontiers que je reste « sur ma faim ».

D'une part, la commission Rudeau, qui était composée d'éminentes personnalités, n'a pas compté parmi ses membres des élus du département que je représente. Si je comprends que tout le monde ne peut y siéger, on pourrait au moins avertir les responsables politiques et techniques du département de ses travaux en cours et, en l'occurrence, des études concernant le tracé du T.G.V.

Tel n'est pas le cas. Nous sommes informés par la presse. Au fil des jours, nous constatons que ce problème fait l'objet d'une politisation croissante, qui n'est pas justifiée : distribution de tracts d'un côté et de l'autre. Les habitants sont perturbés. Aucune vraie concertation n'a été engagée avec les

élus locaux, qui sont tout de même responsables. Face à cette absence d'information, des propos exagérés sont émis sur ce rapport.

D'autre part, comme vous l'avez dit vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, les délais sont brefs. Si M. Rudeau a remis son rapport le 30 avril dernier, la décision du Gouvernement concernant le tracé du T.G.V. Nord sur le territoire national doit être prise cet été puisque rendez-vous est pris en octobre 1987 avec les ministres des transports des pays concernés, à savoir, outre la France, la Grande-Bretagne, la Belgique, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas.

Par conséquent, on ne peut pas dire que les délais sont assez longs puisque, dans quatre mois, la décision doit être prise. Pour le moment, on ne sait rien.

Pourquoi ai-je alerté le ministre des transports sur cette question spécifique ? Goussainville est une ville de 30 000 habitants, déjà soumise aux nuisances de l'aéroport de Roissy. Il est tout à fait légitime que le T.G.V. s'arrête à Roissy et non à Goussainville, sinon il deviendrait un omnibus. Si le tracé traversait Goussainville, cette commune supporterait tous les maux de la planète quant à son environnement. Cela est excessif.

Je défendrais d'ailleurs Goussainville même s'il n'y avait pas le bruit de l'aéroport. Son cas n'en est que plus préoccupant.

Il existe un troisième tracé qui présente une certaine difficulté - je ne suis pas capable de juger n'étant pas ingénieur des ponts et chaussées - à la jonction de la ligne nouvelle avec la ligne existant à travers champs. C'est peut-être vrai. Il faut étudier ce tracé, qui épargnerait l'environnement de cette commune.

Les élus du département et de la commune sont des êtres intelligents, je souhaiterais qu'ils soient informés des études qui sont faites, de l'avancement de celles-ci et des obstacles qui sont rencontrés. Il ne faut pas les considérer comme des benêts, incapables de comprendre. Je ne veux pas nier la compétence des ingénieurs et des techniciens. Bien loin de moi cette idée.

Ce que je peux dire, c'est qu'il résulte de cette absence d'information une exploitation politique. L'inquiétude de tous les habitants s'accroît au fil des mois, alors qu'ils vont se trouver un jour placés devant le fait accompli. Ce n'est pas ce que j'appelle la participation.

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat. Etant moi-même l'élu d'un département traversé par le T.G.V. Nord, je puis vous dire que les présidents de conseils régionaux et généraux des régions et des départements traversés ou leurs représentants faisaient partie de la commission Rudeau. Les travaux de cette commission n'ont pas valeur de décision, mais ils contribuent à la réflexion du ministre et du Gouvernement sur le choix du tracé définitif. Les études se poursuivent.

Une contrainte de délai existe. En effet, la volonté de tous est que le T.G.V. soit opérationnel à l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Enfin, la concertation se poursuivra jusqu'à la décision qui n'interviendra probablement qu'en septembre.

Cela étant dit, je transmettrai vos remarques à M. Douffiaques, et il en tiendra compte dans le choix qu'il fera à propos de Goussainville.

EVOLUTION DE LA SITUATION AU NICARAGUA

M. le président. M. Jean Garcia tient à faire part à M. le ministre des affaires étrangères de ses inquiétudes devant l'évolution de la situation au Nicaragua. A cause de l'agression entretenue par les Etats-Unis, la population de ce pays est victime d'une insécurité permanente et souffre cruellement d'une pénurie de produits de première nécessité. En ayant assuré le succès de la campagne « Un bateau pour le Nicaragua libre », de nombreux Français sont à l'origine d'un grand élan de solidarité envers le peuple de ce pays. Il demande donc au Gouvernement de condamner la déstabilisation entretenue par les Etats-Unis et d'exprimer sa solidarité au peuple du Nicaragua en rétablissant l'aide alimentaire, qu'il vient de réduire, au niveau exigé par la situation. (N° 177.)

