

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 14^e SEANCE

Séance du Vendredi 4 Novembre 1977.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET

1. — Procès-verbal (p. 2574).
2. — Candidature à un organisme extra-parlementaire (p. 2574).
3. — Questions orales (p. 2574).
 - Simplification de la réglementation administrative dans l'hôtellerie* (p. 2574).
Question de M. Jean-Pierre Blanc. — MM. René Tinant, Olivier Stirn, secrétaire d'Etat à l'intérieur.
 - Dépendance de l'agriculture française en matière d'aliments du bétail* (p. 2575).
Question de M. Jean Cluzel. — MM. Jean Cluzel, le ministre de l'agriculture.
 - Prix des viandes bovine et ovine* (p. 2576).
Question de M. Jean Cluzel. — MM. Jean Cluzel, le ministre de l'agriculture.
 - Problèmes posés par les excédents de la récolte betteravière* (p. 2577).
Question de M. René Tinant. — MM. René Tinant, Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture.
 - Rénovation du quartier Plaisance à Paris* (p. 2578).
Question de Mme Rolande Perlican. — Mme Rolande Perlican, M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement.
 - Bilan financier de l'appareil supersonique « Concorde »* (p. 2579).
Question de M. Edouard Bonnefous. — MM. Edouard Bonnefous, Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports.
 - Développement de la navigation fluviale* (p. 2580).
Question de M. René Tinant. — MM. René Tinant, le secrétaire d'Etat aux transports.

- Limites de validité de la « carte orange »* (p. 2581).
Question de M. Fernand Chatelain. — MM. Fernand Chatelain, le secrétaire d'Etat aux transports.
 - Formation économique et sociale des jeunes dans les écoles, collèges et lycées* (p. 2582).
Question de M. Charles Ferrant. — MM. Charles Ferrant, René Haby, ministre de l'éducation.
 - Agrandissement et rénovation du lycée Paul-Bert, à Paris* (p. 2583).
Question de Mme Rolande Perlican. — Mme Rolande Perlican, M. le ministre de l'éducation.
4. — Politisation de l'enseignement. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 2583).
MM. Roger Quilliot, Louis Virapoullé, Jean Proriol, René Haby, ministre de l'éducation; Maxime Javelly.
Clôture du débat.
 5. — Nomination à un organisme extra-parlementaire (p. 2591).
 6. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2591).
Suspension et reprise de la séance.
 7. — Nuisances sonores. — Discussion de questions orales avec débat (p. 2591).
MM. Jean Colin, Jean Proriol, Louis Perrein, Maxime Javelly, Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement.
Clôture du débat.
 8. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2600).
 9. — Transmission d'un projet de loi (p. 2600).
 10. — Ordre du jour (p. 2601).

PRESIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures quarante-cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

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

— 2 —

CANDIDATURE

A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de procéder au renouvellement du mandat de son représentant au sein de la commission centrale de classement des débits de tabac, en application du décret n° 59-740 du 15 juin 1959.

La commission des finances a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de M. Henri Tournan.

Cette candidature a été affichée.

Elle sera ratifiée, s'il n'y a pas d'opposition, à l'expiration d'un délai d'une heure, conformément à l'article 9 du règlement.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

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

**SIMPLIFICATION DE LA RÉGLEMENTATION ADMINISTRATIVE
DANS L'HÔTELLERIE**

M. le président. La parole est à M. Tinant, en remplacement de M. Jean-Pierre Blanc, pour rappeler les termes de la question n° 2052.

M. René Tinant, en remplacement de M. Jean-Pierre Blanc. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, notre collègue Jean-Pierre Blanc a été empêché d'assister à la séance, ce matin. Néanmoins, il n'a pas voulu retirer cette question de l'ordre du jour et m'a demandé de l'exposer.

J'en rappelle les termes : M. Jean-Pierre Blanc demande à M. le ministre de l'intérieur de bien vouloir exposer les dispositions que le Gouvernement entend prendre pour assurer une simplification de la réglementation administrative dans le domaine de l'industrie hôtelière, de la restauration et des débits de boissons.

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

M. Olivier Stirn, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, M. le ministre de l'intérieur, retenu ce matin par les obligations de sa charge, m'a prié de répondre à M. Jean-Pierre Blanc.

La simplification de la réglementation dans le domaine de l'industrie hôtelière, de la restauration et des débits de boissons nécessite l'examen et, éventuellement, la modification d'un certain nombre de textes à caractère législatif et réglementaire dont l'application et la mise en œuvre impliquent la participation de plusieurs départements ministériels.

Tel étant le cas de l'ensemble des lois et règlements en vigueur, le Premier ministre a décidé la création auprès du secrétariat général du Gouvernement d'une mission d'organisation administrative appelée à intervenir dans ce domaine de l'action gouvernementale en prenant notamment en charge les questions de simplification dont la solution est considérée par le Gouvernement comme l'un des facteurs les plus essentiels d'une efficacité accrue des services publics fondée sur l'exacte information des droits des personnes physiques ou morales et la connaissance précise des formalités auxquelles elles sont astreintes et des obligations qui leur incombent.

M. le ministre de l'intérieur est, pour sa part, très attaché à la simplification des dispositions en vigueur et ses services ont reçu des instructions permanentes qui soulignent la nécessité d'examiner avec la meilleure attention, un soin particulier et la plus grande diligence les avis et les recommandations formulés par cette mission.

C'est dans cet esprit et avec le souci de répondre aux préoccupations des professionnels que seront examinées les mesures de simplification susceptibles d'être envisagées par la mission d'organisation administrative dans le domaine de l'industrie hôtelière, de la restauration et des débits de boissons.

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

M. René Tinant. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de la réponse de M. le ministre de l'intérieur que vous venez de nous donner et, à mon tour, je vais vous donner lecture de celle qu'avait préparée notre collègue Jean-Pierre Blanc.

« La captation technocratique », ainsi appelait justement votre collègue, M. Alain Peyrefitte, dans son livre *Le Mal français*, le domaine de la réglementation, malheureusement applicable également à l'hôtellerie et à la restauration.

Le premier reproche des professionnels concerne la complexité des textes administratifs dans la mesure où les textes s'appliquent à l'industrie hôtelière et à la restauration sont innombrables et, de plus, ont des origines multiples : code général des impôts, code de commerce, code civil, code du travail, code des débits de boissons ; aussi souhaitent-ils un regroupement de l'ensemble de ces législations qui leur est applicable dans un seul et même document ou, à défaut, une meilleure information sur leurs responsabilités et leurs obligations par les services de l'administration lors de leur inscription au registre du commerce.

Une telle situation entraîne, bien entendu, de nombreuses tracasseries administratives, notamment en matière de classement hôtelier, et l'on peut regretter la lenteur de l'administration, en particulier lorsqu'un hôtelier tente de faire accéder son établissement à une catégorie supérieure ; il n'est pas rare, en effet, que les travaux soient terminés depuis fort longtemps et que le professionnel attende de pouvoir appliquer de nouveaux tarifs correspondant à la catégorie réelle à laquelle son hôtel appartient.

Un autre problème qui se pose souvent, spécialement dans les villes, concerne l'aménagement d'hôtels situés à l'intérieur des agglomérations urbaines, qui se heurte à la réglementation administrative des débits de boissons, laquelle entrave ainsi l'équipement complet d'un hôtel et peut, à l'extrême limite, nuire à l'expansion touristique de ces villes. Pourquoi, dans ces conditions, ne pas dispenser les hôtels de la servitude de certaines dispositions du code des débits de boissons, tout en respectant néanmoins les mesures de lutte contre l'alcoolisme ?

Par ailleurs, s'il convient d'approuver la décision prise voilà déjà quelques mois de supprimer les fiches de police et le registre du voyageur en ce qui concerne les clients français, ne pourrait-on cependant permettre l'élaboration d'une fiche d'accueil demandant à titre confidentiel au voyageur ses nom et adresse afin d'éviter, notamment, d'éventuelles mauvaises surprises pour le bon règlement des services qui lui sont rendus ?

En ce qui concerne, à présent, la fermeture administrative des débits de boissons et des restaurants, prévue par l'article 62 du code des débits de boissons, il convient de remarquer qu'en cas d'infraction une double sanction frappe son auteur — pénale, d'une part, administrative, d'autre part — qui consiste très généralement en la fermeture de son établissement. Il serait sans doute bon que, dans ce dernier cas, l'administration puisse faire preuve d'une meilleure compréhension à l'égard des difficultés auxquelles se trouvent confrontés quotidiennement les débitants de boissons, ainsi que les gérants de restaurant.

En dehors des tracasseries administratives, les professionnels souvent confrontés à la montée de la violence, en particulier en milieu urbain, souhaitent que, face à ce problème, puissent être étudiées des mesures spécifiques concernant la protection des établissements particulièrement exposés.

Les restaurateurs, de leur côté, souhaitent une remise en ordre, en ce qui concerne plus particulièrement l'ouverture de restaurants pour lesquels il serait sans doute bon de faire obligation aux personnes qui souhaitent effectuer une telle démarche et qui portent des responsabilités importantes à l'égard de leur clientèle de pouvoir justifier d'une durée de qualification suffisante dans ce métier difficile.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que je voulais soumettre à votre attention aujourd'hui ; elles sont loin d'être limitatives puisque j'aurais également pu parler de l'exercice des contrôles administratifs, des vérifications fiscales, du pouvoir de proposer des transactions dont bénéficie

notamment l'administration des finances, bref, du lot quotidien de l'ensemble des professions libérales et commerciales soumis à notre administration particulièrement tatillonne.

Il faut cependant souhaiter, et ce sera la conclusion de notre collègue M. Blanc, que les responsables de notre administration comprennent que le légitime souci d'efficacité qui les guide aboutit très généralement, il faut bien le dire, au résultat inverse de celui qui est escompté.

DÉPENDANCE DE L'AGRICULTURE FRANÇAISE
EN MATIÈRE D'ALIMENTS DU BÉTAIL

M. le président. La parole est à M. Cluzel, pour rappeler les termes de sa question n° 2058.

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, je souhaitais, dans ma question, que M. le ministre de l'agriculture veuille bien nous exposer les dispositions qu'il entend prendre pour diminuer, dans les meilleurs délais possibles, la dépendance de l'agriculture française en matière d'alimentation du bétail.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'indiquerai tout d'abord à M. Cluzel qu'en 1976 la production d'aliments du bétail commercialisés par le secteur industriel, privé ou coopératif, a atteint un peu plus de 12 millions de tonnes, sur lesquels moins de 20 p. 100 des matières premières étaient d'origine étrangère. Les céréales, pour lesquelles la France est exportatrice, représentaient, en effet, plus de 50 p. 100 de la fabrication de ces aliments.

La dépendance française en matière d'approvisionnements destinés aux aliments du bétail concerne uniquement les protéines. Depuis 1970, une réflexion, à laquelle l'Institut national de la recherche agronomique a participé, a été entreprise au ministère de l'agriculture. Il en est résulté un programme d'action prioritaire qui a été présenté dans le cadre du VII^e Plan.

Avant d'aborder l'examen des conditions de mise en œuvre de ce programme, qui est suivie très attentivement par mes services, je voudrais dire qu'il comprend essentiellement une recherche d'économie de protéines, d'une part, un développement de la production de protéines métropolitaines, d'autre part.

Permettez-moi, en introduction, de faire une réflexion sur les conditions internationales du marché des protéines.

Tout d'abord, il n'existe pas de réglementation européenne susceptible de nous protéger de la concurrence internationale. La France, tout comme les autres pays européens d'ailleurs, n'est pas, en matière de protéines — principalement de soja — compétitive quatre années sur cinq ou même cinq années sur cinq. Nous essayons actuellement de développer les productions de protéines, grâce à un système d'aides directes complémentaires, pour arriver à une compétitivité des prix. Nous y parviendrons soit par une organisation communautaire en matière de protéines, soit, compte tenu de la faiblesse des approvisionnements européens, par un système d'aide directe. Bien sûr, des efforts importants devront être accomplis en matière de recherche.

L'action concernant l'économie de protéines dans l'aliment du bétail revêt plusieurs aspects. C'est tout d'abord une économie au niveau des formulations des aliments composés, favorisée notamment par le développement du contrôle de la qualité des matières premières importées.

C'est ensuite l'amélioration des conditions génétiques et sanitaires de la production porcine et avicole, conduisant à une meilleure transformation des aliments par les animaux. Dans ce domaine de la génétique, l'effort engagé essentiellement par l'Institut national de la recherche agronomique est important.

C'est aussi une récupération plus systématique de tous les sous-produits de l'industrie agricole alimentaire, tel le lactosérum, lacto-sérum.

C'est également l'alimentation équilibrée des bovins qui pourrait être obtenue sans un recours aussi systématique qu'aujourd'hui à l'achat de tourteaux de soja importés. Il y a là un aspect très important à prendre en compte dans le conseil individuel dispensé aux éleveurs et, en particulier, aux producteurs de lait. La forte propension au développement de l'alimentation à base d'ensilage de maïs exige un complément protéinique.

C'est enfin, toujours pour l'espèce bovine, la mise en œuvre d'une technique de traitement des tourteaux, en l'occurrence le tannage, qui entraîne une économie de l'ordre de 30 p. 100 des protéines qu'ils contiennent.

L'action de développement de la production et de l'utilisation des protéines métropolitaines concerne : les cultures de pois et de féveroles, qui sont appelées à s'accroître grâce à la mise au point de variétés adaptées à nos climats et à l'amélioration des techniques culturales ; une meilleure utilisation de la luzerne et du colza ; l'utilisation d'azote non protéique, comme l'urée, qui permet, dans l'alimentation des ruminants, une économie sen-

sible de protéines ; une meilleure valorisation de la production fourragère en matière d'ensilage d'herbe ; enfin, l'emploi de lysine en association avec les céréales, qui peut économiser le tourteau de soja dans certaines limites.

La réduction de nos importations de protéines au cours des prochaines années proviendra essentiellement du développement de la culture de nouvelles variétés de colzas pauvres en acide érucique et susceptibles d'être utilisés par la production porcine et la production ovine. C'est vers le développement de la production de nouvelles variétés de colza que la France se dirige pour diminuer ses importations en matière de protéines.

Toutes ces actions, monsieur le sénateur, ne peuvent porter leurs fruits dans un délai très court ; il peut être estimé cependant que nos besoins d'importation resteront stationnaires pendant les quatre ou cinq années à venir malgré l'accroissement de la demande en protéines pour l'alimentation animale.

En effet, pour l'année 1977, la demande totale en protéines pour l'alimentation animale peut être estimée à 3 200 000 tonnes en équivalent tourteaux de soja, dont l'équivalent de 2 500 000 tonnes sont importées, soit 80 p. 100 des besoins totaux.

Un accroissement probable de la production nationale de matières riches en protéines, de 20 p. 100 en cinq ans, devrait permettre de réduire le niveau des importations actuelles. C'est au-delà d'une période de quatre à cinq ans que nous pensons fortement réduire nos importations, surtout en raison du développement de nouvelles variétés de colza.

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

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, mes chers collègues, c'est avec beaucoup d'intérêt que nous avons entendu M. le ministre nous exposer le point de vue de son département ministériel.

Pour ma part, ayant bien noté ce qu'il vient de nous indiquer, je pense effectivement que le plan d'action qu'il propose peut être résumé en trois idées : premièrement, recherche d'économies dans l'utilisation des protéines ; deuxièmement, production de protéines sur le territoire national ; troisièmement, recherche d'un accord avec nos partenaires européens en matière d'approvisionnement en aliments du bétail. Ce plan me paraît équilibré et devrait conduire aux objectifs que nous poursuivons les uns et les autres.

Toutefois, monsieur le ministre, lorsque vous indiquez qu'il faudra au minimum — si j'ai bien compris — quatre ou cinq ans pour diminuer notre dépendance à l'égard de l'étranger, la question que je me pose est la suivante : ne serait-ce pas trop, j'allais dire trop tard ?

En effet, la situation est grave, et si vous nous avez indiqué au début de votre exposé que nous importions seulement 20 p. 100 des matières premières globalement nécessaires à l'alimentation du bétail, il n'empêche qu'à la fin vous avez cité un chiffre beaucoup plus important en ce qui concerne nos importations en soja, et tel est bien le problème.

La situation en la matière est donc grave et difficile.

Elle est grave, car nous dépendons, avec nos voisins et associés de la Communauté économique européenne, des Etats-Unis et du Brésil pour la quasi-totalité de nos importations en soja. D'autre part — et vous me permettez d'insister sur ce point — la transformation des graines échappe à tout contrôle national ou européen car nous nous heurtons, en la matière, à la stratégie des sociétés multinationales.

La situation est difficile parce que — vous l'avez dit, monsieur le ministre — les conditions de climat ne nous permettent pas de produire au-delà de quelque 2 000 tonnes de soja par an, et ces maigres résultats sont obtenus malgré une aide substantielle à la production. Il est tout de même surprenant, en cette matière, de constater qu'avant 1973 notre pays produisait 5 000 tonnes de soja et que ce chiffre est, depuis, tombé à un niveau beaucoup plus bas malgré les aides communautaires.

Par conséquent, devant les difficultés de toutes sortes rencontrées par les producteurs, ne pourrait-on, au niveau de votre département ministériel, leur donner satisfaction en appliquant pour le soja le coefficient de 2,5 au prix indicatif du maïs ? Cette mesure permettrait vraisemblablement d'augmenter notre production nationale.

Vous nous avez signalé que d'autres solutions étaient possibles, notamment sous forme d'utilisation de la poudre de lait, des pois, des féveroles et du colza.

Pour ce qui concerne la poudre de lait, je me permettrai d'apporter quelques suggestions tout en précisant que le stock communautaire s'élève actuellement à environ 850 000 tonnes. Il faudrait rendre cette poudre de lait compétitive avec le soja, notamment par des réductions de prix.

Peut-être pourriez-vous également donner une suite favorable aux suggestions des organismes professionnels, telles que l'autorisation d'approvisionnement des usines en vrac, solution moins onéreuse que le système en vigueur actuellement, telles que la contribution — une fois de plus — de l'I.N.R.A. afin de

résoudre les problèmes de traitement en masse de la poudre de lait au niveau de la réception, de la fabrication et du stockage, telles que, enfin, la modification simultanée du système de vente de la poudre de lait afin d'assurer un approvisionnement régulier sans rupture des opérations ?

Vous nous avez parlé, monsieur le ministre, des pois et des fèves. Ces deux produits méritent de retenir tant votre attention que la nôtre, car ils ont une teneur protéique assez importante. Il conviendrait d'en soutenir les productions pour les rendre suffisamment concurrentiels avec le soja.

Mes remarques concernant les pois et les fèves valent, bien sûr, pour le colza, dont vous nous avez entretenu voilà quelques instants.

Telles sont les quelques observations que je voulais formuler sur cet aspect d'un problème important dont, je le sais, vous mesurez — oh combien ! — l'importance pour notre pays. Nous n'oublions ni les uns ni les autres que ces questions d'approvisionnement en aliments du bétail constituent une arme stratégique de première grandeur dans la guerre économique à laquelle, hélas ! notre pays se trouve confronté.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture. Compte tenu des suggestions de M. Cluzel, je voudrais simplement faire deux réflexions.

La première pour dire que, dans les conditions actuelles de productivité, la réduction de la dépendance française interviendra grâce non pas probablement au soja, compte tenu des conditions climatiques et de développement, mais à d'autres productions riches en protéines.

Ma deuxième réflexion concerne la poudre de lait. Les producteurs nous conseillent très souvent, c'est vrai, de développer ou d'utiliser notre poudre de lait pour l'alimentation du bétail, plutôt que d'importer des protéines.

Le souci de vérité qui doit animer le Gouvernement et le Parlement me conduit à dire que cette action est actuellement menée et que la Communauté accepte d'introduire la poudre de lait dans l'aliment du bétail.

Je voudrais simplement citer deux chiffres : pour rendre la poudre de lait concurrentielle en matière de prix avec le soja, il faut savoir qu'étant entrée à 5,30 francs dans les stocks publics elle doit être revendue à 1,30 franc pour l'alimentation du bétail, c'est-à-dire avec une subvention de 4 francs. Cela montre toute l'importance de ce dossier de la poudre de lait intervenant dans l'alimentation du bétail et qu'il faut éviter dans ce souci de vérité qui doit nous animer tous d'en faire un mythe, ce qui est souvent le cas dans ce secteur.

PRIX DES VIANDES BOVINE ET OVINE

M. le président. La parole est à M. Cluzel, pour rappeler les termes de sa question n° 2059.

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, j'ai voulu, par cette question, attirer l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la nécessité d'assurer aux éleveurs français un revenu décent et je lui ai donc demandé, dans cette perspective, d'exposer la politique qu'entend suivre le Gouvernement, notamment le ministre de l'agriculture, en matière de prix des viandes bovine et ovine.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture. Monsieur le sénateur, les pouvoirs publics sont tout à fait conscients de la nécessité d'assurer aux éleveurs un revenu décent, condition d'un bon approvisionnement futur des consommateurs, mais ils n'oublient pas que, dans le même temps, la politique agricole doit respecter un équilibre entre trois exigences : assurer aux producteurs un revenu et des conditions de vie améliorées, apporter aux consommateurs des produits alimentaires à des prix raisonnables et améliorer la balance commerciale agricole de ce pays pour faire face à notre déficit en matière énergétique. Tant en Europe que dans le monde, la satisfaction de ce triple objectif ne peut être obtenue qu'avec des agricultures ayant un haut niveau de technicité et de productivité.

Dans la situation actuelle, relisant les rapports préparés au sein des assemblées sur les problèmes du marché de la viande, je me souviens, ayant moi-même participé à l'élaboration de celui de l'Assemblée nationale, qu'il avait été dit à un moment que l'élément essentiel de l'élevage du revenu des producteurs était fonction de l'amélioration de la productivité et de notre efficacité en matière agricole.

Je crois qu'il faut le rappeler en permanence car c'est là l'élément essentiel de la solution de nos problèmes et de la triple contrainte que je viens d'évoquer concernant les producteurs, les consommateurs et la balance commerciale.

Le Gouvernement avait ici-même, voilà à peu près quinze mois, rappelé l'évolution générale du revenu des producteurs, des prix et des coûts de production entre 1970 et 1975, c'est-à-dire dans la période du VI^e Plan.