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

M. Didier Bariani, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères. Monsieur le sénateur, le Nicaragua connaît effectivement des pénuries importantes, aggravées par l'effet des combats qui se déroulent sur son territoire avec la guérilla.

La France, au Nicaragua comme dans toute l'Amérique centrale, souhaite, vous le savez, le retour à la stabilité politique et sociale et la restauration de la démocratie, auxquels elle est désireuse d'apporter son appui et de contribuer de la façon la plus significative possible. C'est dans cet esprit que notre aide alimentaire bilatérale, dont le montant global est limité, a fait l'objet, en 1987, d'un rééquilibrage entre le Nicaragua et les autres pays de cette région, dont les populations connaissent, elles aussi, des difficultés en dépit des efforts de leurs gouvernements pour améliorer leur sort et conforter les libertés publiques et individuelles. Ce redéploiement ne pouvait qu'entraîner une réduction du montant dont bénéficiait antérieurement le Nicaragua, pays avec lequel la France conserve des relations normales.

M. le président. La parole est à M. Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous venez de rappeler que le Gouvernement français fournissait une aide au Nicaragua. Si j'ai bien compris, cette aide a été diminuée en 1987 sous prétexte de rééquilibrage avec les autres pays d'Amérique centrale. Ces restrictions budgétaires de la France menacent de fermeture le collège français Victor-Hugo, à Managua.

Comme vous venez de le souligner, le Nicaragua se trouve dans une situation particulière ; il est un Etat en guerre contre les 10 000 mercenaires des « contras » qui sont soutenus par des forces étrangères, qui détruisent des récoltes et sabotent des unités industrielles.

La conférence interparlementaire réunissant 107 pays a souligné ce fait évident et demandé aux Etats-Unis de cesser toute ingérence dans les affaires intérieures du Nicaragua. Par ailleurs, le Congrès américain est en train de démontrer, avec l'affaire de l'*Irangate*, qui en témoigne de manière éloquente, comment ces opposants au régime de Managua sont entraînés par les Etats-Unis.

Cette déstabilisation orchestrée depuis la Maison Blanche nécessite - c'est normal pour un Etat souverain et indépendant - un effort de défense de la part du peuple nicaraguayen qui veut vivre libre et indépendant. Cela entraîne des conséquences dramatiques pour la vie de tout un peuple.

Ainsi, le Nicaragua doit faire face à une diminution de la main-d'œuvre productive, à la baisse des exportations, ce qui entraîne des difficultés dans l'approvisionnement en aliments, en médicaments et un rationnement des produits de base.

Cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, quoi qu'en disent les milieux hostiles à ce valeureux pays, un effort important est accompli pour « sortir » ce peuple des pires difficultés. C'est ainsi qu'avec l'aide des populations le gouvernement a réussi à faire passer la mortalité infantile de 121 p. 1 000 à 73 p. 1 000, à extirper la poliomyélite - selon l'O.M.S. et l'U.N.I.C.E.F. - et à faire reculer l'analphabétisme.

C'est pour répondre aux besoins immédiats du Nicaragua que quarante et une personnalités d'horizons divers ont lancé avec succès l'initiative « Un bateau pour le Nicaragua libre ». Un milliard de centimes ont pu être collectés. C'est la preuve que l'appel à la solidarité avec un peuple qui lutte pour conserver son indépendance reçoit un large écho dans notre pays. Au Havre, lors du départ de ce bateau, M. Arguello, ambassadeur du Nicaragua en France, devait déclarer : « Le blé qui se trouve dans le bateau va donner du pain à notre peuple. Il nous a été remis sans condition et sans exigence par le peuple français. »

Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'attendez-vous pour apporter au gouvernement du Nicaragua votre aide matérielle ainsi que votre contribution dans la recherche d'une solution négociée ? Est-ce en refusant, comme l'a fait M. le Premier ministre, de recevoir le vice-président du Nicaragua qu'une telle solution négociée verra le jour ? Est-ce en soutenant du bout des lèvres, comme le fait M. le Président de la République, la politique de paix engagée en Amérique centrale qu'une solution négociée pourra être trouvée rapidement ?

Aujourd'hui, selon nous, la France aiderait à la paix dans cette région du monde en condamnant fermement, comme l'a fait la Cour internationale de justice, la déstabilisation entretenue par les Etats-Unis, leurs prétentions à dicter leurs

ordres dans cette région, et en élevant l'aide alimentaire au niveau exigé par les besoins de ce pays. Les sénateurs du groupe communiste souhaitent que la France appuie les propositions de paix élaborées par les pays du groupe de Contadora et toute autre initiative tendant à trouver une solution négociée.

Nous soutenons la démarche interdisant les bases militaires étrangères, les instructeurs et les manœuvres en Amérique centrale ainsi que les efforts du Nicaragua pour démilitariser la région et négocier la limitation, la réduction, et l'interdiction des armes offensives.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, seront rétablies la stabilité et la souveraineté nationale ainsi que la paix dans cette région du monde.

M. Didier Bariani, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Didier Bariani, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, comme vous le savez, la France appuie sans réserve le processus de paix du groupe de Contadora, qui inclut le Nicaragua.

Il faut rappeler que, depuis 1981, le Nicaragua a absorbé plus des deux tiers de notre aide scientifique et technique, la plus grande part de notre aide alimentaire et une partie importante de nos protocoles financiers en Amérique centrale. Cette simple et évidente considération justifie à elle seule un meilleur équilibre entre l'aide au Nicaragua, qui demeure, et l'aide aux autres pays de la zone, lesquels ont, eux aussi, des situations économiques et sociales particulièrement préoccupantes et font des efforts louables pour installer chez eux la démocratie de manière définitive.

3

DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Roger Chinaud expose à M. le ministre des affaires étrangères que la ratification de l'Acte unique européen a pour effet immédiat d'étendre les compétences de la Communauté à des domaines nouveaux, notamment la monnaie, l'environnement, la recherche et le développement technologique. L'engagement auquel ont souscrit les Etats membres de voir instituer avant le 31 décembre 1992 un grand marché unique suppose une réflexion approfondie des Européens sur deux domaines fondamentaux. D'une part, les problèmes monétaires et, d'autre part, la sécurité et la défense de l'Europe.

Il lui expose que, dans cette perspective, la coopération franco-allemande lui paraît devoir constituer comme par le passé un élément essentiel susceptible de créer un effet d'entraînement décisif pour l'harmonisation et la cohérence des politiques mentionnées précédemment.

Il attire notamment son attention sur le fait que l'harmonisation des politiques fiscales suppose de la part de la France un très gros effort d'adaptation de notre fiscalité indirecte. Il lui expose que la voie dans laquelle le Gouvernement français semble s'engager et qui privilégie pour le moment une baisse de la fiscalité directe ne lui paraît guère compatible avec un tel objectif.

S'agissant de la sécurité et des problèmes de défense, il lui expose sa crainte de voir perdurer certaines hésitations du Gouvernement français alors que, manifestement, il conviendrait, dès à présent, de prendre en considération au plan européen les problèmes posés par la supériorité soviétique dans les domaines de l'armement conventionnel et chimique.

Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer quelles initiatives le Gouvernement entend prendre pour renforcer la coopération franco-allemande sur l'ensemble des points évoqués ci-dessus. (N° 164.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement.

En application d'une décision de la conférence des présidents, cette question orale avec débat sera jointe à celles qui, ayant le même objet, figurent à l'ordre du jour de la séance du 4 juin 1987.

4

RETRAIT DE QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que MM. Josselin de Rohan et Louis Souvet ont fait connaître qu'ils retirent leurs questions orales avec débat n°s 61 et 94 qu'ils avaient posées respectivement à M. le secrétaire d'Etat de la mer et à M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.

Ces questions avaient été communiquées au Sénat le 31 mai 1986 et le 2 avril 1987.