Je n'oublie pas qu'au cours de cette discussion et dans le rapport qui a été transmis au Parlement, nous avons montré assez nettement que les revenus des éleveurs avaient été privilégiés, compte tenu des conditions de départ en 1970, c'est-à-dire la médiocrité de la moyenne du revenu des éleveurs par rapport aux autres producteurs agricoles. Mais entre 1970 et 1977, un certain nombre d'efforts ont été accomplis en matière de hiérarchie des prix et d'aide directe ou de compensation en faveur des éleveurs. Cet effort est et sera poursuivi.

Puisque vous abordez le problème du revenu, je ne peux pas ne pas faire état de chiffres. Pour la viande bovine, les prix de marché ont été, durant toute l'année 1977, nettement supérieurs au prix d'intervention. Jamais ils n'ont été inférieurs à 94 p. 100 du prix d'orientation, dépassant en outre, en septembre, 99 p. 100 de celui-ci. La dernière moyenne mensuelle connue — elle concerne le mois de septembre 1977 — est supérieure de 11 p. 100 à celle du même mois de 1976.

En matière de veaux de boucherie, la situation est à peu près la même, en augmentation de prix d'un mois sur l'autre — septembre 1977 sur septembre 1976.

Les cours des animaux maigres et des veaux de huit jours sont particulièrement soutenus. D'ailleurs, dans certains cas, cela ne facilite pas l'engraissement par les producteurs, compte tenu des conditions d'approvisionnement en veaux de boucherie aujourd'hui, et donc demain en viande bovine.

En ce qui concerne les ovins, la cotation nationale de synthèse a fluctué, depuis janvier 1977, entre 17,17 francs et 18,80 francs par kilogramme.

La fermeture des frontières a été décidée chaque fois que le prix de seuil n'était pas atteint, ce qui a eu pour effet le redressement rapide des cours.

Dans l'intérêt des producteurs, mais aussi des consommateurs, le Gouvernement entend poursuivre, tant au niveau national que communautaire, la politique d'aide à l'organisation de la production et de gestion des marchés qu'il mène depuis plusieurs années, et maintenir la plus grande transparence des cours à tous les niveaux.

Les plans de rationalisation bovine et ovine, les aides aux groupements de producteurs et aux investissements individuels par l'intermédiaire de prêts bonifiés, constituent une politique cohérente de développement et de modernisation de l'élevage français, à laquelle il convient d'ajouter les contrats d'élevage.

Il faut savoir que nous sommes entrés dans la Communauté avec un retard de productivité, en matière de viande, dans de nombreux secteurs et que nous avons rattrapé une grande partie de ce retard, mais que l'essentiel de nos efforts, au cours des prochains mois et des prochaines années, toujours dans ce souci de vérité et d'objectifs à atteindre, tend à l'amélioration de l'organisation des marchés, à une plus grande efficacité et à la diminution des coûts de revient.

C'est dans ce sens que le Gouvernement, soucieux de l'amélioration du revenu des producteurs, mais aussi de la satisfaction des consommateurs, continuera son action.

Il reste, par ailleurs, très attaché à l'organisation communautaire du marché de la viande bovine dans son état actuel et souhaite que soit rapidement mise en place une organisation communautaire du marché de la viande ovine.

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

M. Jean Cluzel. Je voudrais, monsieur le ministre, vous exprimer ma satisfaction de vous avoir entendu préciser vos objectifs.

Nos éleveurs de viande ont, à cet égard, des positions proches des vôtres. Ils veulent tirer un revenu décent d'un travail dont vous connaissez autant que quiconque les difficultés. Ils ne prétendent pas vendre leurs produits à des prix prohibitifs, car ils savent que les consommateurs ne peuvent pas payer des prix trop élevés, de même qu'ils ont parfaitement conscience de la nécessité d'exporter.

Nous pouvons à nouveau rendre hommage aux agriculteurs de notre pays pour être parvenus, en une quinzaine d'années, à faire face, malgré une diminution importante de leur nombre, aux besoins des consommateurs français et, en même temps, à contribuer à l'équilibre de notre balance du commerce extérieur.

Toutefois, monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur les éleveurs de bovins et, plus particulièrement, sur ceux que l'on appelle les éleveurs de « races à viande ». C'est le problème le plus important et il faudrait que vous l'examiniez avec le maximum d'application.

Par définition, ces éleveurs de races à viande, parmi lesquelles je pourrais citer le Charolais, le Limousin et quelques autres encore, n'ont qu'une source de revenus, la vente de la viande qu'ils produisent sous forme de veau, de bœuf ou de vache, car ils ne bénéficient pas de la vente du lait.

Vous avez, avec beaucoup d'honnêteté et d'objectivité, rappelé un certain nombre d'éléments. En revanche, vous avez également fait état de votre action au niveau des contrats et des aides, mais je crains, monsieur le ministre, que dans ce domaine l'armature administrative sur laquelle vous vous appuyez ne soit un peu lourde pour vos services, un peu contraignante pour les éleveurs et ne présente une efficacité insuffisante pour réaliser les objectifs que vous avez rappelés au début de votre intervention.

Sur ce point, je dirai qu'en définitive nous craignons Bruxelles. Nous redoutons cette lourde machine européenne alors que nous avons besoin d'exporter dans la Communauté européenne, alors que, précisément, nous avons besoin de Bruxelles.

Permettez-moi maintenant, aussi brièvement que possible, de rappeler quelques idées relatives, d'une part, à la viande bovine et, d'autre part, à la viande ovine.

Vous avez raison, actuellement, le prix du marché français est, si j'en crois les éleveurs que je rencontre régulièrement, satisfaisant autant que l'on puisse être satisfait lorsque l'on vend un produit. Mais vous avez souligné, et là aussi je suis d'accord avec vous, que cette situation en matière de prix n'a rien d'anormal étant donné la faible revalorisation de ce prix, pourtant fixé comme objectif au cours des dernières campagnes.

Les cours se sont maintenus jusqu'à présent grâce au décalage des mises en marché rendu possible, cette année, par l'abondance de l'herbe.

Mais, monsieur le ministre — vous le savez comme moi — cette situation est fragile et peut se dégrader lors de la décharge des herbages. Par conséquent, les risques d'une baisse des cours demeurent importants, c'est pourquoi vous avez invité, à l'occasion de différents discours, les éleveurs à livrer « leurs animaux de façon aussi régulière que possible afin d'éviter toute perturbation ultérieure du marché ».

J'évoquais tout à l'heure les craintes que nous éprouvons au sujet de la « machine européenne » de Bruxelles, car nous assistons à une remise en cause du système de l'intervention permanente établi en 1972.

Certains redoutent même qu'une révision du règlement communautaire soit engagée, allant dans le sens d'une limitation de la portée de l'intervention permanente au profit de l'aide directe. Or cette intervention permanente représente la garantie principale des éleveurs contre l'effondrement des cours.

Par conséquent, je souhaite la plus grande fermeté de votre part ainsi que de celle du Gouvernement tout entier et des institutions communautaires. Toute concession appellerait certainement une vive réaction des producteurs de viande bovine comme de notre part en la matière.

Nous ne pouvons donc que rappeler l'opposition formelle de nos producteurs à un abaissement du prix d'intervention ainsi qu'à toute politique de primes hypothétiques qui se substituerait à une politique de soutien des marchés.

J'en arrive maintenant au problème de la viande ovine. Sur ce point, monsieur le ministre, je suis moins satisfait de votre réponse.

En effet, si j'ai bien compris la fin de votre exposé, vous nous avez indiqué que vous alliez étudier un règlement communautaire. J'entends bien, mais l'échéance nous presse, car ce secteur ne dispose pas de règlement communautaire mais seulement d'une réglementation nationale.

Aucun problème ne s'était posé jusqu'à l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté européenne, car la France était alors le seul pays producteur. Depuis lors, la Grande-Bretagne et l'Irlande constituent pour nous des concurrents sérieux, leurs prix étant moitié moins élevés que les nôtres.

En outre, la Grande-Bretagne entretient des liens privilégiés avec la Nouvelle-Zélande, qui exporte des quantités importantes de viande ovine, exportations qui sont légalisées par les accords du *General agreement on tariffs and trade*, le G. A. T. T.

Or j'insiste particulièrement sur ce point, à partir du 1^{er} janvier 1978, c'est-à-dire dans moins de deux mois, aucun pays ne devrait conserver de règlement national. Cette perspective engendre les plus vives inquiétudes chez nos éleveurs.

Nous ne saurions donc accepter l'adoption d'un régime communautaire qui n'offrirait pas les mêmes garanties que le règlement national.

C'est avec angoisse que les éleveurs de moutons voient arriver l'échéance du 31 décembre 1977. Notre pays étant déficitaire de plusieurs milliers de tonnes de viande ovine chaque année, il est extravagant et inadmissible de laisser sans protection nationale notre marché intérieur dans moins de deux mois.

Il ne saurait non plus être question de laisser aux producteurs de Nouvelle-Zélande, d'Australie et d'Amérique du Sud la libre

disposition de notre marché intérieur. Ce serait la négation de tous les efforts et de toutes les initiatives des éleveurs français.

Je conclurai en attirant votre attention, monsieur le ministre, sur un aspect de la situation que vous connaissez bien puisque vous êtes, vous aussi, un élu local. Non seulement ce sont plusieurs centaines de milliers d'exploitants agricoles qui sont concernés par les prix de la viande ovine et de la viande bovine, mais c'est aussi, avec eux toute la France et tous les Français, d'une part, comme consommateurs et d'autre part, du fait que ces éleveurs permettent à la France de conserver son paysage rural. Ce sont eux les véritables jardiniers du paysage.

Par conséquent, au-delà des prix qui font l'objet aujourd'hui de notre dialogue, nous devons choisir entre le maintien de l'exploitation familiale d'élevage et le « désert français ». C'est un choix auquel nous ne pouvons accepter d'être acculés. Pendant qu'il en est temps encore, il convient de défendre l'élevage français dans le cadre communautaire.

Telle est sans aucun doute l'action prioritaire en cette fin d'année 1977, aussi bien pour le Gouvernement que pour le Parlement.

PROBLÈMES POSÉS PAR LES EXCÉDENTS DE LA RÉCOLTE BETTERAVIÈRE

M. le président. La parole est à M. Tinant, pour rappeler les termes de sa question n° 2065.

M. René Tinant. Je demande à M. le ministre de l'agriculture quelle action il compte mener auprès des autorités européennes de Bruxelles pour faire face aux excédents de la prochaine récolte betteravière, qui s'avèrent importants.

La production dépassera, en effet, fortement les quotas A et B attribués à la France métropolitaine alors que, sur le plan intérieur, un quota de plus de 100 000 tonnes attribué aux Antilles françaises ne pourra être utilisé, tandis que, sur le plan extérieur, d'autres pays seront également déficitaires.

La Belgique envisageant d'acheter des betteraves à la France — ce qui est d'ailleurs fait dès maintenant — ne serait-il pas moins onéreux de les traiter sur place ?

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'agriculture. L'organisation commune du marché du sucre accorde aux entreprises françaises 2 996 000 tonnes de quotas de base pour la période 1975-1980, au lieu de 2 400 000 tonnes pour les cinq années précédentes.

La réglementation communautaire a prévu, bien entendu, une répartition de ces quotas entre les entreprises au prorata de leur production moyenne réalisée entre 1968 et 1974, aucune entreprise ne pouvant recevoir une quantité inférieure à son quota précédent.

De ce fait, les fabriques antillaises, dont la production avait diminué entre 1968 et 1974, ont bénéficié, dans la plupart des cas, de quotas supérieurs à leurs références de production. Au total, la production de sucre antillaise est inférieure d'environ 100 000 tonnes aux quotas attribués.

Au contraire, en métropole et à la Réunion, la production de sucre est supérieure aux quotas. Ainsi que vous l'avez vous-même suggéré, une mesure de compensation entre les déficits antillais et les excédents réunionnais puis métropolitains permettrait d'alléger les charges supplémentaires qui résultent de cette situation pour les entreprises qui produisent plus que leurs quotas.

C'est pourquoi le problème, déjà évoqué en conseil des ministres le 27 septembre dernier, le sera de nouveau. Il convient d'insister sur le fait que la mesure envisagée et demandée est une compensation provisoire entre les quotas, effectuée au cours de chaque campagne en fonction des productions effectives, et non un transfert définitif de quotas, de façon à sauvegarder les possibilités de développement de la production sucrière aux Antilles.

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

M. René Tinant. Je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir constater les faits ; néanmoins, le problème existe toujours.

Il se passe actuellement dans ma région un phénomène insolite. Nous sommes en pleine saison betteravière. Un bon nombre de camions transporteurs, au lieu de se diriger vers les sucreries locales, partent au long cours vers le Nord, en Belgique, je crois.

Ce n'est pas la capacité de traitement de nos usines qui est en cause. Des quotas de production sont attribués, vous venez de l'expliquer, pour chaque année à chaque pays de la C.E.E. Ces quotas sont ensuite répartis entre sucreries et producteurs.

Le quota A sera payé cette année en France environ 150 francs la tonne et le quota B 120 francs ; le reste constitue ce qu'on appelle improprement le quota C. Son prix est fonction des

coeurs mondiaux du sucre, très bas actuellement, et l'on estime que ces excédents ne pourront être payés plus de 50 francs la tonne.

Après trois mauvaises récoltes, celle de cette année est abondante. Lorsque l'agriculteur prévoit ses surfaces à ensemercer, il ne peut pas savoir quelle sera la récolte et il est tenu de semer en conséquence pour assurer ses quotas.

Mais pourquoi donc nos betteraves prennent-elles le chemin de la Belgique à grands frais de consommation de fuel, alors qu'il serait si simple de les traiter chez nous ? Nous n'avons déjà pas tellement d'industries agricoles de transformation !

La réponse est simple : ces betteraves, qui vaudraient 50 francs la tonne, sont achetées, paraît-il, sur la base de 90 francs par les sucriers belges. C'est une bonne affaire pour eux car ils paieront ces betteraves bien moins cher que s'ils avaient dû les acheter à leurs propres producteurs et ils vendront le sucre comme s'ils avaient acheté la matière première au prix du quota A. Ils trouveront là l'occasion d'un bénéfice facile, voire scandaleux.

Mais il y a mieux. Comme le franc belge se tient mieux que le franc français, quand ce sucre sera vendu en France, il pourra bénéficier d'un montant compensatoire, c'est-à-dire d'une subvention, de 15 p. 100 environ. Le sucre belge pourra donc se vendre chez nous moins cher que le sucre français et tout cela le plus légalement du monde.

Vous savez bien, monsieur le ministre, que la raison de ce trafic absurde qui permet à certains — permettez-moi l'expression — de se « sucrer » sur le dos des producteurs, c'est le règlement actuel avec sa répartition injuste des quotas sucre. Incontestablement, cette mauvaise répartition appelle correction.

A l'heure actuelle, comme vous l'avez expliqué, les Antilles françaises disposent d'un quota de sucre A, donc garanti à prix plein, de 223 000 tonnes et n'en honorent que 100 000 à 110 000 par an, ce qui laisse un déficit de même importance. Ce déficit devrait pouvoir être utilisé en métropole ; le gain serait alors pour la France, compte tenu de la faiblesse actuelle des prix mondiaux, supérieur à 120 millions de francs.

Il s'agit là d'une question dont l'importance ne doit pas vous échapper. Cela pourrait également contribuer à sauvegarder les droits de nos départements d'outre-mer.

D'autres arguments militent en faveur d'une compensation des déficits antillais par la métropole et La Réunion. La France fait l'objet d'une discrimination dans l'utilisation de ses quotas de sucre. Tous les autres pays de la Communauté ont, sous une forme ou sous une autre, des possibilités d'utilisation optimale de leur quota de production.

La Belgique n'a pas assez de betteraves pour couvrir ses quotas, quelle que soit l'abondance de la récolte. Elle en achète traditionnellement aux Pays-Bas et, cette année, en France.

Les Pays-Bas ne possèdent que deux sociétés sucrières qui se répartissent les betteraves. Il n'y a donc pas de risque de voir des quotas inutilisés par une usine et manquer à l'autre.

Le Danemark, l'Irlande et la Grande-Bretagne n'ont pratiquement chacun qu'une société sucrière. La compensation nationale est donc de fait.

L'Italie jouit d'un régime particulier qui lui permet de répartir au mieux ses quotas entre les différentes sociétés et le Gouvernement rembourse aux producteurs les cotisations à la production sur le sucre B qu'ils produisent parfois.

L'Allemagne n'a pas de régime particulier, mais introduit de 30 000 à 40 000 tonnes de sucre de l'Allemagne de l'Est en franchise de prélèvement.

Il est donc justifié, du point de vue de la balance commerciale française et du point de vue de l'équité, d'obtenir la compensation des quotas de sucre, sous une forme ou sous une autre — compensation nationale, répartition des déficits structurels ou location de ces déficits de quotas — entre tous les départements français, qu'ils soient de métropole ou d'outre-mer, car ils forment ensemble un même pays. Les producteurs antillais partagent d'ailleurs ce point de vue.

Il faut aussi procéder à une révision générale de la répartition des quotas entre les pays de la Communauté économique européenne. Nous comptons sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour négocier et régler ce problème d'une manière plus équitable.

RÉNOVATION DU QUARTIER PLAISANCE A PARIS

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse à la question orale de M. Edouard Bonnefous, mais, en accord avec les ministres intéressés et les auteurs de questions, nous allons appeler auparavant la réponse à la question orale sans débat n° 21 de Mme Perlican.

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Edouard Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Je ne voudrais pas que l'on croie, à la lecture du *Journal officiel*, que j'ai demandé le report de ma question. J'ai simplement accepté, par courtoisie à l'égard de M. le ministre de la culture, que sa discussion soit repoussée. J'étais présent au moment voulu pour présenter ma question.

M. le président. Je vous donne acte de votre intervention. Il s'agit bien d'une simple interversion.

La parole est à Mme Perlican pour rappeler les termes de sa question n° 21.

Mme Rolande Perlican. J'ai attiré votre attention, monsieur le ministre, sur la situation du quartier Plaisance dans le XIV^e arrondissement de Paris.

L'abandon de la construction de la radiale Vercingétorix a été décidé en juillet 1977. Le projet de rénovation de ce quartier, qui intégrait la radiale, est donc remis en cause.

Depuis, la population n'est pas informée des conditions de modification du projet initial, alors que les expropriations, destructions d'immeubles, expulsions continuent. C'est ainsi que les occupants de la Cité des artistes sont toujours menacés d'expulsion par l'organisme rénovateur.

Par ailleurs, il apparaît que la ville de Paris ne bénéficiera plus pour cette opération de la participation de l'Etat, alors que celle-ci était prévue dans le projet précédent.

En conséquence, je vous demande ce que vous comptez faire : premièrement, pour que les ateliers d'artistes de la cité Vercingétorix soient préservés dans le projet d'aménagement, deuxièmement, pour que la participation de l'Etat soit accordée pour la réalisation de la nouvelle rue Vercingétorix et de ses abords.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement. Madame le sénateur, les projets affectant la rue Vercingétorix et la Cité des artistes ont fait l'objet d'un examen attentif de la part des services du ministère de la culture et de l'environnement. Il serait, en effet, souhaitable que cette cité conserve son caractère et demeure, après restauration éventuelle, un lieu de création artistique. Le ministère de la culture et de l'environnement attache la plus grande importance à ce que les artistes continuent d'exercer leur activité dans des conditions satisfaisantes et qu'ils demeurent présents dans le quartier du Montparnasse qu'ils contribuent à animer.

C'est pourquoi il a été demandé à la ville de Paris que les projets de l'office public d'H. L. M. de la ville de Paris, qui doivent respecter les abords de l'église Notre-Dame-du-Travail, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le 15 juillet 1976, soient révisés de façon à conserver l'actuelle Cité des artistes en l'intégrant dans les constructions neuves qui seraient édifiées dans le quartier. La décision de conserver la cité n'a pas encore été prise, mais le projet de bâtiment d'H. L. M. qui devait entraîner sa démolition vient d'être abandonné.

Je souhaite que cet abandon soit le prélude à la conservation de la cité comme à celle d'un certain nombre de bâtiments de ce quartier dont la rénovation complète, c'est-à-dire la destruction, actuellement envisagée, ne me semble pas opportune.

Quant à la réalisation de la nouvelle rue Vercingétorix et à l'aménagement de ses abords, il apparaît que le plan de financement initial a été remis en cause du fait même de l'abandon du projet de la radiale Vercingétorix. Des discussions sont en cours entre la ville de Paris et la préfecture de région. Il appartient aux autorités régionales d'examiner la possibilité de financer une part de ce nouveau projet sur leurs crédits déconcentrés.

Le ministère de la culture et de l'environnement, qui n'était pas partie prenante dans le projet initial, pourrait éventuellement participer au nouveau projet. Mais ses crédits, comme ceux du fonds d'intervention et d'action pour la nature et l'environnement pour les espaces verts, sont réservés à la mise en œuvre des plans verts d'agglomération, des grandes opérations pilotes dont l'Etat est responsable, par exemple Sevran, La Villette, ainsi que des aménagements à caractère expérimental. D'ailleurs il consacre déjà une part importante de ses crédits — environ 70 p. 100 en 1977 — à la politique d'espaces verts en région parisienne.

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

Mme Rolande Perlican. Je vous remercie, monsieur le ministre, des éléments de réponse que vous nous avez apportés. Cependant, je constate dans vos propos un certain nombre d'imprécisions et c'est pourquoi je me permettrai quelques observations.

En ce qui nous concerne, nous avons, depuis toujours, soutenu la volonté de la population de ce secteur, qui refusait toute voie rapide et tout aménagement qui aurait conduit à la dégradation du cadre de vie qui, je dois le dire, est déjà

grandement altéré par le passage du périphérique, qui n'est pas couvert, par le bruit du boulevard extérieur et, rue Vercingétorix, par le passage de la ligne de chemin de fer.

Le projet de radiale étant abandonné, il reste — même après votre réponse — des problèmes très sérieux qui mettent en cause la responsabilité de la ville et celle de l'Etat.

Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure en rappelant les termes de ma question, les habitants ne sont même pas consultés sur le type d'aménagement qu'ils pourraient souhaiter pour leur quartier. Nous, élus communistes, sommes très attachés à la consultation et la participation des habitants et de leurs associations à l'élaboration des projets, qu'ils concernent l'urbanisme, l'environnement ou tout autre domaine.

De plus, on continue, à l'heure actuelle, malgré l'absence de projets précis, à exproprier et à démolir. Les quelques H. L. M. qui sont déjà construites rue Vercingétorix ont actuellement pour environnement de vastes étendues boueuses et des terrains vagues parsemés de débris ; ce sont là tous les terrains de jeu dont disposent les enfants les jours de congé, ce qui n'est évidemment pas sans poser des problèmes aux parents.

En ce qui concerne la cité Vercingétorix, vous venez de donner quelques assurances ; vous avez dit, en particulier, qu'elle ne serait pas démolie ; je prends acte de vos propos, puisqu'il y a peu de temps nous n'avions aucune assurance à ce sujet. On promet que des études seront entreprises, que le dossier sera soumis aux services intéressés, mais, une fois de plus, aucun engagement n'est pris quant à son devenir réel, quant à son aménagement définitif.

Les artistes et les riverains réclament la rénovation de la cité, le maintien des quelques ateliers existants, mais également la réalisation d'autres ateliers, ce qui répond, comme vous l'avez dit vous-même, à la vocation du quartier du Montparnasse.

Enfin, comme vous l'avez vous-même souligné, s'il est toujours question de la participation financière de la région, les crédits d'Etat ont été supprimés. Or, le coût du projet initial de radiale était évalué de 50 à 60 millions de francs ; ce sont là autant de crédits économisés qui, selon nous, doivent servir à l'aménagement du quartier.

Votre réponse, monsieur le ministre, ne peut donc pas donner satisfaction à la population ni à nous-mêmes.

Il est indispensable de prendre immédiatement des dispositions pour élaborer un nouveau plan d'ensemble, y intéresser la population, dégager les crédits nécessaires, et, en attendant, d'arrêter les expropriations et les expulsions.

Nous ne voulons pas que, sous prétexte de satisfaire une revendication populaire qui fut exprimée avec force — l'abandon du projet de radiale — les crédits soient volatilisés et que la rénovation du quartier soit remise en cause pour répondre à la politique d'austérité du pouvoir.

C'est pourquoi la population, dont je me fais l'interprète, les organisations et les partis de gauche vont devoir continuer leur action. Pour notre part, nous les soutiendrons comme par le passé.

BILAN FINANCIER DE L'APPAREIL SUPERSONIQUE CONCORDE

M. le président. La parole est à M. Bonnefous, pour rappeler les termes de sa question n° 2041.

M. Edouard Bonnefous. Compte tenu des perspectives actuellement limitées d'exploitation du Concorde ainsi que de l'état de ses ventes, je demande à M. le ministre de l'Équipement et de l'aménagement du territoire de dresser le bilan financier des investissements réalisés jusqu'alors par notre pays pour la recherche et le développement du prototype et des dépenses engagées pour la fabrication en série de l'appareil supersonique. Je lui demande également d'indiquer l'échelonnement des dépenses prévues pour l'éventuelle poursuite de cette opération.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Équipement et de l'aménagement du territoire (transports). Monsieur le sénateur, les dépenses liées au programme Concorde se répartissent en dépenses de développement, d'une part, et en dépenses de couverture des frais de série, d'autre part.

Les dépenses liées au développement sont destinées à couvrir la construction de quatre prototypes et deux avions de présérie, ainsi que les essais sur les avions n° 1 et n° 2 de la série. Elles couvrent également quelques études rendues nécessaires pour remédier aux « défauts de jeunesse » constatés, comme pour tout avion, en début d'exploitation.

Les crédits budgétaires affectés à ce jour à l'opération, en France, en ce qui concerne le développement, couvrent, en plus d'une participation aux dépenses communes franco-britanniques, les taxes et les dépenses propres à la France.

Ces crédits s'élèvent actuellement à 8 498,5 millions de francs en autorisations de programme et 8 355 millions de francs en crédits de paiement, budget 1977 compris.

Il est possible qu'une dotation complémentaire de 100 millions de francs d'autorisations de programme soit nécessaire d'ici à 1980 pour assurer le maintien de la navigabilité de l'appareil.

En effet, l'expérience accumulée en service commercial est faible, les avions volant peu et étant peu nombreux. Sur les avions subsoniques, une telle expérience est généralement acquise beaucoup plus rapidement et les modifications nécessaires sont le plus souvent apportées dans les deux années qui suivent la mise en service.

En outre, les études complémentaires nécessaires s'amortissent sur la série. Pour Concorde, on ne peut procéder de cette façon, d'où la raison de cette prévision.

En définitive, le coût total des études et des opérations de développement pour la France est estimé à 8 600 millions de francs depuis l'origine du programme jusqu'en 1980.

J'en viens aux dépenses liées à la construction de la série.

Compte tenu du faible nombre d'avions lancés, l'Etat a pris à sa charge la couverture des frais excédentaires de construction en série, à savoir la différence entre les coûts de production et les recettes attendues de la vente des appareils et de leurs rechanges pour la seule part française.

A ce titre, 1 750 millions de francs en autorisations de programme et 1 540 millions de francs en crédits de paiement ont été ouverts jusqu'en 1977, compris au budget de l'aviation civile.

Pour terminer la construction des appareils en cours, c'est-à-dire jusqu'au n° 16 de série inclus, il est nécessaire de prévoir, au-delà de 1977, environ 200 millions de francs d'autorisations de programme et 410 millions de francs de crédits de paiement à utiliser en 1978 et 1979.

Le montant des crédits prévus est donc actuellement de 1 950 millions de francs jusqu'en 1979 inclus, dont 1 625 millions de francs pour la S.N.I.A.S. et 325 millions de francs pour la S.N.E.C.M.A.

Le projet de budget 1978 prévoit 100 millions de francs en autorisations de programme et 250 millions de francs en crédits de paiement.

Par ailleurs, pour participer à la couverture des frais de démarrage de la série, la direction du Trésor a ouvert un prêt à la S.N.I.A.S. et à la S.N.E.C.M.A.

De 1967 à 1977, 1 049,7 millions de francs ont été versés dont 829,4 millions de francs à la S.N.I.A.S. et 220,3 millions de francs à la S.N.E.C.M.A. Les remboursements de la S.N.I.A.S. en capital s'élèvent à 516,7 millions de francs. Les remboursements de la S.N.E.C.M.A. devraient débuter prochainement.

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

M. Edouard Bonnefous. Tout d'abord, je remercie M. le secrétaire d'Etat de ses déclarations, de leur netteté et de leur précision. Toutefois, je constate qu'elles sont loin d'apaiser mes inquiétudes et mes préoccupations.

En effet, si j'ai voulu poser cette question, ce n'est pas pour procéder à une analyse technique des raisons qui ont pu justifier ou non l'orientation de notre politique aéronautique. C'est sur le plan financier que je veux me placer et j'entends y rester. Vous comprendrez, en effet, que le président de votre commission des finances peut difficilement rester silencieux devant l'énormité des dépenses engagées et, je le dis franchement et à regret, devant la légèreté avec laquelle elles l'ont été quand on constate la façon dont les garanties nécessaires de rentabilité n'ont été — et vous n'êtes pas en cause, monsieur le secrétaire d'Etat — ni recherchées ni obtenues préalablement.

Je tiens à rappeler le calcul auquel je suis personnellement arrivé qui prouve de façon irréfutable la ponction budgétaire régulièrement pratiquée. En dissociant les différents éléments de l'opération, on s'aperçoit que le coût de la construction, totalement irrécupérable, est déjà considérable.

De 1962 à 1977, le total des crédits ouverts pour la construction de Concorde est de 8 500 millions de francs. Aux prix de 1977, cela équivaut à une dépense de 14 milliards de francs. L'essentiel de ces dépenses ayant eu lieu au cours des dix dernières années, c'est donc à peu près l'équivalent de 1 400 millions de francs de 1977 que le budget français a, chaque année, consacré à la construction de Concorde pendant dix ans.

Ces dépenses ne sont d'ailleurs pas terminées, vous l'avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, et je vous en remercie, puisque la construction en série nécessite encore, en 1978, l'ouverture d'un crédit de 100 millions de francs en autorisations de programme et de 250 millions de francs en crédits de paiement.

Avez-vous mesuré, mes chers collègues, le prélèvement fiscal que représentent ces sommes sur l'ensemble des contribuables ? Avez-vous imaginé également combien nous avons été contraints de prendre de retard dans un certain nombre de domaines pour assurer cette participation financière considérable ?

Comment ne pas être attristé en pensant à ce que l'on aurait pu réaliser dans le domaine de la recherche médicale, par exemple, si l'on avait pu consacrer plus d'un milliard de francs par an à la recherche française.

Ce que l'on doit déplorer également en ce qui concerne Concorde, c'est l'absence d'étude sérieuse de marché. Il s'agissait initialement de construire un avion moyen-courrier, dont on ne voit d'ailleurs pas quelle aurait pu être l'utilité, que l'on a réussi à « pousser » pour en faire ce que l'on pourrait appeler un « court long-courrier ».

Mais on ne s'est même pas assuré qu'un tel avion puisse desservir ce que l'on affirme aujourd'hui être la seule liaison vraiment rentable, à savoir Paris—New York. Quelle responsabilité pour ceux qui ont imaginé, conçu, pensé, voulu, réalisé un pareil avion en n'engageant pas, préalablement à son lancement, les négociations avec le Gouvernement américain, en ne se demandant pas quelles seraient les réserves, les hostilités, les difficultés qu'il y aurait à surmonter !

De même, au niveau de développement du transport aérien dans les années soixante, on pouvait penser qu'un petit nombre d'appareils supersoniques suffirait à saturer les débouchés possibles. Était-il impossible, également, de prendre conscience des problèmes que nous poserait le développement du supersonique à une époque où la sensibilisation de l'opinion — pas seulement française, mais internationale — aux problèmes écologiques devient presque obsessionnelle ?

Étudions maintenant les pertes enregistrées sur la construction.

Les calculs de rentabilité de la construction de Concorde avaient été faits sur la base d'une série de cent cinquante appareils, ce qui donnait un prix de vente de l'ordre de 350 millions de francs.

Au début de 1973, la plupart des options prises, soit un peu plus de soixante-dix, par les compagnies aériennes ont été annulées : de cela, on ne parle pas ou peu. Les échecs que nous avons subis à ce point de vue dépassent toute imagination. L'État a alors décidé de prendre en charge les frais découlant de la limitation à seize appareils, dont les deux prototypes, du nombre des appareils construits.

Dès lors, et à condition que les cinq appareils restant à placer soient effectivement vendus, la perte constatée sur la vente de chaque appareil sera au minimum, — mes chers collègues, retenez ce chiffre, car il est ahurissant — de 120 millions de francs, et peut-être même comprise entre 150 et 200 millions de francs.

Plus graves encore sont les conséquences pour notre compagnie nationale Air France, car l'achat de Concorde a totalement déléquilibré son fonctionnement.

En 1975, l'État a accordé une dotation en capital exceptionnelle de 400 millions de francs à Air France pour contribuer au financement de l'achat des Concorde. Naturellement, la part de cet achat qui a dû être financée directement par la compagnie nationale a réduit d'autant ses moyens de financement pour la modernisation de sa flotte subsonique ; or, vous savez qu'actuellement, c'est l'un des problèmes les plus graves que la compagnie doit résoudre. Si l'on reste dans la situation présente, la compagnie Air France sera malheureusement concurrencée d'une façon redoutable en raison des retards involontaires que la modernisation de sa flotte, non réalisée, impose.

Examinons maintenant le problème de l'exploitation de l'appareil. La sous-utilisation des quatre Concorde acquis par Air France, en raison de la faible densité du réseau supersonique, a entraîné, pour la compagnie nationale, une perte de l'ordre de 520 millions de francs pour l'ensemble des deux années 1976-1977. En compensation, l'État a accordé à la compagnie nationale, pour l'ensemble de ces deux mêmes années, des subventions d'un total de 475 millions de francs.

Pour équilibrer l'exploitation de Concorde, Air France estime que chaque appareil devrait être utilisé 2 750 heures par an avec un coefficient moyen de remplissage de 65 p. 100.

Si le coefficient de remplissage peut raisonnablement être atteint, en revanche, les 2 750 heures de vol par an et par appareil n'apparaissent pas comme réalisables. En effet, actuellement le temps de vol moyen par appareil n'est que de 1 100 heures par an. La desserte quotidienne de New York devrait permettre de porter cette durée à 1 600 heures, et une desserte bi-quotidienne à 2 200 heures seulement. Ce chiffre, vous le voyez, reste donc largement inférieur au seuil des 2 750 heures.

Il est une objection que j'voudrais évoquer parce que je la trouve d'une rare démagogie. Elle consiste à dire : Ah ! si vous n'êtes pas pour Concorde, c'est donc que vous êtes contre l'industrie aéronautique française. » Affirmation indéfendable, car elle est totalement inexacte. Si la France avait poussé ses études, notamment vers la réalisation d'une Supercaravelle modernisée, nous serions aujourd'hui très bien placés pour lutter sur le plan international en ce qui concerne l'aviation. En outre, le nombre d'heures qui auraient été consacrées à ces constructions aurait largement alimenté le travail des fabrications et, par conséquent, n'aurait porté aucun préjudice à la main-d'œuvre.

On nous a beaucoup parlé, ces derniers temps, des difficultés relatives au droit d'atterrissage de Concorde à New York. Je me demande même si on n'a pas volontairement un peu insisté dans le désir de nous créer quelques problèmes avec les Américains, mais je remarque que l'on est très discret en ce qui concerne le développement de Concorde vers l'Est. Et là, je pose des questions précises à M. le secrétaire d'État. Même s'il ne peut pas y répondre ce matin, il faudra qu'il le fasse par la suite.

Où en est-on avec l'U. R. S. S. ? Avons-nous déjà engagé des négociations avec elle ? On nous a dit qu'aussi longtemps que l'U. R. S. S. n'avait pas mis en service son supersonique, il avait peu de chance d'aboutir. Maintenant, c'est chose faite.

Si nous voulons établir une liaison avec Tokyo, il faudra obtenir une escale en territoire soviétique. Il faudra donc une autorisation de survol de la Sibérie par le supersonique. Or, jusqu'à présent, aucune réponse valable ne nous a été fournie ?

Où en sommes-nous maintenant avec le Japon ? On dit qu'une liaison régulière avec Tokyo soulèvera des difficultés d'ordre écologique.

Voyez-vous, mes chers collègues — et c'est sur cette réflexion que je voudrais terminer — le cas de Concorde est, à mon avis, hautement symbolique. Il montre la légèreté avec laquelle des dépenses considérables dont, à l'origine, on n'avait même pas calculé le coût, ont été engagées. Je le dis très haut, et je le répéterai souvent : la France ne doit plus jamais s'engager à la légère dans des politiques aussi coûteuses. Des études préalables de rentabilité doivent précéder de telles entreprises.

Les finances de l'État ne doivent, en aucun cas, couvrir des déficits considérables, conséquences d'une imprévoyance condamnable.

DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION FLUVIALE

M. le président. La parole est à M. Tinant, pour rappeler les termes de sa question n° 2048.

M. René Tinant. Je demande à M. le secrétaire d'État aux transports de bien vouloir nous exposer les dispositions qu'il compte prendre pour développer la navigation fluviale en France et les perspectives d'intégration du réseau français à grand gabarit à ceux de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne par la liaison Seine-Est.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'État auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports). Vous me demandez, monsieur le sénateur, quelles sont les dispositions que je compte prendre pour développer la navigation fluviale en France. Je puis vous préciser que ce secteur de l'activité du pays retient toute l'attention du Gouvernement et, bien entendu, tout d'abord la mienne.

Avant de vous donner quelques indications sur les moyens que le Gouvernement met et mettra en œuvre, notamment en 1978, je vous indiquerai que la croissance du trafic de la batellerie, et donc du secteur d'activités, est d'abord tributaire des marchés de marchandises eux-mêmes. L'évolution du trafic subit les fluctuations des marchés des matières transportées. Or, ces fluctuations existent.

C'est le cas pour les matériaux de construction qui représentaient, en 1976, plus de 50 p. 100 du trafic par voie d'eau.

C'est le cas aussi des produits agricoles, notamment des céréales, dont la masse dépend des conditions climatiques de l'année.

C'est le cas, enfin, pour les produits pétroliers, en raison de la conjoncture que vous connaissez et de la reconversion progressive et concomitante de certaines centrales E.D.F. au charbon.

Pour adapter ce secteur aux conditions économiques générales, pour développer ses activités et sa compétitivité, le Gouvernement mène plusieurs types d'actions.

Il incite tout d'abord la profession à développer un plus grand dynamisme commercial. C'est ainsi, par exemple, que, pour moderniser le parc des bateaux, une aide financière est allouée aux marins qui cessent l'utilisation de bateaux vétustes ou de conception périmée.

Il existe également une procédure d'aide à la modernisation des bateaux par l'intermédiaire de la société de caution mutuelle créée avec l'aide de l'État. Celui-ci appuie également la création de groupements d'artisans.

Je viens de citer des mesures de fonctionnement dont la liste n'est, bien sûr, pas exhaustive.

Il convient aussi — le Gouvernement s'en préoccupe — de moderniser notre réseau fluvial.

Le projet de budget de 1978 prévoit que les crédits d'investissement destinés à la modernisation et au développement de notre réseau fluvial seront maintenus à un niveau élevé : environ 350 millions de francs sont prévus à cet effet.

Ces crédits concernent, bien sûr, le réseau dit traditionnel. Mais ils concernent également — je répondrai là à la deuxième partie de votre question, monsieur le sénateur — les voies navigables à grand gabarit, notamment le branchement du réseau français à grand gabarit à celui de nos voisins européens.

Concernant ce dernier objectif, qui est important, ainsi que vous le soulignez, le budget de 1978 prévoit la poursuite de l'effort financier essentiellement dans trois directions.

D'abord, 56 millions de francs seront consacrés à la poursuite de la liaison à grand gabarit destinée à raccorder le canal Dunkerque—Valenciennes au réseau à grand gabarit de la Belgique. Après cette tranche de travaux, la jonction avec le réseau belge sera proche.

Ensuite, la liaison Saône—Rhin, qui a fait l'objet d'un programme d'action prioritaire au VII^e Plan, fera l'objet d'inscriptions budgétaires — 165 millions de francs — notamment pour des travaux sur le Rhône et la Saône.

Enfin, l'aménagement de la Moselle, qui, comme vous le savez, est reliée au réseau allemand à grand gabarit, sera poursuivi : près de 30 millions de francs sont prévus pour réaliser l'antenne en direction du complexe sidérurgique de Neuves-Maisons au sud de Nancy.

En ce qui concerne la liaison Seine—Est, les études concernant le tronçon Compiègne—Reims sont terminées. La déclaration d'utilité publique est intervenue.

Cette opération fait actuellement l'objet, comme d'ailleurs la liaison Compiègne—Valenciennes, de contacts entre les divers organismes intéressés afin de rechercher les modalités de financement qui pourraient compléter les moyens provenant du budget de l'Etat.

Il n'est, bien entendu, pas possible de faire tout en même temps en raison des inévitables limitations budgétaires, mais croyez bien que la prolongation de la Seine et de l'Oise, vers l'Est comme vers le Nord, reçoit toute mon attention.

M. le président. La parole est à M. Tinant pour répondre au Gouvernement.

M. René Tinant. Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi tout d'abord de vous remercier des indications que vous avez bien voulu apporter à la Haute assemblée sur un problème particulièrement important qui ne manque jamais de faire l'objet d'un certain nombre d'interventions lors de la discussion des lois de finances.

Vous avez cité quelques chiffres et rappelé les crédits qui seront consacrés à la prolongation de notre réseau dans différentes directions ; mais, avec quelques dizaines de millions de francs seulement, on ne fait pas quelques dizaines de kilomètres de voies navigables. C'est ce qu'on peut regretter. Combien de décennies nous faudra-t-il pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés ?

Pour compléter les précisions fort intéressantes que vous nous avez données, je vais vous livrer quelques chiffres particulièrement caractéristiques de l'état actuel du réseau des voies navigables françaises et du rôle que celui-ci joue au sein de l'ensemble du transport terrestre national.

Sur 8 600 kilomètres de voies, 17 p. 100, soit environ 1 460 kilomètres, se trouvent être conformes au gabarit international pour permettre la navigation des convois de 3 000 tonnes et plus.

Le reste du réseau date de 1880 et aucune amélioration ne semble lui avoir été apportée depuis.

Le transport fluvial représente 6,5 p. 100 du total du transport terrestre national, alors qu'il est de 50 p. 100 aux Pays-Bas, particulièrement bien pourvus, de 25 p. 100 en Allemagne et de 20 p. 100 en Belgique.

Au rapport de la commission des transports du VI^e Plan était annexé un projet de schéma directeur tendant à échelonner sur dix ou quinze ans un développement très important de nos infrastructures en matière de voies navigables.

Celui-ci prévoyait, en particulier, un effort important de remise en état de certains canaux du type « Freycinet » qui apparaissent indispensables aux économies régionales, l'achèvement de la mise à grand gabarit des vallées et le franchissement des seuils entre le Rhin et le Rhône, la Seine et le Nord, la Seine et l'Est.

Ce schéma constitue, bien entendu, un ensemble, mais je dois dire que la dernière proposition formulée — franchissement des seuils entre la Seine et l'Est — a plus particulièrement attiré mon attention dans la mesure où cette liaison permettrait en particulier de désenclaver « économiquement » la région Champagne-Ardenne que j'ai l'honneur de représenter ici.

En effet, il est de plus en plus évident que le transport fluvial devient, dans la chaîne des transports, la prolongation du transport maritime aidant à redistribuer vers un arrière-pays le plus étendu possible les matières premières et énergétiques nécessaires à leur activité économique en provenance des zones littorales et portuaires.

Par ailleurs, la liaison Seine—Est permettrait d'intégrer une grande partie du réseau français à grand gabarit à ceux de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne à travers laquelle pourraient être atteints les pays de l'Est, la mer Baltique, la mer Noire, bref le cœur de l'Europe.

Une telle liaison pourrait avoir, en outre, des effets particulièrement bénéfiques pour l'industrialisation de la région Champagne-Ardenne dans une période où, comme vous le savez, cette région a le triste privilège de connaître l'un des taux de chômage les plus élevés de notre pays.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques réflexions que je voulais vous livrer et qui militent en faveur du développement nécessaire du transport fluvial français en règle générale, plus particulièrement de la mise en chantier de la liaison Seine—Est nécessaire pour l'économie de ma région, mais également indispensable au développement de nos relations commerciales avec nos voisins de la Communauté économique européenne.

LIMITES DE VALIDITÉ DE LA CARTE ORANGE

M. le président. La parole est à M. Chatelain, pour rappeler les termes de sa question n° 2076.

M. Fernand Chatelain. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai signalé que la limitation actuelle de la validité de la carte orange aux parcours situés en Ile-de-France obligeait de nombreux travailleurs occupant un emploi dans la banlieue parisienne et habitant les régions limitrophes à se déplacer pour prendre le train dans les gares où la carte orange peut leur être délivrée. Cela a notamment pour conséquence, outre les inconvenients qui en résultent pour les travailleurs eux-mêmes, de bloquer le stationnement sur les parkings et dans les rues situées à proximité de ces gares au détriment du commerce local.

Je vous demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour remédier à cette situation, notamment s'il ne serait pas plus logique de décider que tout travailleur employé dans un établissement situé en Ile-de-France a la possibilité d'utiliser la carte orange à partir de la gare la plus proche de son domicile, même située hors de cette région.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports). Monsieur le sénateur, la carte orange est un titre de transport qui fait partie de la tarification des transports parisiens. Cette tarification spécifique d'agglomération s'applique dans des limites bien précises. Le périmètre considéré est d'ailleurs celui où est perçu le versement de transport à la charge des entrepreneurs, affecté à la compensation des réductions de tarifs consenties aux salariés et donc à celle qui est relative à la carte orange.

Toute fixation de limite pose, bien sûr, des problèmes. Consistent de ceux-ci, j'ai demandé, en mars 1976, à la S.N.C.F. de permettre l'utilisation successive de la carte orange dans sa zone de validité et de la carte hebdomadaire de travail jusqu'à la distance normale d'utilisation de celle-ci, soit soixante-quinze kilomètres. Cette mesure permet donc, je pense, de répondre aux préoccupations que vous avez exprimées. Au-delà de cette distance, l'usage combiné d'une carte d'abonnement S.N.C.F. avec une carte orange de zone ou une carte hebdomadaire de métro conduit à des dépenses de transport encore raisonnables.

Enfin, je crois utile de rappeler que la modification des limites d'utilisation de la carte orange ou la création de tarifications spécifiques dont le coût sera compensé par les demandeurs ne peut être envisagée que dans le cadre de la nouvelle organisation des transports parisiens que nous allons définir en étroite concertation avec la région d'Ile-de-France.

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

M. Fernand Chatelain. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir bien voulu répondre à ma question, mais cette réponse ne me satisfait pas, dans la mesure où elle ne me permet pas de régler le problème.

En effet, chaque jour, des dizaines de milliers de personnes viennent travailler dans les usines, les bureaux, les magasins, les administrations de Paris et de la proche banlieue, souvent de fort loin, de plus en plus loin d'ailleurs !

Ce n'est pas qu'ils éprouvent un plaisir particulier à passer des heures prises sur leur repos dans les moyens de transport. C'est parce que la politique d'urbanisation appliquée actuellement les contraint à se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail, parce que Paris est progressivement vidé de sa population laborieuse pour faire place à des bureaux de plus en plus nombreux, parce que la spéculation foncière, au augmentant le coût des terrains, le coût des loyers, des appartements,

les rejette de plus en plus loin du centre de l'agglomération où sont implantées la grande majorité des activités professionnelles, parce que leur aspiration à un logement confortable, à un peu plus d'air, à un peu de verdure ne peut pas être satisfaite dans les ensembles construits avec l'unique but de produire des profits immobiliers pour les promoteurs et les banques.

Voilà quelques dizaines d'années, l'ouvrier, l'employé qui travaillaient à Paris ou dans la proche banlieue se logeaient dans la capitale ou dans les localités de la proche banlieue. Maintenant, ils sont amenés à s'installer à la périphérie de la région et même hors de l'Île-de-France, mais ils doivent continuer à venir travailler dans la capitale ou sa proche banlieue.

Sous le poids de l'action revendicative en fonction de la nécessité de faciliter l'usage des transports en commun, le Gouvernement a dû créer la carte orange, mais il l'a fait avec la volonté de limiter au minimum le coût de cette décision pour les pouvoirs publics et les grandes entreprises industrielles et bancaires de la région parisienne. Sur ce point, je crois que votre réponse confirme cette orientation.

Les zones tarifaires, le refus d'étendre la validité de la carte orange à toute l'Île-de-France et à tous les travailleurs ayant un emploi dans cette région se révèlent les causes de nouvelles sujétions pour les usagers des transports en commun d'Île-de-France et pour les habitants des localités situées à la limite des zones de validité de ladite carte.

C'est ainsi — je parle d'une région que je connais bien — que des centaines d'habitants du département de l'Oise sont contraints d'aller prendre le train dans le Val-d'Oise à la gare de Persan-Beaumont, malgré la présence de gares plus proches de leur domicile. Parce que c'est plus pratique pour eux, ils utilisent leur automobile pour se rendre à la gare, la rangeant pour la journée dans les parkings existants ou, ceux-ci étant devenus insuffisants, dans toutes les rues avoisinant la gare. Ainsi, dans la localité de Persan, 67 p. 100 des voitures stationnées dans la journée sont immatriculées dans l'Oise. Résultat : les clients des commerces situés à proximité des gares n'ont plus la possibilité de venir faire leurs courses, ce qui est très préjudiciable pour le commerce local. Cette situation se retrouve dans toutes les localités où est située une gare implantée à la limite de la zone de validité de la carte orange ou d'une zone tarifaire.

C'est pourquoi nous pensons, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il est nécessaire de prendre les mesures permettant d'humaniser les conditions de transport dans les grandes agglomérations, de réduire les inconvénients et les sujétions qu'elles imposent aux usagers.

Pour l'Île-de-France, nous pensons souhaitable que la carte orange soit étendue à toute la région, que tous les travailleurs ayant une activité dans cette région puissent en bénéficier à partir de la gare ou du moyen de transport le plus proche de leur domicile, que, dans un premier temps, les zones tarifaires soient réduites et que chaque travailleur puisse bénéficier d'un tarif social journalier, quels que soient sa résidence et son lieu de travail.

Ces mesures, avec l'amélioration des infrastructures existantes, des lignes d'autobus d'intérêt local ou départemental en correspondance avec la S.N.C.F., le développement des parkings et la création de nouvelles aires de stationnement permettraient de rendre plus supportables les conditions de transport de ceux que l'on ne peut, hélas ! plus appeler les banlieusards. Elles permettraient aussi de libérer de l'asphyxie toutes les localités têtes de ligne de la périphérie de la région parisienne.

Que l'on ne vienne pas nous dire que ces mesures sont financièrement insupportables. Voilà déjà plusieurs années que le groupe communiste a déposé une proposition de loi tendant à assurer la priorité aux transports collectifs et un développement harmonieux des transports et de la circulation dans les agglomérations urbaines.

Je suis persuadé qu'une nouvelle politique fondée sur l'application d'un bon programme, donnant les moyens d'une politique sociale et dégagant les ressources nécessaires, rendrait moins pénibles les conditions de transport des travailleurs que le système actuel oblige à se déplacer pour se rendre à leur travail.

FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DES JEUNES DANS LES ÉCOLES, COLLÈGES ET LYCÉES

M. le président. La parole est à M. Ferrant, pour rappeler les termes de sa question n° 2051.

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, ma question a pour objet de demander à M. le ministre de l'éducation de bien vouloir exposer les dispositions que le Gouvernement entend prendre pour améliorer la formation économique et sociale des jeunes dans les écoles, les collèges et les lycées.

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

M. René Haby, ministre de l'éducation. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les dispositions prévues pour améliorer la formation économique et sociale des jeunes dans les écoles, les collèges et les lycées sont effectivement incluses dans l'ensemble des mesures prises pour rénover l'enseignement de l'histoire et de la géographie dans les nouveaux programmes.

Cet enseignement, sans altérer les apports spécifiques de ses différentes composantes, doit constituer un ensemble cohérent destiné à donner aux élèves des connaissances volontairement limitées, mais sûres, et surtout des moyens de connaissances et des méthodes de nature à leur permettre de se situer avec précision dans l'espace et dans le temps, de mieux comprendre les problèmes économiques et sociaux qui s'y posent, de connaître les mécanismes élémentaires de cette vie économique et sociale et, par conséquent, d'apporter une conscience plus éclairée à l'exercice réfléchi des droits et des devoirs de l'homme et du citoyen.

Les objectifs généraux assignés à cet enseignement à travers les différents cycles de formation seront les suivants : tout d'abord, procurer la maîtrise des langages et du vocabulaire précis qui sont spécifiques au domaine économique ; assimiler très progressivement, bien sûr, les connaissances concrètes et pratiques utiles au comportement des futurs consommateurs et producteurs, et aussi, en fonction du niveau des élèves, de leur âge, des concepts abstraits touchant à ces sujets.

Les élèves apprendront enfin à manier les sources d'information — textes divers, y compris ceux de la presse, photographies, cartes, statistiques, graphiques — permettant de recevoir les éléments nécessaires à la réflexion. Un effort particulier sera accordé, dans ce domaine, à l'observation directe du milieu local, c'est-à-dire des phénomènes qui entourent, au niveau familial, au niveau de l'agglomération ou du quartier, les élèves eux-mêmes.

On peut donc attendre de ce nouvel enseignement le développement, d'une part, de l'aptitude à établir des relations entre des faits de nature différente, à analyser une situation économique et sociale saisie dans sa complexité et son évolution, et, d'autre part, de l'aptitude à réagir en face du flot d'informations apportées par les mass media, c'est-à-dire à savoir les critiquer, les trier, les organiser.

En définitive, ces différents domaines de formation — l'histoire, la géographie, les sciences politiques, économiques et sociales — s'intégreront dans le nouvel enseignement en tant que moyens au service d'une éducation globale pour une meilleure connaissance de l'héritage culturel de l'humanité et du monde dans lequel vont vivre les élèves.

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

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la plupart des observateurs et des spécialistes qui se sont penchés sur les conditions de la formation économique et sociale des jeunes — je pense, en particulier, au Conseil économique et social qui y a consacré un avis — sont d'accord pour affirmer que l'amélioration du niveau général de l'information économique et sociale des Français passe nécessairement par le relais de l'école, et que l'élevation du niveau moyen des connaissances et des préoccupations économiques et sociales passe par le développement de la formation économique et sociale à l'école.

C'est la raison pour laquelle je me suis permis, monsieur le ministre, de vous poser cette question orale. Tout en vous remerciant vivement des indications que vous avez bien voulu nous fournir, vous me permettez néanmoins de vous faire part de quelques préoccupations à l'égard de ce problème particulièrement important dans une société où l'économie prend une part de plus en plus grande. La formation économique et sociale dans les écoles, les collèges et les lycées devrait concerner l'ensemble des élèves, car il s'agit là d'un puissant moyen d'éviter la trop grande coupure que nous constatons à l'heure actuelle entre l'enseignement et la vie active.

Le Conseil économique et social a préconisé un certain nombre de mesures très intéressantes. Parmi celles-ci, j'ai relevé, en particulier, l'amélioration de la formation des maîtres, notamment au niveau des écoles normales où il conviendrait sans doute d'appliquer réellement les propositions faites par la commission de l'information du VI^e Plan, à savoir la nomination dans chaque école normale d'un professeur chargé de l'introduction de la dimension économique et sociale dans la formation donnée aux futurs instituteurs, la participation des responsables de la vie économique et sociale à cette formation, ainsi que l'organisation de stages d'initiation aux réalités économiques et sociales et à leur pédagogie pour les instituteurs dans le cadre de leur formation continue.

Au niveau des collèges, il serait sans doute bon qu'un certain nombre d'heures puisse être mis à la disposition d'une initiation économique et sociale, qui suppose une amélioration du matériel

pédagogique disponible et une formation complétée des maîtres et ce, en particulier, au niveau des collèges d'enseignement technique et des centres de formation d'apprentis.

Au niveau des lycées, une double initiation à la politique économique et à la lecture des informations économiques et sociales paraît s'imposer, ce qui suppose, bien entendu, la présence de nombreux professeurs ayant reçu une formation adéquate, ainsi que la mise à la disposition des établissements des moyens nécessaires à l'acquisition des nombreux documents particulièrement utiles à cette discipline.

Par ailleurs, une meilleure connaissance des activités du monde professionnel serait également la bienvenue au niveau des collèges et des lycées.

Il va de soi que la formation économique et sociale dispensée dans nos écoles, nos collèges et nos lycées, ne peut l'être qu'en préservant l'une des données fondamentales de notre démocratie, à savoir le pluralisme des idées, car, ainsi que le soulignait le rapport sur l'information économique du VI^e Plan, « la recherche de l'objectivité ne peut résulter que de la confrontation des points de vue que seule l'organisation délibérée du pluralisme peut rendre possible ».

M. René Haby, ministre de l'éducation. Je demande la parole.

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

M. René Haby, ministre de l'éducation. Je formulerai une observation très brève pour compléter l'information de M. le sénateur.

Effectivement, l'idée directrice de la réponse qui vous a été présentée est que l'ensemble des élèves recevra une formation économique.

A la différence de ce qui se passe actuellement, où seuls les élèves de la section B du second cycle reçoivent cette formation, la réforme des programmes prévoit que, dès la classe de sixième, une information, bien entendu adaptée à leur âge, sera donnée à tous.

De même, au niveau des classes de seconde et de première, dans le cadre du second cycle rénové, tous les élèves recevront en même temps qu'une formation historique et géographique, une formation économique.

Je voudrais également préciser, monsieur le sénateur, qu'en ce qui concerne la formation des maîtres, une première étape est franchie, puisque, dans le cadre de la mise en place des nouveaux programmes de sixième, qui prévoient l'observation du milieu et l'acquisition de certains concepts économiques, les professeurs d'histoire et de géographie qui en sont chargés ont tous reçu, l'année dernière, du centre national de documentation pédagogique, une information sous forme écrite et sous forme de réunions de travail, au cours de stages. La préparation à cet enseignement économique est donnée depuis la rentrée dernière.

AGRANDISSEMENT ET RÉNOVATION DU LYCÉE PAUL-BERT, A PARIS

M. le président. La parole est à Mme Perlican, pour rappeler les termes de sa question n° 2073.

Mme Rolande Perlican. Monsieur le ministre, j'ai attiré votre attention sur les conditions de vie et d'étude des élèves du lycée Paul-Bert dans le XIV^e arrondissement, ainsi que sur les conditions de travail du personnel de ce lycée, qui sont liées au problème de l'agrandissement, posé depuis plusieurs années.

Je vous demande quelles mesures vous comptez prendre pour que les crédits nécessaires à l'agrandissement du lycée soient débloqués dans les plus brefs délais et les travaux d'exécution mis en route très rapidement.

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

M. René Haby, ministre de l'éducation. Le problème le plus urgent pour le lycée Paul-Bert à Paris concernait la construction d'une demi-pension commune au C.E.S. et au lycée. Ce problème est actuellement résolu puisque j'ai décidé d'en assurer le financement sur les crédits du fonds d'action conjoncturelle récemment débloqués.

Quant au problème général que vous posez au sujet de cet établissement, c'est-à-dire sa restructuration et sa modernisation, il fera l'objet de travaux ultérieurs dont l'année de financement est laissée à l'initiative du préfet de la région Ile-de-France, responsable de la programmation des constructions scolaires du second degré, après avis des instances régionales, dans le cadre de la décentralisation des opérations d'équipement.

Actuellement, un dossier technique est en cours d'étude dans les services administratifs concernés.

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

Mme Rolande Perlican. Monsieur le ministre, les crédits destinés à la construction d'une cantine sont effectivement débloqués, ce qui est satisfaisant. Mais nous ne savons pas encore quand les travaux commenceront.

Quant à la deuxième partie de ma question, vous me permettez de faire quelques observations car votre réponse ne me donne pas satisfaction. Le problème de l'agrandissement de ce lycée est posé depuis 1966. Il compte actuellement près de mille élèves pour une capacité de six cents.

Dans l'ancien petit lycée, maintenant transformé en C.E.S., les heures d'étude se font actuellement dans les escaliers; les cours de musique, dans un bâtiment de fortune; les cours de gymnastique dans un préau qui est, de plus, un carrefour entre les classes. Les sanitaires sont d'un autre âge. S'il y avait le feu, les voitures de pompiers ne pourraient absolument pas pénétrer dans la cour du C.E.S., ce qui serait, vous vous en doutez, dramatique.

A plusieurs reprises, des promesses ont été faites. En 1973, des crédits ont été prévus pour l'achat de terrains situés aux 4 et 6, rue Huyghens; ceux-ci avaient fait l'objet à l'époque d'une procédure de réserve d'utilité publique.

Ce projet a été abandonné et en réponse à une lettre de M. Férignac, conseiller de Paris, en mars 1977, le cabinet du préfet a fait savoir que les services préfectoraux avaient renoncé à la procédure d'expropriation, s'agissant d'ateliers d'artiste à préserver. Un projet de surélévation du lycée a été mis à l'étude et confirmé au début de l'année 1977. Les crédits, dit-on, étaient prévus pour 1979 et les travaux pour 1980.

Or, en septembre dernier, nous constatons que des démolitions étaient entreprises au 4 de la rue Huyghens, et nous apprenons qu'un permis de construire avait été délivré en juillet 1977 à une société privée pour la restauration d'un bâtiment de trois étages à usage d'habitation. Il n'était donc plus question de préserver des ateliers d'artiste, mais il fallait trouver une autre solution pour le lycée.

Cette situation, vous le comprendrez, a soulevé une légitime inquiétude chez les enseignants, les parents et les élèves.

Depuis plus de onze ans, les conditions de fonctionnement de ce lycée ne cessent de s'aggraver et, bien entendu, on est en droit de s'inquiéter. Il apparaît que sa situation, comme d'ailleurs celle d'autres établissements, tel le lycée d'Etat Raspail, qui est plus que vétuste et dont la dégradation est très avancée, résulte de la politique d'économie qui est pratiquée actuellement dans ce domaine comme dans d'autres. C'est une des illustrations, parmi d'autres, de la crise de l'enseignement.

C'est pourquoi votre réponse ne peut me satisfaire. Les parents d'élèves, les enseignants, les élèves, apprécieront la différence entre les déclarations d'intention et les faits depuis onze ans. Quant à nous, nous continuerons, bien entendu, à soutenir leurs aspirations et leur action jusqu'à ce que nous obtenions satisfaction sur la question posée ici, pour laquelle je n'ai pas reçu d'assurances effectives.

— 4 —

POLITISATION DE L'ENSEIGNEMENT

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Roger Quilliot demande à M. le ministre de l'éducation des précisions à la suite de ses déclarations relatives à la volonté de lutte contre la politisation de l'enseignement.

M. Haby a condamné à Rennes « l'endoctrinement des jeunes » et « les propagandes insidieuses ». Il a par ailleurs déclaré à Clermont-Ferrand : « Ces propagandistes sans scrupules sont essentiellement des enseignants communistes et socialistes ».

M. Quilliot demande à M. le ministre de l'éducation de quels critères il dispose pour juger du caractère insidieux d'un enseignement, quelles preuves sont à sa disposition lui permettant de porter de telles accusations et s'il considère qu'un éducateur socialiste est, par essence, plus suspect qu'un recteur R.P.R.

Par ailleurs, M. Roger Quilliot interroge également M. le ministre sur le point de savoir s'il faut penser qu'il existe une bonne et une mauvaise interprétation de l'art de gouverner, si l'on doit, en supprimant le découpage scolaire géographique, comme on l'a suggéré, créer des établissements où l'idéologie serait bonne et d'autres où elle serait mauvaise, et s'il ne pense pas que ce dualisme politique est contraire à la notion de service public.

Considérant que les déclarations de M. le ministre mettent en question le sens et le contenu du mot « laïcité », il demande à M. Haby qu'il en soit débattu d'urgence. (N° 93.)

La parole est à M. Quilliot, auteur de la question.

M. Roger Quilliot. Monsieur le ministre, au mois de mai dernier, vous avez déclenché une vaste offensive contre ce que vous appelez « la politisation des établissements scolaires ».

Que le résultat des élections municipales ait été pour quelque chose dans ce prurit, c'est si évident que vous y avez vous-même fait allusion à plusieurs reprises. Et c'est en vous fondant sur une analyse de la composition des conseils municipaux que vous avez relancé la polémique, à Clermont-Ferrand, le 17 septembre dernier.

Je ne me placerais pas au niveau épisodique et épidermique où vous vous êtes placé : le problème de l'objectivité et de l'impartialité de l'enseignement mérite d'être traité avec hauteur, et je m'y efforcerais pour ma part.

Votre propos, tel qu'il a été développé à maintes reprises, sous-entend, quand il ne l'exprime pas clairement, que le souci d'objectivité serait en recul dans l'enseignement public, que les enseignants y seraient plus engagés que jamais et de façon unilatérale, et que les établissements scolaires ne seraient plus les havres de paix publique qu'ils furent par le passé.

C'est à cette mythologie que je m'en prendrai. Que l'enseignement supérieur ait toujours été dominé par des esprits qui ne cachaient ni leurs engagements philosophiques, ni leurs engagements politiques, est une évidence : un Jules Michelet marqua, jusque sous Napoléon III, des générations de jeunes historiens et leur insuffla, en même temps que le respect d'un Moyen Âge méconnu, un progressisme mystique. Un Faguet, qu'on ne saurait mettre sur le même pied, un Brunetière, furent, en revanche, les chantres d'un conservatisme qui paraîtrait aujourd'hui caricatural. Qui ignore qu'il y ait, entre autres, deux lectures de Jean-Jacques Rousseau, l'une maurrassienne de Lasserre, l'autre marxiste de Groethuysien ? Merleau-Ponty ou Raymond Aron, qui furent sur les mêmes bancs de l'école normale supérieure, n'ont jamais recherché, dans leurs cours, autre chose que l'exposé de leurs propres vues politiques ou philosophiques. Quant à l'honorable Premier ministre, je ne sache pas que ses cours d'économie aient prétendu à l'objectivité. Il a écrit le Barre, il a enseigné le Barre et nul ne s'en est jamais plaint.