Acte est donné de ces retraits.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 25 mai 1987, à seize heures :

Discussion des conclusions du rapport (n° 184, 1986-1987) de M. André Méric, fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi (n° 34, 1986-1987) de MM. André Méric, Charles Bonifay, Robert Schwint, Georges Benedetti, Marc Bœuf, François Louisy, Jean-Luc Mélenchon, Michel Moreigne, Guy Penne, Gérard Roujas, Franck Sérusclat, Raymond Tarcy, Noël Berrier, William Chervy, Jean Peyrafitte, Michel Darras, les membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à étendre le bénéfice des dispositions de l'article L. 178 (troisième et quatrième alinéas) du code des pensions d'invalidité aux prisonniers de guerre déportés du camp de Rawa-Ruska.

Délai limite pour le dépôt des amendements à quatre projets de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° A la deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif au service public pénitentiaire (n° 220, 1986-1987) ;

2° Au projet de loi sur le développement du mécénat (n° 185, 1986-1987) est fixé au lundi 25 mai à dix-sept heures ;

3° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant diverses dispositions du code de la route en vue de renforcer la lutte contre l'alcool au volant (n° 201, 1986-1987) est fixé au mardi 26 mai à dix-sept heures ;

4° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés (n° 235, 1986-1987) est fixé au lundi 1^{er} juin à midi.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures cinq.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT

ERRATUM

au compte-rendu intégral de la séance du 14 mai 1987

Page 960, 2^e colonne, 11^e alinéa, dernière ligne :

Au lieu de : « 11 000 emplois... »,

Lire : « 1 100 emplois... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT
(Application des articles 76 et 78 du Règlement)

*Situation de l'industrie automobile
face à la concurrence japonaise*

193. - 22 mai 1987. - **M. Louis Souvet** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme** sur les difficultés que rencontrent les constructeurs automobiles, européens en général et français en particulier, face à la concurrence exercée sur leur marché par l'industrie automobile japonaise. L'importance de cette pénétration commerciale, après avoir été qualifiée d'importation massive, présente désormais tous les caractères d'un véritable danger. Certes, ce genre de défi fait partie des règles de notre jeu économique, encore faut-il que celles-ci soient identiques pour tous les partenaires. Il lui rappelle que dans le cadre des performances globales de l'économie japonaise, l'industrie automobile constitue un pion essentiel. Il est à noter que la production intérieure de véhicules à moteur, en 1985, a atteint un record de quelque 12,3 millions d'unités, soit plus du double par rapport au début des années 1970. 55 p. 100 de cette production a été exportée en 1985, comparativement à 21 p. 100 seulement en 1970. A ces chiffres s'ajoutent ceux de la production japonaise outre-mer, soit 2 millions d'unités supplémentaires. Il ressort donc de cette situation qu'une voiture sur dix immatriculées en Europe est japonaise. Le danger pour l'indus-

trie automobile européenne est incontestable, d'autant que le Japon bénéficie d'une sous-évaluation de sa monnaie et préserve jalousement son propre marché intérieur de toute importation trop conséquente. Déjà, les constructeurs du marché commun confortent une riposte, notamment en développant de nouvelles techniques et en favorisant leur restructuration industrielle. L'essor des principes de la qualité dans les entreprises, le perfectionnement de la robotique et de la conception par ordinateur, la définition de nouveaux produits et la gestion de séries plus adaptées à la demande du client sont au nombre des efforts déployés par les professionnels de l'automobile. Il est bien conscient que l'ampleur de ce dossier, dont il convient de parler à l'échelle européenne, dépasse les seules compétences de son département ministériel, tant les imbrications commerciales, monétaires et réglementaires sont nombreuses. Il souhaite connaître la façon dont il entend, en liaison avec ses homologues de la Communauté économique européenne, soutenir les constructeurs automobiles et si d'ores et déjà une stratégie a été élaborée tendant à favoriser l'essor d'une conscience européenne dans ce domaine.

*Politique gouvernementale
dans le domaine de la marine marchande*

194. - 22 mai 1987. - **M. Josselin de Rohan** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la mer** de bien vouloir lui faire connaître les orientations de la politique de la marine marchande arrêtées par le Gouvernement pour les prochaines années.