Vous m'objecterez que vous ne visez pas l'enseignement supérieur dont Mme Saunier-Seïté a fait, au propre et au figuré, une chasse gardée, mais l'enseignement secondaire et l'enseignement primaire. Je vous rétorquerai que vous n'empêchez jamais les fortes personnalités d'exister — Dieu merci — et que vous n'auriez pas obligé, hier, Sartre ou Simone de Beauvoir, Garaudy ou Pierre Boutang à être inodores, incolores et sans saveur, fût-ce dans des classes de terminales. Et le Barre, utilisé dans un lycée, n'en reste pas moins un classique du libéralisme. Sans aller aussi loin, ou aussi haut, il me souvient d'avoir entendu en classe de quatrième, dans le modeste collège de Béthune, deux enseignants : l'un militait ouvertement dans les mouvements pacifistes de l'avant-guerre, l'autre distillait, inconsciemment sans doute, le nationalisme maurrassien au long de ses cours. Que pensez-vous qu'il arriva ? Eh bien, c'est au dernier que je m'attachai jusqu'à sa mort, en 1950, sans jamais partager quelque une de ses convictions. Il est vrai que je le vis, sous l'occupation, pourchassé pour gaullisme par l'illustre Abel Bonnard et que le caractère qu'il manifesta alors avait pesé plus lourd que les apparences idéologiques car, comme le disait Jaurès, « on ne peut enseigner que ce que l'on est ».

Quant aux maîtres primaires, il n'est pas si loin le temps où, de droite, on les traitait de « séminaristes laïques » et, de gauche, on les louait d'être « les fantassins de la République ». Fantassins, ils l'avaient été en 1914, souvent aux postes d'officiers ; ils avaient défendu dans les tranchées une République à laquelle ils croyaient ; la plupart étaient radicaux-socialistes ou socialistes et ne s'en cachaient pas. La France avait-elle à s'en plaindre ? Non, sûrement. Et si j'avais à porter jugement, je dirais que les maîtres d'aujourd'hui, souvent recrutés au rabais, dans une société en crise de valeurs, sont moins assurés dans leur attachement à la République et à la laïcité que ne l'étaient leurs prédécesseurs. Cela explique peut-être bien des choses sur lesquelles je reviendrai.

Le contenu de l'enseignement était-il plus objectif hier ? Soyons sérieux. Nos manuels d'histoire, de littérature ou de philosophie ont longtemps véhiculé des analyses souvent grossières : qui oserait soutenir l'objectivité de ces morceaux choisis, qui étaient encore en usage il y a vingt ans, où *Le contrat social* était traité de texte utopique et puéril qui ne résistait pas à l'analyse ? C'est bien une prise de position politique, que je sache !

La vérité est que l'auteur dudit manuel n'avait jamais lu *Le contrat social*. Et que dire de ces manuels d'histoire où s'étaient en un long chapitre les litanies de la Terreur de 1793, mais d'où l'on ressortait sans rien connaître de la férocité versaillaise de 1871 ? Pourtant, les Versaillais avaient fait en quinze jours quasiment autant de victimes que la Terreur en quinze mois, et c'est sans doute pourquoi chaque ville de France possède sa place ou sa rue Adolphe-Thiers tandis que Robespierre est partout ignoré. Et qui prétendra que les notions de liberté ou de justice, selon qu'elles étaient analysées par le Cuvillier

scientiste et socialisant ou le manuel du jésuite Foulquié, qui avaient cours dans les établissements publics, ne portaient pas la marque de leur auteur ?

Dira-t-on enfin que l'école et l'université n'ont jamais été des îlots de paix dans la marée de l'histoire ? Egrenons quelques dates, m'en tenant à ma seule mémoire.

1936 : les camelots du roi font la loi à la Sorbonne, et dans mon modeste collège, où les jeunes bourgeois sont beaucoup plus nombreux que les rejetons de la classe ouvrière, les bagarres vont bon train. « Frente crapular », « voyous en casquette » criaient les uns, « réac » répondaient les autres. Tels étaient les termes à la mode à l'époque. Cela ne nous empêchait pas de nous retrouver en camarades sur les terrains de sport et les liens durables contractés à l'époque doivent fort peu à la politique.

1940-1944 : les élèves se partagent en gaullistes et en collabos ; on célèbre encore le sacrifice de jeunes lycéens engagés dans la clandestinité ou manifestant dans Paris le 14 juillet ou le 11 novembre.

En 1944, des comités d'épuration fonctionnent, dans certains établissements scolaires parisiens notamment, et la justice va jusqu'à recourir au témoignage des élèves. Je ne m'en suis pas réjoui, n'ayant jamais eu le moindre goût pour la justice populaire. Mais cela fut.

En 1962 encore, nos établissements secondaires se partagent sur le problème algérien et le gouvernement d'alors, celui du général de Gaulle, va jusqu'à faire lire en classe, par les professeurs, des sortes d'ordre du jour dont j'approuvais le fond, mais non le principe.

Enfin, vint 1968 qui, selon de Gaulle et Malraux, révéla une « crise de civilisation ». Et vous voudriez qu'il n'en restât rien, que nos jeunes demeurent indifférents à cette remise en cause du passé et à leur propre avenir ! Le chômage est là qui atteint leurs proches — en 1936, les enfants de chômeurs n'allaient pas au collège ; aujourd'hui, ils y sont — le chômage les guette eux-mêmes à leur sortie de l'enseignement. Ils sont touchés directement et l'apolitisme même, fait naguère d'ignorance, devient au mieux réflexe de fuite.

J'en conclus avec cette première série d'observations : non, le contenu de l'enseignement n'a jamais été à proprement parler objectif, car l'objectivité n'existe ni en histoire, ni en économie, ni en philosophie, ni même en littérature. Et la prétention scientifique des auteurs, qui demeure honorable et souhaitable, ne peut rien ou fort peu contre leurs propres pesanteurs. Non, les enseignants ne sont pas engagés aujourd'hui plus qu'ils ne l'étaient hier, et s'il est vrai — vous l'avez constaté à Clermont-Ferrand — que 14 p. 100 des conseillers municipaux des villes sont enseignants, que 85 p. 100 sont à gauche, c'est qu'ils disposent plus librement de leur temps, que, par leurs fonctions, ils se trouvent plus à l'aise dans une démocratie libérale dominée par l'art du verbe. C'est, enfin, qu'avant la guerre, les instituteurs étaient écartés de la compétition électorale communale. Non, enfin, jamais les écoles n'ont été à l'abri des grands mouvements de l'histoire, des grands conflits internationaux ou sociaux. Erckmann-Chatrian ou Barrès n'étaient pas, en tant qu'auteurs, plus innocents que Sartre ou Foucaud. Et cela est si vrai qu'en 1899 déjà, une offensive était lancée contre les enseignants socialistes. Jaurès s'écriait alors : « Si vous persévérez dans cette voie, vous rendriez impossible tout enseignement vivant et ardent dans les écoles du peuple, vous prépareriez une sorte de divorce entre le peuple ouvrier et ses maîtres. »

N'y a-t-il pour autant aucune bavure à déplorer, aucune précaution à prendre ? Loin de moi cette pensée. De ce que les enseignants ne sont pas castrables à merci, il ne s'ensuit nullement qu'ils ne doivent pas refréner leur tendance au prosélytisme, s'ils en ont ; de ce que l'école ne peut demeurer étrangère à l'histoire, il n'en découle pas qu'elle doive devenir le champ clos des luttes partisans ; de ce que le contenu de l'enseignement soit difficilement neutre, il n'en résulte pas qu'il ne puisse être serein et tolérant.

Vous me tirez par la manche, mentalement s'entend, et allez me répondre : « C'est bien ce que je dis ». Ce n'est pas exactement ce que vous avez dit. Le 10 mai, à France-Inter, interrogé sur la possibilité d'enseigner l'histoire, la philosophie ou l'économie en faisant abstraction de toute idéologie, vous répondez, selon du moins ce qu'en a rapporté la presse : « Si ce n'est pas possible, il faut les supprimer de l'enseignement. » Le lendemain, surpris j'imagine par l'énormité de vos propos, vous nuancez dans un communiqué : « C'est seulement... si elles étaient uniquement le moyen d'un endoctrinement politique idéologique que cela ne serait pas acceptable », et vous faites confiance aux enseignants. Voilà qui va bien : vous vous êtes rendu compte que vos propos d'humeur vous conduisaient tout droit à une censure dérisoire.

Mais, parallèlement, vous lancez l'idée « d'un assouplissement de la carte scolaire » et vous ajoutez : « Je comprends parfaitement que si certains établissements imposent des

contraintes idéologiques ou morales inadmissibles à certaines familles, ces familles demandent que leur enfant fréquente un autre établissement. » Ainsi, comme pour certaines universités, vous envisagez la juxtaposition de lycées rouges et de lycées blancs — c'est la logique même d'un certain enseignement privé ; à chaque parent une école selon ses convictions — et vous rompez avec la tradition républicaine, la vraie, la seule, celle de Jules Ferry que vous invoquez, celle d'une école ouverte à tous.

A Rennes, vous avez complimenté les proviseurs ou enseignants qui ont pris parti pour la majorité. Il faut, paraît-il, les encourager. Mon Dieu ! Personne ne leur conteste le droit à l'expression. Irons-nous jusqu'à les plaindre ? Je ne connais guère de recteurs socialistes, monsieur le ministre. J'en connais, en revanche, qui ne cachent nullement leurs choix politiques. C'est le cas de l'actuel recteur de Clermont-Ferrand et nos relations n'en sont pas moins correctes. Un recteur R.P.R. est, à mes yeux, aussi honorable qu'un professeur socialiste. Mais le contraire ne serait-il plus vrai ? Avez-vous souffert de vos opinions dans votre carrière ? Cela nous étonnerait fort. Comme le disait excellemment le journal *Le Monde*, « les suggestions du ministre de l'éducation nationale reviennent aujourd'hui à favoriser les proviseurs partisans du Gouvernement. Cela s'est toujours fait et sous tous les régimes. Mais, jusqu'à présent, cela ne se disait pas. » Votre franchise devrait au moins ravir Mme Giroud.

Le 17 septembre, vous dites à Clermont-Ferrand ce que l'on sait. Le 15 octobre, vous lancez une idée heureuse : l'institut national de la presse à l'école. S'il s'agit d'apprendre aux élèves à maîtriser les médias, bravo ! Mais chassera-t-on de la presse et de la télévision tout ce qui, de près ou de loin, touche à la politique, à la vie sociale ? Vous voilà pris vous-même, et ceux qui vous entourent, dans le réseau de contradictions nées de vos craintes politiques et de vos aspirations pédagogiques. Le technicien de l'enseignement que vous êtes encore et le politique que vous aspirez à devenir se contrebattent.

Parce que les socialistes que nous sommes se refusent à opposer le maître au citoyen, à séparer l'élève du futur citoyen, à privilégier les parents ou les maîtres au détriment de l'élève, ils sont sans doute à même de mieux saisir les difficultés de mise en œuvre de ce que j'appellerai une laïcité ouverte. Et c'est à quoi je voudrais maintenant m'attacher.

Certes, je ne l'ai pas contesté, il y a des bavures — il y en a toujours eu. Mais comment voudrait-on que cette volonté de couper la France en deux — souvenez-vous de l'énorme sottise proférée par Malraux : « il n'y aura désormais que les communistes et nous », les communistes et tout ce qui les touche de près étant agents de l'étranger — cette volonté concrétisée par l'ensemble du dispositif électoral, n'ait pas d'effet sur la vie scolaire ? Notre système présidentiel, je ne dis pas présidentiel, ne s'est implanté en France qu'à coups de bélier — du genre « ce sera moi ou le chaos » et tant d'autres calembredaines — qui ont rejeté aux enfers une partie du pays et la plus grande partie des enseignants qui partageaient ces aspirations.

Mais il y a plus grave : venant après les lois Marie-Barangé, la loi Debré a créé deux types d'enseignement, également pris en charge par l'Etat : l'un où le maître se voyait cantonné dans la neutralité ; l'autre — et je pense à l'enseignement privé — où la neutralité lui était interdite ; l'un où l'expression de ses convictions propres n'était en aucun cas permise au nom du respect dû aux convictions du père ; l'autre où on l'incitait à exprimer librement ses sentiments et ses croyances pourvu qu'elles coïncident avec les volontés du père.

Imaginons un transport collectif, service public, où le chauffeur se voit prié de suivre un itinéraire fixe et de ne pas s'entretenir avec les voyageurs ; et l'autre, un transport individuel, où le chauffeur évolue à sa guise, fixe son parcours, pour peu qu'il s'en tienne à l'adresse fixée par le voyageur. Que diriez-vous si, arguant de ce que le métro et les autobus sont subventionnés, les usagers du taxi vous demandaient le même soutien ? Obscurément, le fait a été ressenti dans l'enseignement public comme une sorte de *deminutio capitis*, si j'ose dire.

Voilà dix-neuf ans déjà, j'avais mis en garde contre les conséquences d'une telle discrimination intellectuelle : « Vous risquez », écrivais-je — veuillez m'excuser de me citer — « que la politique entre demain dans les écoles, au nom du même droit à la libre expression que vous venez de reconnaître à certains ; et puisque l'endoctrinement est un devoir pour certains maîtres, craignez que d'autres ne s'en fassent un devoir envers eux-mêmes ou leurs convictions ». Vous découvrez aujourd'hui, dans certains excès, le beau résultat de la démesure de vos prédécesseurs.

Sans doute ces réactions plus ou moins obscures ont-elles été favorisées par l'instabilité où l'on maintenait l'éducation. La valse des ministres au long des années — vous êtes l'un des seuls qui ait « subsisté », si je puis dire, assez longtemps à ce poste — la multitude des projets de réforme élaborés dans une civilisation en crise n'ont pas assuré la stabilité des esprits.

Pis, ce régime a laissé se dévaloriser le statut matériel et le statut moral des enseignants. J'ai vu mes meilleurs élèves préférer un poste d'employé de banque, plus rémunérateur, à celui d'instituteur : la France allait ainsi, dans la logique du libéralisme, avancé ou non, accorder plus d'avantages à ceux qui s'intéressent à notre argent, comme le dit la publicité, qu'à ceux qui s'intéressent à ses enfants. Ce choix de la collectivité entraînait un recrutement amoindri dans sa qualité, une moindre rigueur dans le comportement ; à la limite, un comportement de salarié moyen sans rapport avec les grandeurs et les servitudes de l'enseignement.

Au total, avec des arrière-pensées tantôt électorales, tantôt politiques au sens fort du terme, on a sapé, plus ou moins consciemment, cet édifice considérable qu'était l'enseignement public ; en un moment où l'arrivée en masse d'élèves nouveaux allait entraîner de profondes mutations, on a tergiversé devant les réformes à entreprendre et abandonné les maîtres au doute, au désarroi où ils sont toujours, s'interrogeant sur leur métier et sur la façon de le conduire.

Car le métier d'enseignant, comme la nostalgie, n'est plus ce qu'il était. Les médias occupent, vous l'avez dit, une place essentielle. L'éducation, c'était hier les parents, plus les maîtres ; c'est aujourd'hui, les parents fort peu, les médias, beaucoup, et le maître, très relativement. Où nos enfants apprennent-ils l'histoire, la géographie, la littérature même ? Devant un poste de télévision. On n'a lu ni Balzac, ni Maupassant, ni Stendhal ; mais on en connaît les adaptations télévisées. Tant mieux si elles sont bonnes — cela arrive. On a quelque chance, une fois l'an, de voir Molière, à la télévision, ou Musset ; on y trouvera une page d'histoire en film, suivi de débats inégaux. Mais surtout, on y apprendra toutes sortes de choses — le meilleur et le pire, l'essentiel et l'anecdotique — sur l'histoire du monde, celle d'hier, comme celle d'aujourd'hui. Allons-nous envoyer nos enfants au lit quand vient l'heure de la campagne présidentielle ? Allons-nous censurer la presse ? Non, bien sûr. Et pourtant, vous savez bien que les médias ne sont ni neutres, ni même laïques. Plût au ciel qu'ils fussent simplement tolérants et équilibrés.

J'ai prononcé ces deux mots à dessein, car ils doivent remplacer une notion un peu dépassée, celle de neutralité. Le souhaiterions-nous que nos enfants ne seraient nulle part à l'abri de la contagion des idées et de l'histoire ; mieux vaudrait prétendre les protéger de la vie ! Et les maîtres de l'enseignement privé, à qui l'on a donné pour tâche impossible d'endoctriner l'enfant dans les convictions du père ou de la mère, le savent bien. Bon gré, mal gré, il faudra bien s'expliquer un jour sur Mgr Lefebvre ou Mgr Ducaud-Bourget, surgis brusquement en plein déjeuner par l'intermédiaire du petit écran.

Disons-le, d'ailleurs, la neutralité n'est pas pédagogique ou, du moins, ce ne peut être le silence, les cadavres dans le placard. L'enseignant ne peut, comme le singe de Nik'ko, se boucher les yeux, les oreilles et la bouche. Il ne saurait s'en tenir au « ni oui ni non » ; son rôle est plutôt de montrer le oui et le non, l'envers et l'endroit des choses, car il y a non pas une vérité, mais des aspects multiples et contradictoires de la vérité. Et nous voilà tout proches du marxisme lui-même, non pas celui qu'on a sottement réduit à n'être qu'un dogmatisme, mais celui qui à toute thèse oppose une antithèse et débouche sur une synthèse, remise en cause bientôt par une antithèse nouvelle.

Notre littérature est celle des grands dialogues : ceux de Rabelais et de Montaigne ; de Montaigne et de Pascal ; de Pascal et de Voltaire ; de Voltaire et de Rousseau ; de Claudel et de Gide ; de Sartre et de Camus ; et l'on pourrait continuer ainsi. Une pensée authentiquement humaniste ne saurait tomber dans la guimauve ; elle s'articule naturellement sur ces échanges ; elle y trouve un équilibre fragile comme la vie, mais réel.

La tolérance, ce n'est pas tout accepter ; car « si je dois respecter », comme le demandait Jules Ferry, « les convictions du père au travers de l'enfant, je dois d'abord respecter l'enfant. Et je ne me tairai pas sur le racisme, si le père est raciste ; je lui opposerai Montesquieu. Je ne me tairai pas sur la torture ; je lui opposerai Montaigne. Je ne me tairai pas sur le monde concentrationnaire ; je lui opposerai *l'Homme Révolté* ou les *Aventures de la dialectique*.

« La tolérance », disait Claudel par boutade, « il y a des maisons pour cela ». Le maître ne peut pas dire n'importe quoi, mais le père et les médias non plus. On ne peut pas combattre l'endoctrinement qui viendrait de l'un sans combattre celui qui viendrait des autres. L'ennemi de la tolérance, ce n'est pas la foi, c'est l'intolérance d'où qu'elle vienne, le fanatisme, le dogmatisme.

C'est la logique de la démocratie et du dialogue que de refuser les compartiments. Dès qu'elle pénètre dans le foyer, la démocratie s'étend à la femme d'abord, puis aux enfants ; elle s'étend à l'école ; elle s'étend aux médias. Et si l'intolérance subsiste ici, dans les foyers ou sur les écrans de télévision, vous la retrouverez bientôt à l'école, et réciproquement.

Mais le dialogue n'est pas plus instinctif que la démocratie ; il s'apprend. L'instinct, c'est la volonté de puissance, l'endoctrinement par quel qui endoctrine croit égoïstement persévérer dans l'être. Le dialogue suppose le doute méthodique, cher à Descartes, qui n'est pas le doute de l'esprit « qui toujours nie ». Il suppose l'esprit critique qui n'est pas l'esprit de critique. Il suppose le respect du partenaire et qu'on entre dans ses raisons. Il suppose l'équilibre. C'est une liberté appliquée à une information étendue.

L'équilibre, notre enseignement public y parvient progressivement dans ses cadres. Jadis, l'instituteur catholique était suspect : on le disait « davidé », selon l'expression de l'époque ; la paroisse universitaire avait mauvaise presse dans les établissements universitaires. Aujourd'hui, les chrétiens ont trouvé leur place dans l'enseignement public et le pluralisme y devient la règle. La fréquentation religieuse y est proportionnellement plus élevée que dans la moyenne du pays. A tel littéraire d'imprégnation chrétienne succède, dans l'horaire, tel historien de formation marxiste. L'essentiel est que chacun s'interdise tout terrorisme intellectuel, que le chrétien ait le respect du marxisme et le marxiste le respect du christianisme.

Il me souvient de ma première distribution de prix. Jeune professeur, la corvée du discours m'échut. Le président de séance n'était autre que Pierre Mendès-France. Quelle leçon il donna au public ébroïcien ! « Le christianisme, dit-il, est le fondement de notre civilisation et l'on ne saurait expliquer la pensée, la littérature et l'art de notre pays sans connaître le christianisme dans ses profondeurs. Le marxisme a, lui, marqué la fin du XIX^e siècle et le XX^e siècle ; et l'on ne saurait analyser l'histoire, la pensée économique et sociale et la littérature contemporaine sans le connaître dans son mouvement ». Celui qui disait cela n'était ni chrétien ni marxiste, et de dénoncer le double silence qui s'établissait, par ignorance, par préjugé ou par peur, sur les deux arcs-boutants de notre civilisation moderne.

En vérité, la laïcité d'aujourd'hui, c'est le pluralisme des maîtres, le pluralisme des textes et des doctrines, le pluralisme des messages qui transitent par les médias ou par l'école. S'agissant d'enseignement, vous voulez le pluralisme des écoles ; nous voulons le pluralisme dans l'école, dans un grand service public géré en commun par la collectivité, les usagers et les maîtres.

Et, paradoxale — je vais sans doute vous surprendre — nous pensons que l'enseignement privé, celui qui n'est pas à la recherche de profits, s'en rapproche, pour deux raisons. D'une part, l'Eglise se fait tolérante — êtes-vous seulement sûr que les intégristes, mécontents de cette évolution, ne vous demanderont pas, demain, de subventionner leurs écoles, avec leur caractère propre ? — ; elle s'efforce de retourner à ses sources premières qui ne sont ni la tiédeur ni le conservatisme. D'autre part, faute de maîtres, et ceci est en quelque sorte comique, l'enseignement privé en vient à recruter des agnostiques, quand ce ne sont pas des gauchistes, et installe le pluralisme dans ses rangs.

Le temps n'est peut-être pas éloigné où, intégristes et terroristes de l'intelligence mis à part, la grande majorité des Français considérera toute forme d'endoctrinement, de ghetto intellectuel, comme médiéval et obscurantiste. Nous déboucheurons alors sur la laïcité moderne, non plus arc-boutée contre le cléricalisme du moment, mais ouverte au dialogue ; non plus neutre, mais pluraliste ; non plus muette sur les questions difficiles, mais équilibrée dans ses analyses.

S'il existe une version scientifique d'un événement, tant mieux ; s'il en existe des versions controversées, qu'on les donne toutes. D'un moment, d'un texte, d'une doctrine, les lectures foisonnent ; on en présentera quelques-unes. La marque du maître demeurera présente ? C'est l'évidence, mais qu'importe ; la famille, les médias équilibreront tout cela. Ce ne sera pas toujours confortable pour les parents ? Certes, mais l'école est faite pour le développement des enfants, non pour le confort des parents.

Si certains s'obstinent dans une vision conventionnelle de l'école et dans un endoctrinement périmé, qu'ils se le paient, comme on se paie sa voiture particulière. Accepteriez-vous de subventionner une radiotélévision qui ne diffuserait que les informations convenant à chacun ? Non. Ceux qui veulent bénéficier du service public doivent en passer par ces principes élémentaires : tolérance, équilibre et pluralisme, quitte à ce que les soucis éducatifs des parents soient pris en charge par des canaux appropriés — les discussions menées avec l'épiscopat en 1956 et 1964 avaient permis de cerner quelques solutions acceptables par tous.

Aussi bien, suis-je certain que nous évoluerons dans ce sens. Si nous ne le faisons pas, c'est le caractère laïque de l'école publique qui serait effectivement menacé. Dans le monde qui est le nôtre, vous interdirez difficilement à certains maîtres d'exprimer leurs convictions, tandis que vous l'imposeriez à d'autres au nom d'une même liberté. Vous ne pouvez vous réclamer tantôt de l'élève et tantôt des parents pour des comportements contradictoires.

L'objet premier de nos soucis, c'est l'enfant : c'est lui qu'il faut former dans le respect d'autrui, dans la tolérance : c'est lui qu'il faut placer devant la pluralité des choix philosophiques et politiques. Il revient donc à la collectivité, à l'Etat qui les présentent, de créer dans le pays les conditions du dialogue politique ou d'en élever le niveau. En effet, l'école ne secrète pas le sectarisme ; au pire, elle le reflète, le répercute et en souffre. Car elle n'est jamais que l'image — plus ou moins déformée — d'une société dont elle voudrait contester les défauts. Ses malaises sont ceux de la nation tout entière ; ses intolérances, celles de la collectivité qui la gère. Qui en est comptable ? Non les enfants, mais leurs aînés.

Tout projet éducatif, individuel ou collectif, suppose une définition de la place de l'enfant dans la société de demain, en quelque sorte une morale sociale.

Quelle autre formule résumerait mieux la nôtre que la devise qui figure au frontispice de nos écoles communales et de nos mairies : « Liberté, égalité, fraternité » ?

« Lorsqu'une nation moderne », disait encore Jaurès — je le cite parce qu'on le fait beaucoup aujourd'hui, même chez nos adversaires — « fonde des écoles populaires, elle n'y peut enseigner que les principes mêmes selon lesquels les grandes sociétés modernes sont constituées. »

Tout enseignant qui, par définition, veut la promotion de l'enfant qu'il élève, ne peut que se réclamer de ces principes de démocratie et d'égalité qui sont, par excellence, ceux de la République. L'étonnant, le scandaleux n'est pas qu'un enseignant s'en réclame, mais que beaucoup ne l'osent pas, ou ne l'osent plus, de crainte de voir l'éminente dignité des principes contredite par la pratique des faits.

Cela explique peut-être que l'instruction civique, qui préoccupait tout à l'heure un de nos collègues, ait perdu dans notre enseignement la place qu'elle devrait avoir.

Une société n'a jamais que l'école qu'elle mérite. Si la nôtre parfois souffre et dérive, ce n'est ni « la faute à Voltaire » ni « la faute à Rousseau » ; c'est que la crise économique et la crise morale sont loin d'être surmontées ; c'est que, dans la brume où nous avançons, la main hésite qui nous conduit et que l'équipage doute.

Traçons à la France une route plus sûre, plus large, plus généreuse, et l'école retrouvera son âme ! (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis presque tenté de dire que je n'ai peut-être pas la compétence nécessaire pour intervenir dans ce débat qui se situe à l'échelon de l'université.

Nous restons tous attachés au principe d'un enseignement laïc et démocratique, mais des exemples précis font parfois douter de l'application de ce principe dans la vie quotidienne de nos écoles. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vos services fassent les plus grands efforts pour que la laïcité dans la démocratie soit la règle. Mes collègues du groupe de l'union centriste et moi-même rendons hommage au corps enseignant, grâce auquel la laïcité et la démocratie ont été appliquées dans nos écoles.

Nous regrettons cependant qu'une minorité de maîtres oublie la mission de formation qui est la leur, pour se livrer à la propagande politique la plus directe face à leurs jeunes élèves.

Je ne peux m'empêcher de m'inquiéter, monsieur le ministre, lorsque l'on m'apporte des preuves irréfutables du non-respect de la démocratie, de la laïcité et de la neutralité dans notre système scolaire.

Le premier exemple que je souhaite citer est profondément choquant, il est même terrible. Dans une école des Hauts-de-Seine, un maître aurait fait respecter, si j'ose employer ce terme, une minute de silence à la mémoire des membres de la « bande à Baader ».

Comment admettre qu'un maître responsable impose aux enfants dont il a la charge ses prises de position sur des faits qui, s'ils relèvent pour certains de la politique et pour d'autres du droit commun, n'en sont pas moins des crimes ?

Mais, si cet exemple est sans doute l'œuvre d'un exalté irresponsable et ne peut servir à mettre en cause telle ou telle organisation syndicale, il en est d'autres que je souhaite vous citer et qui me semblent plus révélateurs d'un esprit partisan, voire négatif.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, et la presse s'en est largement fait l'écho, qu'une fédération de parents d'élèves a éprouvé les plus grandes difficultés à faire distribuer dans les établissements, au moment de la rentrée scolaire, ses documents d'adhésion et d'assurance ainsi que ses documents relatifs aux élections aux comités de parents.

Vous n'ignorez pas non plus, monsieur le ministre, que ces difficultés trouvaient leur source, malgré les instructions très

fermes que vous aviez données et dont je vous remercie, dans des consignes données par un syndicat d'enseignants et suivies par certains chefs d'établissement.

Est-il exact qu'en Corse les écoles primaires et maternelles ont refusé de distribuer les documents de cette fédération ?

Dans certains établissements de l'Eure, l'assurance proposée par une autre fédération de parents d'élèves a été présentée comme obligatoire.

A Lorient, tous les directeurs d'écoles primaires avaient refusé de distribuer ces documents. A Boulogne-sur-Mer, plusieurs directeurs seraient allés jusqu'à refuser de recevoir les dossiers envoyés par cette fédération.

Dans toutes les académies métropolitaines on constate de semblables irrégularités ; tel directeur diffère la diffusion des documents de cette fédération de parents et fait pression sur les enfants pour qu'ils rapportent signées les propositions d'adhésion émanant d'une autre fédération le lendemain même.

Tel autre directeur, devant l'étonnement des parents surpris de l'unicité des documents fournis, répond que l'autre fédération n'existe plus.

On pourrait ainsi multiplier les exemples à l'infini. Je souhaite arrêter ici la liste de ces faits inquiétants pour entamer avec vous, monsieur le ministre, une réflexion sur ce mal dont souffre actuellement notre système scolaire : la politisation.

Notre système scolaire reflète-t-il notre société ? Celle-ci n'est-elle que la conséquence du système scolaire qu'elle s'est donné ? La vraie réponse participe sans doute des deux affirmations. Il est indéniable que notre système scolaire souffre de la coupure récente de notre pays en blocs politiques.

Mais nos enfants ne doivent à aucun prix supporter cet état de choses et une minorité de maîtres ne peut transformer les établissements scolaires et les classes en forums politiques où ne s'expriment bien souvent que les tendances les plus extrémistes de l'éventail politique.

Les enfants ne doivent pas être utilisés comme une masse de manœuvre pour les partisans de tel ou tel parti politique, ainsi que semble le démontrer ce tract distribué aux abords du lycée Janson-de-Sailly, à Paris : « Je me bats pour que les élèves, les professeurs, les agents techniques, soient majoritaires au sein de la commission administrative... ». Où sont donc les parents ? « Je me bats pour l'abolition des contrôles de présence et des conseils de discipline. Je me bats avec tous ceux qui, avec l'union de la gauche, ne veulent plus de la société capitaliste. »

Le groupe de l'union centriste des démocrates de progrès est partisan du pluralisme et des libertés dans l'enseignement, sans doute là plus qu'ailleurs.

Je vous demande, monsieur le ministre, de prendre toutes les mesures nécessaires et de faire preuve de la plus grande fermeté afin que les principes de laïcité et de démocratie soient respectés par tous, enseignants, chefs d'établissement, élèves et parents.

Permettez-moi, monsieur le ministre, du haut de cette tribune, de rappeler que vous êtes, pour le département de la Réunion, intervenu à la fois avec souplesse et fermeté. Je le dis avec une certaine fierté : la politique que vous avez menée dans ce département est telle que nous sommes en train de devenir l'un des départements de France les mieux dotés au point de vue scolaire.

Le problème qui est aujourd'hui soumis à votre appréciation est important. Nous vous faisons confiance. C'est l'avenir de générations de petits Français qui se joue en ce moment même dans nos écoles. Prenons garde de ne pas l'oublier ! (Applaudissements.)

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

M. Jean Proriol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais intervenir dans ce débat au nom du groupe de l'union des républicains et indépendants.

Dans *Le Monde de l'éducation* du 2 juillet 1977, le secrétaire général du parti républicain, Jean-Pierre Soisson, rappelait qu'en 1905, en Haute-Loire — département qui m'est cher — il avait été proposé aux instituteurs candidats au certificat d'aptitude pédagogique le sujet suivant : « Il est recommandé aux instituteurs, d'une part, de se dégager des incidents de la vie politique quotidienne et locale et, d'autre part, d'enseigner la République et la démocratie. Leur est-il possible de suivre cette double direction ? Pourquoi et comment ? »

« Cette interrogation résumait bien l'idéal laïc de la III^e République : » — ajoutait Jean-Pierre Soisson — « faire aimer la République, faire connaître ses institutions, mais ne pas soumettre l'enseignement dispensé à des considérations partisanses ».

Cet idéal est, aujourd'hui encore, celui de beaucoup de Français et de beaucoup d'enseignants. C'est la raison pour laquelle nous n'accepterons pas l'affirmation selon laquelle on ne peut être un bon enseignant si l'on n'adhère pas à telle tendance politique déterminée.

M. Henry, secrétaire général d'une fédération bien connue, n'a-t-il pas dit — il est vrai que c'était en mai — sur les antennes d'Europe 1 : « Comment peut-on enseigner et éduquer sans être de gauche ? »

Cela veut-il dire, dans son esprit, que, pour obtenir le certificat d'aptitude pédagogique à la profession d'instituteur, voire le C. A. P. E. S. d'enseignant du second degré, on vérifiera l'appartenance politique à la gauche, nouveau critère de sélection et de compétence ?

De même nous ne pouvons admettre que l'on utilise de jeunes enfants, à l'âge où ils sont le plus vulnérables, pour leur faire véhiculer une propagande partisane.

Depuis les débuts de la III^e République, le problème de la laïcité a profondément et heureusement évolué. Le danger ne vient plus d'un enseignement privé, menace pour les institutions de la République, il vient, dans certains cas, de ceux qui subordonnent le contenu de leur enseignement, voire leurs notations, à des préférences politiques, sans faire la part de ce qui relève d'un engagement normal du citoyen et de ce qui doit être la nécessaire neutralité de l'enseignant.

Notre vision du système éducatif procède du pluralisme. Pour nous, celui-ci signifie recherche de la neutralité dans l'enseignement délivré, tolérance vis-à-vis des opinions émises par les élèves ou les étudiants, liberté dans le choix de l'établissement d'enseignement.

C'est la raison pour laquelle nous refusons, contrairement à MM. Mexandeau et Cornec et au programme commun de gouvernement, la réouverture de la guerre scolaire.

Ainsi que le montrent les sondages, il s'agit là d'un problème qui est considéré par les Français comme réglé. Nous croyons qu'ils jugeront d'autant plus sévèrement ceux qui s'engagent dans cette voie que tant d'autres tâches autrement exaltantes appellent les enseignants comme les responsables politiques.

Ne doit-on pas rapprocher la politisation de l'éducation par certains enseignants de la politisation de l'entreprise par d'autres, voire de la politisation du recrutement et de l'embauche par certaines municipalités où le critère de recrutement repose désormais sur l'opinion politique du recruté ? Le parti socialiste lui-même, auquel appartient l'auteur de la question orale, ne s'en est-il pas offusqué tout dernièrement, à Reims, face à l'attitude du nouveau maire communiste ?

Avant d'évoquer un incident particulièrement grave et qui met en cause de façon particulièrement scandaleuse l'impudeur d'une infinie minorité d'enseignants — que vous aviez un jour, fort justement, qualifiés d'« agitateurs sans scrupules » — je tiens, monsieur le ministre, à dire toute l'estime et l'admiration qu'inspire aux parlementaires de la majorité le combat courageux que vous menez dans un milieu parfois difficile. Je veux que vous sachiez que vous n'êtes pas seul dans ce combat et que toutes les forces saines de ce pays vous soutiennent. Ne vous étonnez pas si ce soutien prend parfois la forme de critiques violentes contre la tolérance dont bénéficient les agitateurs.

Mettez-vous à la place des parents qui, par les conversations de leurs enfants ou la consultation des cahiers de texte, se rendent compte que les devoirs qu'on leur donne ou les cours qu'on leur dispense traduisent une véritable orientation politique.

Est-il vrai, monsieur le ministre, comme cela m'a été rapporté, que, dans une classe de première d'un établissement de Sartrouville, dans les Yvelines, un professeur a fait un exposé élogieux sur les activités de la bande à Baader et a eu le front — notre collègue M. Virapoullé vient de rappeler que cela s'était passé également dans un autre établissement — de demander une minute de silence à la mémoire de cet assassin ?

Estimez-vous, monsieur le ministre, que vous avez les moyens de sanctionner et même d'empêcher le renouvellement de tels actes ? Si, comme malheureusement je le crains, vous ne les avez pas, la première urgence ne serait-elle pas d'envisager un contrôle plus constant de la pédagogie au lieu de rarissimes inspections ? Je suis persuadé que l'immense majorité des enseignants qui exercent noblement leur métier — et je tiens à leur rendre hommage — y trouveraient une garantie contre les excès qui les déconsidèrent aux yeux des familles.

L'incident que je veux évoquer maintenant concerne la distribution, à la rentrée 1977-1978, donc tout récemment, d'un tract édité par un syndicat d'enseignants. Ce tract, imprimé sur du papier à en-tête de la section départementale du S.G.E.N. des Vosges — 4, rue Aristide-Briand, 88000 Epinal — et dont voilà un exemplaire, a été distribué personnellement aux élèves à l'intérieur du lycée technique de Saint-Dié par un professeur de cet établissement.

Bien entendu, monsieur le ministre, vous faites les frais de son contenu ; vous êtes accusé de « faire du cinéma à la télé ». M. le Président de la République lui-même, le Président de tous les Français, est nommément pris comme cible : « La

réalité de la réforme Haby, c'est la politique de Giscard à l'école. Les programmes, c'est favoriser les enfants des milieux socialement aisés.»

Nous ne pouvons rester sans réaction en face de ceux qui introduisent systématiquement la politique à l'école, havre de paix politique, comme l'a si bien dit tout à l'heure M. Quilliot, et qui doit le rester.

Dans l'académie de Clermont-Ferrand — qui vous est chère, monsieur le ministre, comme à M. Quilliot — n'a-t-on pas distribué aux élèves des établissements de la ville des tracts multicolores à l'enseigne de deux syndicats du primaire et du secondaire et de la fédération Cornec ? Deux exemplaires ont même été adressés aux parlementaires de la région Auvergne.

Nous ne contestons pas aux syndicats et aux associations le droit d'avoir des positions pour ou contre telle ou telle mesure, tel ou tel projet de loi. Nous contestons le fait que les enseignants, et surtout une minorité d'entre eux, se servent, en les manipulant, des enfants et des élèves comme d'otages propagandistes pour faire pression, comme d'autres otages physiques dans d'autres domaines, sur leurs parents.

Nous comptons sur vous, monsieur le ministre. Dans ce domaine, l'immense majorité des familles et des Français est avec vous parce qu'il y va d'abord de l'unité du pays, qui doit commencer à l'école.

M. Quilliot a terminé son propos en souhaitant plus de démocratie et que l'école retrouve son âme.

Je voudrais, pour la démocratie, le renvoyer à un auteur qu'il connaît bien, qui est lui-même enseignant, le professeur Duverger, qui écrit dans sa *Lettre ouverte aux socialistes* : « Il n'existe pas de pays au monde où cohabitent le socialisme et la démocratie. Tous les régimes socialistes sont des dictatures, toutes les démocraties sont capitalistes. »

En ce qui concerne « l'âme de l'école », je voudrais renvoyer M. Quilliot, par ailleurs excellent professeur d'université, à un autre professeur de l'enseignement supérieur, le professeur Ellul, qui écrit, dans son livre *Trahison de l'Occident* : « L'Occident est victime d'une trahison, la pire, celle de ses propres enfants. Se retournant contre lui, ses intellectuels lui reprochent d'avoir, depuis des siècles, fait acte de barbarie sous le couvert de l'extension de la civilisation. Il faut rejeter cette image apocalyptique qui en est donnée et le procès qui lui est fait. »

Je terminerai, moi aussi, en souhaitant que l'école, les collèges et l'université retrouvent leur âme, à l'image de l'Occident et de la France. (*Applaudissements.*)

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

M. René Haby, ministre de l'éducation. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons entendu un long et important discours de M. le sénateur Quilliot. Il y avait beaucoup de choses dans son allocution, peut-être un peu trop.

Vous comprendrez, monsieur le sénateur, que je ne reprenne pas à cette tribune votre analyse des rapports entre les médias et l'école. Je ne vous suivrai pas non plus sur la présentation des vertus de la dialectique marxiste ni même — quelque intéressants qu'ils soient — sur vos discours de distribution des prix.

Je remarque que vous êtes revenu, sans y apporter, me semble-t-il, d'éléments nouveaux, sur le problème de l'enseignement privé, débattu en cette enceinte même voici seulement quelques jours. Pour ma part, je n'y reviendrai donc pas. Nous avons, avec l'enseignement public — dont les élèves sont cinq fois plus nombreux que ceux de l'enseignement privé — suffisamment de problèmes sur lesquels nous pouvons réfléchir en commun pour qu'aujourd'hui nous nous en tenions à ce domaine.

Le problème posé, celui qu'ont parfaitement souligné MM. les sénateurs Virapoullé et Proriot, c'est bien celui de la politisation de l'enseignement public, tout au moins des risques de politisation.

Ce débat remet en lumière des propos que vous avez rappelés, monsieur le sénateur Quilliot, et que j'ai tenus en avril dernier. Je reconnais que leur actualité n'est peut-être plus aujourd'hui aussi évidente. Peut-être est-ce parce que, précisément, je les ai tenus en temps utile.

A mes yeux, dans le domaine qui nous occupe aujourd'hui, les choses vont mieux qu'il y a six mois.

Le caractère général de votre propos, monsieur Quilliot, a laissé entendre que je faisais à l'enseignement public un procès global de politisation. Je ne tomberai pas dans ce piège. Je tiens à préciser — et je vous remercie de me permettre de le faire — que si j'ai, effectivement, fait allusion, voici six mois, au risque de politisation de nos établissements scolaires, c'est précisément parce que ce risque était encore limité et que, en le dénonçant, je voulais le combattre et, si possible, le vaincre.

Je sais d'ailleurs pertinemment que la grande majorité des enseignants réprovent cette utilisation du service public à des fins d'endoctrinement des jeunes et que, quel que soit le choix politique personnel de ces enseignants, ils se refusent à l'afficher dans leur classe.

Entendons-nous bien, cependant. J'affirme sans réserve aucune que, dans notre démocratie, et en restant, bien entendu, dans le cadre de la légalité républicaine, chaque enseignant, en tant que citoyen, a un droit entier et absolu d'adopter les convictions politiques de son choix et de militer pour les faire partager.

J'ai effectivement souligné, en avril dernier, comme vous l'avez rappelé, qu'un grand nombre d'instituteurs et de professeurs s'étaient présentés aux élections municipales. Mais j'ai ajouté que je considérais comme tout à fait heureux qu'ils mettent ainsi leurs capacités à la disposition des collectivités. Si un témoignage vous était nécessaire, je vous renverrais à l'enregistrement de l'interview que j'ai donnée au micro d'une station périphérique, à Clermont-Ferrand, à la rentrée dernière. Bien entendu, j'ai trouvé peu de traces, dans les journaux syndicaux ou politiques, de cette partie de mes propos, dans lesquels précisément je considérais comme « heureux » l'emploi de cette compétence de l'enseignant au service des collectivités. En supprimant cette partie, on laissait entendre que j'étais hostile à l'exercice des droits individuels, que je n'avais en réalité jamais contestés, à la condition toutefois — et elle est d'importance — que cette action militante s'arrête à la porte de l'école. Cette réserve étant admise, je ne trouve rien d'anormal à ce qu'un homme, qui est instituteur dans son école, soit radical ou socialiste à la ville, si je puis m'exprimer ainsi, et à ce qu'un recteur appartienne, à vous en croire, monsieur le sénateur, au Rassemblement pour la République. J'ajoute même que je n'ai pas à le savoir : ce sera le signe que leurs choix politiques n'interfèrent pas avec leur activité professionnelle, dont je suis effectivement juge, ou plutôt comptable, devant la nation.

Ce n'est donc pas dans cette appartenance individuelle à tel ou tel parti, à telle ou telle tendance que se situe le risque de politisation que j'ai dénoncé. En revanche, puisque dans le texte de votre question qui m'a été remis, vous me demandez des « preuves » — un peu inutilement, car chacun, j'imagine, tout comme vous-même, connaît des preuves de cette politisation — puis-je tout d'abord vous rappeler que j'ai été obligé de bloquer, parfois en faisant déposer des plaintes en justice, les tentatives de « prise de parole » que des responsables du parti communiste ont tenté d'organiser dans les cours et dans les salles des établissements scolaires, notamment en région parisienne ? Une quinzaine de tentatives de ce genre ont fait l'objet de constats en 1975, une dizaine en 1976, très peu cette année. L'échec semble patent ; l'attitude d'élèves refusant l'endoctrinement des partis a d'ailleurs beaucoup aidé à conforter l'action ferme d'interdiction que j'avais adoptée.

Mais bien entendu, d'autres voies ont été explorées. La collusion entre certains syndicats et les partis de l'union de la gauche dans une opposition de principe — et de nature évidemment politique — à la mise en œuvre de la loi du 11 juillet 1977 portant réforme de l'éducation, a suscité d'innombrables actions en direction des parents électeurs, au travers des élèves.

Je rappellerai seulement l'entreprise conjointe, dénoncée tout à l'heure, du syndicat national des instituteurs, du syndicat national des enseignants du second degré et de la fédération Cornec annonçant qu'ils allaient diffuser cinq millions de tracts en forme de pétition. J'observe que rien n'est revenu de cette énorme et coûteuse diffusion. Mais, si j'ai pu la dénoncer à temps, en avertir l'opinion et la faire avorter, c'est précisément parce que de multiples protestations m'étaient parvenues concernant l'action directe sur les élèves, jusques et y compris l'emploi d'enfants d'écoles maternelles, pour obtenir la signature des parents.

Je vais, puisque vous demandez des preuves, vous lire de courts extraits de lettres signées : « Ma fille fréquente l'école maternelle qui fait partie du groupe scolaire situé... Elle est rentrée le mardi 17 mai portant une lettre distribuée dans sa classe par la directrice de l'établissement... Je trouve inadmissible qu'on se serve des enfants pour transmettre des documents de ce genre ».

Autre lettre : « Le professeur de mon fils, qui est élève de sixième 3 au C. E. S. de... lui a remis, la semaine dernière, un dépliant édité conjointement par la fédération et les syndicats indiqués... »

« Ce document est intitulé : « Pour sauvegarder leur avenir, vous refuserez la réforme Haby ».

« Je m'élève avec véhémence contre cette pratique qui consiste à faire véhiculer par les enfants une quelconque propagande animée par tel ou tel syndicat. Je précise qu'il ne s'agit pas pour moi de prendre parti sur la réforme proposée, de laquelle je suis capable de penser ce que je veux, mais je n'admets pas que les enseignants, unis à une fédération de parents, cherchent par le canal des élèves à m'imposer leurs vues ».

Je puis dire d'ailleurs que beaucoup d'enseignants, même affiliés aux syndicats initiateurs de l'action, ont refusé d'effectuer la diffusion qui leur était demandée, précisément parce que son aspect politique était évident. D'une façon générale, je l'indique ici, peu de maîtres diffusent des tracts dans leur établissement.

Encore leur action est-elle alors très insistante. Nous ne pouvons pas la négliger pas plus que celle des distributeurs qui s'installent régulièrement aux entrées et aux sorties d'établissement. Sous un label « syndical », c'est le plus souvent une action purement politique qui est menée contre l'ensemble de la politique sociale du Gouvernement et du Président de la République, mais cette action directe à visage semi-découvert n'est pas la seule que je mets en cause en la dénonçant sous le terme de « politisation ».

J'ai parlé aussi, monsieur le sénateur, et vous avez raison de le rappeler, de l'action « insidieuse » de certains enseignements, qui se tiennent volontairement bien loin de l'idéal d'ouverture, de tolérance, d'objectivité, de formation de l'esprit critique, qui doit caractériser toute action éducative digne de ce nom, idéal auquel vous-même d'ailleurs faites appel dans votre description, un peu idyllique de ce qui doit se passer dans une classe. Je n'ai pas à dénoncer les techniques utilisées et les objectifs visés : les « révolutionnaires » s'en chargent complaisamment.

Voici ce que j'ai lu dans un journal d'extrême-gauche ; il y a moins de quinze jours, c'est un article qui est signé : « Un professeur de C. E. T. ».

« L'attitude fondamentale du prof révolutionnaire, c'est qu'il ne collabore pas. Dans l'institution scolaire bourgeoise, il ne joue pas le jeu. Il ne porte jamais d'appréciations pédagogiques écrites défavorables à l'élève. Dans les jurys d'examen, il surnote systématiquement tous les candidats avec le plus parfait cynisme. »

Et il ajoute à titre personnel : « La nature de mon enseignement m'aidant, j'ai, chaque année, contribué à « pousser » vers l'action, la politique et le militantisme un nombre d'élèves variable selon les années, mais jamais nul ».

Et tout cela avec bonne conscience : les maîtres à penser du marxisme, et parfois du socialisme, n'ont-ils pas expliqué que « l'éducation a une signification politique de classe », qu'elle « remplit une fonction politique mystificatrice », qu'elle « dépend d'un pouvoir d'Etat qui exprime les intérêts de la classe dominante ». Je cite là quelques phrases du chapitre introductif d'un ouvrage récent, publié par un auteur qui est par ailleurs formateur d'instituteurs dans une école normale.

L'on ne s'étonnera pas qu'il conclut : « L'éducation doit être pensée par référence à un projet de société et constituer une arme dans la lutte des classes ». Vous ne vous êtes pas exprimé, monsieur le sénateur, sur cette conséquence logique de prémisses sur lesquelles vous êtes probablement d'accord.

Certains impatients n'attendent pas que l'existence d'une organisation sociale nouvelle secrète sa propre éducation, fortement marquée de son empreinte politique, comme c'est le cas dans les pays de l'Est. Poussés par leur zèle militant, ils pensent préparer déjà la destruction de la société actuelle en utilisant dès maintenant une « pédagogie progressiste » avec comme objectif — je cite l'auteur, lui aussi professeur, de l'ouvrage qui porte ce titre — « d'enseigner des contenus de gauche et de comprendre à partir de Lénine comment des relations éducatives spécifiques sont impliquées dans ces contenus nouveaux ».

Qu'on me comprenne bien. Je ne condamne pas ces hommes pour leur foi, probablement généreuse, ni pour les conclusions qu'en tire leur analyse. Mais je leur dis qu'ils n'ont pas le droit d'utiliser leur position d'intellectuels et d'éducateurs pour imposer leurs propres choix individuels, lorsqu'ils sont aussi fortement engagés, aux enfants que leur confie la Nation.

C'est bien là que réside l'essence même de la laïcité définie dans cette fameuse lettre de Jules Ferry aux instituteurs, même, si vous croyez, monsieur le sénateur, pour la battre en brèche, devoir opposer parfois les droits du père de famille et les droits de l'enfant, pour conclure d'ailleurs sur la supériorité dans tous les cas des maîtres qui enseignent. Vos exemples, annonçant à plaisir les interprétations de l'histoire, de la philosophie ou de la littérature dues à des maîtres éminents, n'ont rien à voir avec le problème de l'action militante à l'école que je veux dénoncer sous le terme de « politisation ». Et c'est bien ainsi, effectivement, que j'ai refusé à une histoire, une littérature, une philosophie engagées dans un objectif d'endoctrinement la qualité de discipline d'éducation. Je ne reviendrai pas sur mes propos à ce sujet. Votre pluralisme, protégé par ces barrières de morale sociale, de tolérance, d'intelligence, de culture que vous lui assignez, ne me gêne pas, au contraire. Mais le problème de la politisation, encore une fois, ce n'est pas cela.

Je sais, d'ailleurs, monsieur le sénateur, que beaucoup de socialistes restent encore attachés au principe, au concept même de la laïcité. Pourquoi faut-il alors qu'ils s'en séparent parfois dans la réalité des faits ?

Qu'on me permette encore de citer un article assez récent d'un membre de votre parti, par ailleurs universitaire, qui écrit : « Le militantisme politique ou syndical d'un professeur

ne regarde que lui ou ses collègues. Par principe, il ne doit pas mêler les élèves et les étudiants à ses activités. Il n'est même pas nécessaire, à mon avis, qu'il leur déclare lui-même ses opinions. » Comment ne serais-je pas d'accord avec ce type d'affirmation ?

Mais pourquoi alors le même auteur suggère-t-il que si, dans la classe, « une opinion semble prévaloir, le professeur peut faire état de sa propre attitude » ? Quelle bizarre justification ! Une interprétation un peu caricaturale m'amènerait à conclure, en quelque sorte, que le professeur s'autorisera à mettre ses options personnelles dans la balance lorsqu'il estimera que la classe ne pense plus comme lui.

Je trouve également bien pauvre une autre tentative de justification, que je relève dans le même article, d'une intervention directe du professeur : « Le maître, nous dit-on, aurait tort de ne pas prendre position si ses élèves le lui demandent. » Quels élèves ? La minorité agissante ? Quelles connivences sont alors possibles ! Et l'auteur sent si bien le danger de ce type d'engagement du maître qu'il ajoute qu'il est nécessaire « que les élèves opèrent une distinction entre la personne du professeur et la fonction d'enseignant ». Mais, en seront-ils capables et à partir de quel âge ?

Que ce distingo doive exister dans les faits entre deux aspects de l'activité de l'enseignant, c'est ce que j'ai rappelé tout à l'heure. Mais pourquoi l'exposer en classe au risque de troubler des jeunes élèves ?

Qu'on me permette de mettre en parallèle avec ce texte celui que j'ai trouvé très récemment chez un de nos écrivains actuels, pour lequel l'humour est le moyen de faire passer quelques vérités utiles. Parlant de sa khâgne dans un grand lycée parisien, où enseignait avant-guerre un excellent professeur de lettres, M. Albert Bayet, par ailleurs président de la ligue de l'enseignement, il nous raconte que dans la petite ville de province où il passait ses vacances, on lui fourra sous le nez les articles incendiaires que publiait tous les jours dans la presse le même Albert Bayet. Or, dit-il, « en classe il ne nous soufflait mot de politique » — c'était au moment du Front populaire — « et si des malins, au fait de l'actualité, tentaient de l'entraîner sur ce terrain, il détournait la conversation. Il ne se souciait que de nous faire adorer Molière ou Racine, *L'Ecole des femmes* ou *Bérénice*. C'était ce qu'on appelait la laïcité, non pas sournoise avec des louvoiements et des fuites, mais totale ».

Oui, cette laïcité est possible et, même ouverte avec prudence sur la pluralité des interprétations de certains faits économiques et sociaux, elle est nécessaire, si nous voulons préserver cet outil magnifique qu'est l'école publique et reconnaître la valeur éducative de l'action qu'y mènent des centaines de milliers de maîtres qui restent pénétrés de son idéal. Sans cela, notre système éclatera, comme il l'a fait dans des pays voisins du nôtre.

Et qu'on ne me dise pas que le petit réseau d'enseignement privé, qui reste ouvert par tradition en France à côté de l'immense réseau d'établissements publics, est déjà le signe de cet éclatement ; il est, au contraire, le moyen d'éviter certains conflits, au même titre que ces dérogations exceptionnelles à la carte scolaire que vous croyez devoir dénoncer, monsieur le sénateur.

Pour moi comme pour vous, le respect de la carte scolaire reste l'un des principes de notre organisation, pour deux raisons principales : la bonne gestion de nos moyens et le désir de ne pas recréer une hiérarchie d'établissements qui refléterait et perpétuerait des hiérarchies sociales.

Cela dit, l'éducation est une chose complexe. Il y a des questions de micro-climat entre élèves et professeurs. Tel qui convient à la plupart des élèves ne convient pas nécessairement, et certainement pas obligatoirement à tous.

Allons-nous donc systématiquement sacrifier l'intérêt ou l'affectivité d'un enfant sur l'autel de la carte scolaire, à cette divinité froide de l'administration ? Je dis non. Ma position est que l'intérêt même de l'école publique est de régler ces problèmes en son sein, lorsqu'ils n'ont qu'un caractère minime, plutôt que de ne leur laisser comme solution que le recours à une école privée, fût-elle commerciale.

Les dérogations, monsieur le sénateur, ne détruisent pas la carte scolaire. Je prétends, au contraire, qu'étant exceptionnelles elles la rendent applicable et, donc, acceptée.

Mais votre réaction fort vive à ce sujet est intéressante. Je ne crois pas que ce mal de la politisation que nous avons dénoncé soit aussi profond qu'implicitement vous semblez l'admettre pour aboutir à vos conclusions, parce que je relève comme un aveu implicite cette crainte qui vous saisit à l'idée qu'on pourrait rendre toute leur liberté de choix aux parents et aboutir ainsi à une diversification idéologique des établissements. C'est effectivement le danger qui nous guette dans cette période où se multiplient les possibilités théoriques d'option de société, de valeur de civilisation.

Cependant, parce que notre pays est celui de l'équilibre, parce qu'il a su rassembler autour de l'idée de laïcité et de respect des consciences la très grande majorité des familles, des enfants et des enseignants, nous devons préserver cet acquis précieux. Il m'a formé moi-même. Sa défense envers et contre toutes les agressions a été un de mes objectifs de Gouvernement.

J'ai l'intention de ne provoquer personne sur le sujet de la politisation, mais — que l'on ne s'y trompe pas! — je ne baisserai pas ma garde.

M. Roger Quilliot. Je demande la parole.

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

M. Roger Quilliot. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je serai bref puisque j'ai été assez long dans mon exposé initial et que j'ai déjà rappelé les grandes lignes que nous croyons les bonnes en la matière.

J'observerai cependant que deux niveaux de faits ont été présentés ici. Certains sont des faits particuliers. On a, tout à l'heure, évoqué le comportement de tel maître qui aurait — j'emploie le conditionnel, mais c'est peut-être l'indicatif qu'il faudrait utiliser — salué la mémoire de Baader. Personnellement, j'estime qu'une telle attitude est parfaitement inadmissible, mais je crois que le ministère de l'éducation dispose de règlements parfaitement adaptés à de tels cas.

Il s'agit là d'un fait particulier, mais on pourrait en citer d'autres, en sens contraire, car il existe également des attitudes strictement inverses, et j'en viens ici au problème plus général.

Monsieur le ministre, je ne suis pas tombé dans une vision idyllique, au contraire, puisque j'ai rappelé que la neutralité n'avait jamais existé au sens où on l'énonce habituellement. J'ai donné des exemples d'enseignants qui étaient typiquement « maurrassiens » dans des périodes où Maurras avait encore un sens. Il se trouve qu'il n'en a plus aujourd'hui, mais c'est un autre problème. Au contraire, ma préoccupation a été de montrer qu'il ne fallait pas se tromper de cible ni de problème.

Vous avez cité, à ce propos, l'exemple d'un professeur révolutionnaire. Il existe, effectivement, de ces gens qui se classent actuellement comme révolutionnaires, que j'appelle plus habituellement des gauchistes, et qui énoncent des propos de ce genre, mais on trouve encore une vieille tradition d'extrême droite qui s'exprime dans l'école et dans l'université.

J'ai cité tout à l'heure le nom de Pierre Boutang. Je suis de ceux qui ont trouvé anormal qu'on ne l'ait pas, à un moment donné, accepté dans l'enseignement supérieur parce que j'estime qu'il y avait sa place comme un autre. Je ne partage pas ses convictions, et tout le monde sait fort bien que, dans les classes secondaires où il a enseigné, il n'a jamais rien caché de ses opinions. Cela pose le problème du comportement du maître dans la classe elle-même.

Quant à moi, je n'ai pas parlé d'une supériorité des droits du maître. J'estime seulement que l'on ne peut pas lui demander de cesser d'être ce qu'il est. J'ai d'ailleurs rappelé cette phrase de Jaurès, souvent citée comme un modèle d'esprit laïc, selon laquelle, finalement, un maître n'était jamais que ce qu'il faisait.

Il est difficile, en effet, à un maître de se châtrer — excusez cette expression — et de ne pas répondre à un certain type de questions. Il ne lui est pas possible de masquer sa réalité.

J'ai été conseiller municipal de la ville d'Angers avant d'être maire de Clermont-Ferrand. Si mes collègues du département du Maine-et-Loire étaient présents, ils se souviendraient qu'à l'époque j'avais organisé, dans le cadre de l'instruction civique dont on m'avait chargé, bien que conseiller municipal, des débats tant sur la guerre d'Indochine — c'était en plein milieu des combats — que sur celle d'Algérie. J'ai fait débattre des élèves dont les uns étaient des Algériens de souche et les autres des fils de colons d'Algérie. J'ai procédé de même pour l'Indochine. Or, il ne s'est jamais produit le moindre incident; je n'ai jamais reçu la moindre plainte. Bien sûr, je m'efforçais de présenter le oui et le non, le pour et le contre, l'envers et l'endroit, mais je ne refusais pas le débat.

Vous posez le problème à propos de l'instruction civique, mais faire de l'instruction civique implique qu'on aborde le contenu. M. Proriol a rappelé tout à l'heure le sujet donné dans le département de la Haute-Loire, mais je pense que les maîtres avaient dû discuter du contenu de la République ou de la démocratie.

La République et la démocratie, ce ne sont pas que des formes. Ce n'est pas le fait que notre président soit installé au « perchoir », si vous me permettez ce terme, que le ministre soit au premier rang, nous-mêmes ici et le public en haut. Cela, c'est la forme.

La réalité de la démocratie, c'est non seulement le dialogue qui s'instaure dans notre assemblée, mais aussi le dialogue qui s'instaure à l'extérieur dans le pays. Finalement, on ne peut

pas le détacher d'un certain nombre de réalités politiques. Si vous voulez faire de l'instruction civique, je ne dis pas qu'il y aura endoctrinement, je suis contre, mais il est inconcevable de ne pas répondre! Les élèves ne comprendraient pas. Quand j'étais conseiller municipal, ils n'auraient pas compris que je ne réponde pas à telle ou telle question sur le socialisme parce que j'étais socialiste. Je leur donnais le point de vue qui était le mien tout en leur disant bien qu'il en existait d'autres et en leur conseillant de se reporter à tel ou tel ouvrage. Cela n'a jamais posé de problème dans une ville aussi explosive que celle d'Angers, où la laïcité était cependant assez contestée.

C'est probablement une question de ton. Peut-être devons-nous former les jeunes éducateurs, mais nous ne devons pas les empêcher de parler. C'est inconcevable! Ou alors il faut supprimer de la littérature la plupart des auteurs. En effet, expliquer Montaigne sans parler de politique, c'est montrer que vous n'y avez rien compris. Il en est de même pour Rabelais. Si vous ne parlez pas de politique à propos de la lettre de Grandgousier à Gargantua, c'est que vous n'avez rien compris. Vous allez expliquer Montesquieu et *L'Esprit des lois* sans parler de politique? Je me demande où nous allons, car ces œuvres sont bien au programme. A quoi bon s'étendre sur tous les exemples possibles? Pour comprendre Lamartine, il faut bien évoquer ce qu'était la situation historique et sociale dans laquelle il a écrit le poème des « Révolutions ». Ainsi de suite pour Hugo et bien d'autres.

A partir de là nous retrouvons mon problème initial, à savoir, bien entendu, la condamnation des propos de ce professeur révolutionnaire que vous citez. Cela pourrait être aussi un professeur d'extrême droite ayant eu une attitude symétrique. Mais vous avez effectivement les moyens de les condamner et de leur interdire de se comporter ainsi.

Inversement, il n'est pas possible d'accuser un maître, lorsqu'il exprime des propos, certes, politiques, mais équilibrés et respectant un certain équilibre, de manquer à la laïcité.

Je me permets d'ailleurs de vous mettre en garde contre certaines réactions de parents: Vous les connaissez, monsieur le ministre pour avoir passé l'essentiel de votre vie dans l'enseignement. Je suis sûr que vous avez mis « sous le coude », au cours de votre carrière, bon nombre de lettres reçues parce qu'elles n'étaient pas sérieuses. Ainsi, j'ai eu connaissance de plaintes qui portaient sur le fait que, dans une bibliothèque, on avait introduit l'œuvre de Steinbeck « *Des Souris et des Hommes* ». Un père avait souligné tous les mots orduriers qui y figuraient — on en trouve dans Steinbeck — pour prouver qu'on enseignait à ses filles un langage scatologique.

Il est évident que c'est lui qui avait tort en la circonstance, que c'était un texte littéraire, qu'on pouvait, bien entendu, ne pas l'approuver, mais qu'on ne pouvait pas pour autant le censurer; sinon, il n'y a plus de limite à cette censure.

M. Proriol a indiqué tout à l'heure que l'unité du pays devait commencer à l'école. C'est vrai et c'est bien pourquoi nous sommes partisans de l'école laïque. En effet, il nous semble que l'unité du pays doit commencer à l'école, dans un climat de tolérance, dans un climat de respect réciproque des opinions des uns et des autres; mais le respect de ces opinions ne signifie pas que l'on oublie que chacun peut avoir ses opinions et que le maître, lui aussi, en a inmanquablement. (*Applaudissements sur les traversés socialistes.*)

M. René Haby, ministre de l'éducation. Je demande la parole.

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

M. René Haby, ministre de l'éducation. Je crois comprendre d'après cet échange de propos que nous n'avons pas traité du même sujet.

Je n'ai pas l'intention, effectivement, de refuser aux professeurs, notamment dans les grandes classes, la prise en compte des éléments politiques dans l'interprétation de tel fait social, économique ou littéraire. Il va de soi que les progrès de la connaissance passent de nos jours par le recentrage d'un certain nombre d'analyses en fonction des données du milieu de l'époque, mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas de la présence de la politique, au sens grec du terme, dans l'enseignement que nous avons à débattre et, quand vous avez évoqué au début de votre intervention mes propos d'avril dernier, ce n'était pas de cela qu'il s'agissait.

Il s'agissait d'une politisation de l'enseignement ou de la vie scolaire à laquelle MM. les sénateurs Virapoullé et Proriol ont apporté pour leur part suffisamment d'éléments pour que ce problème puisse faire l'objet d'un débat ici. Nous sommes ici, non pour discuter du sexe des anges et du contenu « fin » de l'enseignement, mais pour discuter de ses déviations graves. C'est cela la politisation.

Je voudrais à ce sujet vous dire aussi — ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît — qu'il faut faire en sorte qu'un professeur, dans sa classe, ne louange pas les membres de la bande à Baader. Je crois précisément qu'il faut créer d'abord un courant d'opinion à ce sujet et que les enseignants doivent en être d'abord persuadés avant qu'on ait recours à telle sanction, à telle enquête. Or, précisément, ce n'est pas en minimisant le phénomène de la politisation, en le considérant comme exceptionnel et finalement balancé entre l'extrême droite et l'extrême gauche — si nous faisons une comparaison quantitative, combien, pour un Pierre Boutang, trouverions-nous de professeurs révolutionnaires ? — que nous poserons le vrai débat devant les enseignants eux-mêmes.

C'est pourquoi je suis reconnaissant à M. Virapoullé et à M. Proriot d'avoir ajouté d'autres exemples à ceux que j'ai cités. Mais effectivement, la lutte contre cette forme insidieuse n'est pas très facile. Je puis dire simplement à MMes et MM. les sénateurs que nous attachons la plus grande importance aux faits qui nous sont signalés et que, dans les cas de ce genre, nous demandons une enquête aux autorités hiérarchiques, cette enquête débouchant, bien sûr, avec toutes les garanties que prévoit la fonction publique, sur les conséquences éventuellement disciplinaires.

J'en dirai tout autant des faits qui ont été dénoncés concernant des abus de pouvoir en matière de préparation des élections aux comités de parents. Il est prévu dans les textes la possibilité, pour les associations qui s'estimeraient lésées par les pratiques acceptées dans certaines écoles, de déposer un recours. Je puis vous dire que nous examinerons ces recours avec beaucoup d'attention. Effectivement, quelques abus se sont produits — vous les avez signalés — mais, dans la grande majorité des cas, ces élections se sont engagées dans de très bonnes conditions. La participation des parents aux comités est bien supérieure à ce que l'on pouvait attendre et je crois ainsi que, démocratiquement, dans le fonctionnement de l'école, toutes les opinions pourront s'exprimer. (*Applaudissements à droite.*)

M. Maxime Javelly. Je demande la parole.

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

M. Maxime Javelly. Monsieur le ministre, j'ai été choqué que vous ayez évoqué dans votre intervention la bande à Baader. Nous ne discutons pas de cela, mais de l'éducation nationale et, que je sache, aucun instituteur et aucun professeur n'a parlé de cette affaire. C'est le fait de la télévision et de la grande presse qui nous ont matraqué avec ce sujet pendant des jours et des jours et qui continuent à le faire. Une telle attitude n'est pas dans la philosophie de l'école publique, et je regrette qu'on ait évoqué cette affaire au cours des débats au sujet de la question de notre collègue, M. Quilliot.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 5 —

NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des finances a présenté une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et M. Henri Tournan est désigné comme représentant du Sénat au sein de la commission centrale de classement des débits de tabac, en application du décret n° 59-740 du 15 juin 1959.

— 6 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Pierre Noé, après avoir noté à la conférence mondiale de l'énergie à Istanbul en septembre dernier que le pronostic souvent exprimé était celui d'une croissance provisoirement maintenue, mais fortement perturbée d'ici dix à quinze ans par des tensions sur les prix anticipant de quelques années sur les pénuries physiques, demande à M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat si le programme français de l'énergie basé sur le tout nucléaire est justifiable par rapport aux sources d'approvisionnements possibles et nécessaires à sa mise en œuvre. (N° 120.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à quinze heures quinze minutes ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures, est reprise à quinze heures vingt minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

NUISANCES SONORES

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — **M. Jean Colin** demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) s'il envisage de rendre plus rigoureuses les normes de certification acoustique des nouveaux appareils à réaction qui seront mis en service et qui sont destinés à remplacer progressivement les appareils actuels, lesquels ont un niveau sonore beaucoup trop élevé et incompatible avec la qualité de la vie des populations riveraines des aéroports. (N° 82.)

II. — **M. Jean Colin** appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les graves nuisances qu'entraîne la circulation des véhicules à moteur, et notamment des véhicules à deux roues, lorsque les dispositifs d'échappement ont été modifiés pour les rendre plus bruyants. Il lui demande de lui faire connaître :

— les mesures qui peuvent être prises pour supprimer ces inconvénients qui perturbent des quartiers entiers ; s'il est envisagé, d'autre part, de renforcer la législation actuelle pour obtenir une efficacité accrue ; les résultats obtenus par les brigades spécialisées dont il est fait mention dans la réponse à la question écrite du 16 septembre 1976 sur le même sujet. (N° 83.)

III. — **M. Jean Proriot** demande à M. le ministre de la culture et de l'environnement s'il envisage de prendre des mesures pour lutter contre les nuisances découlant du bruit provoqué par la circulation, notamment dans les villes de moyenne importance. (N° 85.)

IV. — **M. Jean Proriot** demande à M. le ministre du travail s'il envisage de renforcer l'action menée par l'inspection du travail pour diminuer les nuisances pouvant découler du bruit dans les entreprises et les ateliers. (N° 87.)

La parole est à M. Jean Colin, auteur des questions n° 82 et 83.

M. Jean Colin, Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion qui s'instaure cet après-midi devant le Sénat est relative aux nuisances. Elle est d'importance et je suis très heureux que M. le ministre de la culture et de l'environnement ait bien voulu y participer.

Depuis plusieurs années, et le Gouvernement a donné l'exemple en créant un ministère spécialisé, l'accent a fort justement été mis sur ce qui touche à l'environnement et à la qualité de la vie. Il nous appartient donc, et c'est bien normal, de formuler des propositions, des suggestions, des observations qui devraient permettre d'avancer dans la réalisation de l'objectif visé et de compléter l'action déjà entreprise par le Gouvernement.

A ce titre, je traiterai en premier lieu des nuisances dues au voisinage des aéroports. A cet égard, j'ai le triste privilège d'être un spécialiste. Je veux dire par là que mon département est particulièrement visé, j'oserais même dire sinistré, par la proximité de l'aéroport d'Orly et par toutes les nuisances qui découlent de ce voisinage difficile.

La discussion de cette question orale me fournit l'occasion d'appeler, une fois encore, l'attention du Gouvernement sur une catégorie de citoyens spécialement déshérités et auxquels ne sont pas applicables en fait les notions, qui sont devenues essentielles à notre époque — je le disais il y a un instant — de la qualité de la vie et de l'environnement.

Dans la région parisienne notamment, il se trouve que les aéroports — c'est le cas de celui d'Orly — sont situés au centre d'agglomérations très denses. Il en résulte des nuisances considérables sur lesquelles on n'a peut-être pas mis suffisamment l'accent et au sujet desquelles on n'a pas encore pris toutes les mesures susceptibles d'en limiter l'importance.

Pourtant, à notre époque, l'amélioration de tous les facteurs qui conditionnent la qualité de la vie est largement ressentie dans l'opinion. Ces problèmes sont maintenant à l'ordre du jour et le Gouvernement, conscient des réactions nouvelles et en

profondeur de l'opinion, conscient aussi des réactions dues à un large mouvement écologiste, a déjà pris des mesures et en prendra encore. Je crois en effet, comme vous l'avez annoncé, monsieur le ministre, que telles sont ses intentions et qu'il présentera au Parlement, au cours des mois qui viennent, un certain nombre de dispositions nouvelles complétant ce qui a été déjà fait pour limiter les nuisances dans leur ensemble. Je ne saurais trop vous en remercier.

Je souhaiterais néanmoins que vous puissiez associer à cette action d'ensemble le problème particulier, certes, mais combien difficile, des communes limitrophes des aéroports : c'est un domaine où, jusqu'à maintenant, aucun progrès sensible n'a été enregistré et où la dégradation des conditions de vie se poursuit de manière continue. C'est d'ailleurs ce qui me vaut aujourd'hui le privilège de reprendre ce dialogue dont les données, je le dis avec insistance, n'ont pas encore évolué suffisamment.

Le survol à basse altitude — et il ne peut pas en être autrement — de localités fortement urbanisées, notamment au cours des procédures de décollage, entraîne des nuisances qui sont insupportables du fait de leur répétition et qui constituent une agression caractérisée pour l'organisme humain, et cela depuis l'apparition des appareils à réaction. Les avions à hélices étaient bruyants, certes, mais le bruit qu'ils provoquaient était beaucoup plus supportable par l'organisme humain et ils ne déclenchaient pas les réactions de défense que nous enregistrons actuellement avec la mise en service des avions à réaction.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, qu'un aéroport comme Orly enregistre quotidiennement plus de cinq cents mouvements d'appareils au titre des passagers, soit largement plus de deux cents décollages. Cela est d'autant plus sérieux que les pointes de trafic se situent au petit matin et fort tard le soir. Le niveau de bruit enregistré dans les villes les plus directement sinistrées, survolées à environ 300 mètres — ce qui est vraiment très bas — atteint en moyenne 80 décibels avec 10 p. 100 de passages ayant un niveau de bruit supérieur à 90 décibels.

A titre d'exemple, je vous signale qu'une telle intensité sonore ne permet plus de comprendre une personne qui s'exprime juste à côté de vous. Cela interrompt les conversations et constitue, comme je le disais précédemment, une véritable agression contre l'organisme humain.

Quels sont les moyens propres à conjurer de telles nuisances ? Pour ma part, j'en vois un certain nombre. On aurait pu espérer que les autorités de l'aéroport — cela dépend non seulement de votre compétence, monsieur le ministre, mais aussi de la compétence de votre collègue chargé des transports et de l'aviation civile — conscientes des troubles provoqués par le fonctionnement de ces installations, auraient à cœur de limiter les nuisances en restreignant les plages horaires d'utilisation et en s'attachant à tenir compte de l'existence du voisinage. Ces espoirs nés de la perspective d'un ralentissement du trafic en ce qui concerne l'agglomération parisienne ont malheureusement été déçus. Je sais bien que l'aéroport de Roissy « Charles-de-Gaulle » a absorbé une partie du trafic, mais il se trouve à la limite de ses capacités d'absorption du fait que l'on n'a pas entrepris la construction de la deuxième tranche de l'aérogare. Il est donc maintenant saturé.

La conséquence immédiate, c'est que le trafic d'Orly, qui est plus gênant encore pour les riverains que celui de Roissy, pose de nouveaux problèmes. En effet, il se trouve en constante augmentation car le trafic aérien, malgré les difficultés ressenties en 1973, continue d'augmenter dans une proportion considérable — de l'ordre de 6, 7 ou 8 p. 100 par an — et que, d'autre part, on a très malencontreusement décidé de reporter sur Orly le trafic assuré jusque là par le Bourget, ce qui augmente les nuisances, d'autant plus que les avions qui faisaient usage de cette plate-forme sont des appareils anciens, et par conséquent bruyants.

C'est un espoir également déçu quant à l'allègement du trafic qui provoque le plus de perturbations, c'est-à-dire celui du matin et celui du soir. Dans ce domaine, l'intérêt commercial semble dominant et les rafales de décollage les plus nombreuses se placent à des moments où les riverains aspirent au sommeil. Unilatéralement d'ailleurs et sans consultation des communes riveraines, le couvre-feu a été fixé, pour Orly, à vingt-trois heures trente et la reprise du trafic décidée pour six heures du matin, si bien que les habitants des communes riveraines ont droit, au maximum, à six heures trente de sommeil, et cela toutes des nuits, sans un jour de répit, sans un moment de trêve.

Telle est donc la situation alors que les rafales de décollage prévues tard dans la soirée, c'est-à-dire au-delà de vingt-trois heures, devraient être reportées à une heure plus raisonnable.

On devrait tout de même pouvoir trouver une solution conciliant les impératifs commerciaux, qui ont leur importance — je veux bien — et les justes revendications des habitants riverains, qui doivent être également considérés comme des citoyens à part entière et non pas sacrifiés.

Nos espoirs ont également été déçus en ce qui concerne la modification des axes de décollage. Je sais bien que, tout dernièrement — et j'en félicite le Gouvernement — une modification importante est intervenue. Elle date d'une semaine à peine et concerne les axes de décollage de Roissy.

A ce titre, j'ai appris que les trajectoires de décollage avaient été calculées de manière à ce que la gêne qu'elles provoquent n'affecte qu'une fraction limitée de la population environnante.

Je veux espérer tout de même que les perturbations qui en résultent ne touchent pas les populations les plus exposées. J'entends par là que pénaliser 15 000 personnes au lieu de 150 000 est un très bon résultat, mais encore faut-il que le niveau sonore que doivent subir les 15 000 personnes encore affectées par le voisinage de Roissy ne soit pas absolument insupportable et largement aggravé.

Je peux raisonner par analogie avec ce qui s'est passé à Orly, voilà trois ans, quand on a modifié les normes de décollage, mais dans des conditions très peu acceptables car, si une atténuation de la nuisance a été enregistrée pour un nombre élevé de riverains, il n'empêche que, pour ceux qui demeurent sous le nouvel axe retenu, le niveau sonore a été considérablement augmenté.

A mon avis, il serait peut-être souhaitable de donner des consignes nouvelles en ce qui concerne les décollages en permettant aux appareils de prendre plus rapidement de l'altitude. En effet, le survol à 1 000 mètres d'altitude d'une agglomération est différent d'un survol à 300 mètres. Dès l'instant où les avions pourront gagner rapidement de l'altitude, les nuisances seront réduites, et chacun s'en trouvera bien.

Une déception supplémentaire provient du non-respect des assurances faites à cet égard par votre collègue le secrétaire d'Etat aux transports, qui est chargé de l'aviation civile et qui, par écrit, le 9 mars 1976, m'avait informé en ce qui concerne l'aéroport d'Orly que les modifications des axes de trafic et de décollage seraient revues dans la mesure où les normes de bruit feraient apparaître des troubles insupportables pour certaines localités.

Nous éprouvons encore quelques déceptions en ce qui concerne l'ensemble du problème pour la région parisienne du fait même que le programme de Roissy se trouve actuellement remis en cause et ne sera sans doute pas achevé avant de longues années.

Ainsi, pour les plates-formes actuellement en service, notamment à Orly, la gêne s'accroît du fait même, comme je l'ai indiqué, de l'augmentation incessante du trafic. Orly est situé comme on l'a dit — c'est d'ailleurs l'un des leitmotivs de l'aéroport — en pleine zone urbaine. Cette situation présente, certes, des avantages pour les usagers, mais aussi de graves inconvénients pour les riverains.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets d'attirer tout spécialement votre attention car, en ce domaine, j'estime que le problème de l'environnement a été très largement ignoré.

Une politique cohérente devrait résoudre tous les problèmes que vous connaissez bien et auxquels vous avez d'ailleurs à cœur d'apporter une solution comme celui de la sauvegarde des espaces verts. En un mot il s'agit d'une politique d'ensemble de la qualité de la vie. Cela est parfait et je ne puis qu'y souscrire pleinement. Seulement, il ne devrait pas subsister de point d'ombre sensible. Or, le problème du voisinage des aéroports en est incontestablement un. Aussi serais-je heureux que vous puissiez examiner cette question délicate.

Pourtant, au milieu de cette énumération de données négatives subsiste un espoir, celui qui avait justifié mon interrogation et le dépôt de la question orale dont nous débattons actuellement.

Les appareils actuellement en service se démodent ; ils vieillissent même assez vite. Les appareils les plus bruyants, à savoir les *Caravelle* et les *Boeing 707* sont également, et de loin, les plus nocifs, ceux qui causent le plus de trouble à l'environnement. Ils arrivent maintenant à la limite de leurs possibilités d'utilisation et le problème de leur remplacement se trouve posé.

Le Gouvernement aura à cœur d'imposer, je l'espère, à notre flotte aérienne, s'agissant tant d'Air France que des autres compagnies françaises, des normes plus précises, plus impératives, plus contraignantes en ce qui concerne les phénomènes acoustiques. Il sera absolument nécessaire de demander, pour ces appareils de remplacement, une certification de normes acoustiques beaucoup plus sévère et efficace par rapport à ce qui a été toléré jusqu'à ce jour.

Je ne pense pas, monsieur le ministre, que ce soit vraiment trop demander. C'est véritablement un minimum et je souhaite vivement que vous puissiez me suivre dans cette voie, car il s'agit d'une décision d'une très grande importance.

Il ne semble pas que l'on puisse raisonnablement limiter le trafic aérien dans le voisinage des grandes villes. Je fonde pourtant beaucoup d'espoir sur le remplacement des appareils

actuels et sur le fait qu'on pourra leur substituer des appareils moins bruyants, mieux étudiés, qui affecteront beaucoup moins l'environnement.

Je souligne au passage — vous le comprendrez aisément — que, pendant la période où le problème du *Concorde* était débattu par les autorités américaines, je me suis donné pour consigne de ne pas intervenir de façon à ne pas risquer de créer une situation délicate. En revanche, ce problème étant maintenant en voie de solution, il m'apparaît indispensable d'évoquer les erreurs qui ont pu être commises car je vous assure que les nuisances causées par le voisinage des aéroports sont particulièrement astreignantes et imposent aux riverains des conditions de vie vraiment difficiles.

M. le secrétaire d'Etat aux transports nous a appris dernièrement que le choix des appareils de remplacement n'était pas encore intervenu. Il avait été question, voilà un an, de construire en commun avec les Etats-Unis, sous les auspices de la firme Douglas Mac Donnell, un appareil qui aurait pris le nom de *Mercury 200*. Je crois que cette formule est pratiquement abandonnée, mais c'est précisément le moment de réfléchir sur le type de l'appareil de remplacement et de définir ses caractéristiques. Celles-ci concernent non pas simplement l'autonomie de vol, la capacité et les autres performances, mais également les nuisances ; par conséquent, les problèmes inhérents au bruit sont, en ce sens, tout à fait essentiels.

Je souhaiterais, si vous en avez la possibilité, que soient précisées les perspectives qui s'ouvrent pour le remplacement des appareils d'Air France ainsi que d'Air Inter, afin de savoir si les préoccupations qui sont les miennes sont bien ressenties suffisamment et si l'on pourra nous donner satisfaction à l'occasion des études et des contrats en cours d'élaboration.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions qui me paraissent essentielles pour l'avenir des riverains des aéroports. Ce problème qui paraît ponctuel revêt, en réalité, une importance capitale car il intéresse une superficie considérable de zones urbanisées.

Reste le cas, bien sûr, des compagnies étrangères et des compagnies charter. Elles nous posent des problèmes et, à ce titre, je n'ai jamais compris tellement pourquoi il était fait preuve de tant de bienveillance à leur égard en ce qui concerne l'utilisation d'une plate-forme comme celle d'Orly. Les compagnies étrangères et les compagnies charter ont du matériel de bonne qualité, je ne le conteste pas, mais qui est en général ancien, un peu démodé et, par conséquent, particulièrement bruyant. Or, je sais qu'à l'heure actuelle encore soixante-cinq compagnies aériennes, ce qui paraît un comble, sont basées à Orly et ont l'autorisation d'utiliser cet aéroport. Cela me semble particulièrement excessif et nous amène quelquefois à des conséquences absurdes qui pénalisent largement notre propre flotte nationale.

C'est ainsi que, pour une liaison à courte distance comme Paris—Genève, la société Swissair est autorisée à se servir de la plate-forme d'Orly alors qu'Air France n'en a pas le droit. Le résultat, c'est que pour cette liaison, le coefficient de remplissage des appareils de la Swissair est de l'ordre de 100 p. 100 et seulement 40 p. 100 pour ceux d'Air France. Il est tout à fait anormal et même anti-économique que, dans le même temps, une compagnie française et une compagnie aérienne soient traitées dans des conditions tout à fait différentes. Aussi serait-il normal de rétablir l'égalité.

Il faudrait également que les taxes d'aéroport soient modulées de façon à constituer un moyen d'incitation appréciable à la modernisation des flottes aériennes. Or, à l'heure actuelle, ces taxes sont rigoureusement identiques, quel que soit le type d'appareil. Ne serait-il pas normal que les appareils les plus gênants pour l'environnement soient frappés davantage que les appareils pour lesquels les compagnies ont consenti un effort suffisant de modernisation ? Il y a là un dosage à prévoir pour une évolution qu'il semble souhaitable de favoriser.

Une telle politique vous permettrait, dans des délais relativement courts, de dégager des solutions susceptibles de régler le problème que je viens de vous signaler. En créant ainsi une prime à la modernisation vous donneriez — ce dont nous avons bien besoin dans la période actuelle — un stimulant et un nouvel élan à notre industrie aéronautique.

Telles sont, monsieur le ministre, les remarques que, sur le plan de l'environnement et de l'écologie, je souhaitais présenter sur ce problème qui est et qui demeure, en 1977, extrêmement préoccupant.

Ce que j'aimerais pouvoir trouver dans votre réponse, c'est la volonté clairement exprimée du Gouvernement d'agir dans ce domaine, car j'ai le sentiment qu'on n'a absolument pas progressé, alors qu'il s'agit d'un problème essentiel dont, j'en suis certain, vous ne manquerez pas désormais de vous préoccuper.

Je suis maintenant amené à intervenir sur un autre problème qui concerne les nuisances, qui se pose à un échelon national et qui ne semble pas plus que le précédent avoir été l'objet, jusqu'à maintenant, d'une attention suffisante.

Nous sommes à une époque où les problèmes qui concernent l'environnement ont pris une importance du premier ordre, je l'ai dit tout à l'heure. Désormais, face à une telle prise de conscience des problèmes posés par l'actualité — ce sont des problèmes quotidiens sur lesquels l'information attire largement l'attention — on ne peut méconnaître la question du bruit et des nuisances qui en découlent.

Le bruit constitue une agression généralisée à notre époque et nous ne pouvons rétroactivement que nous féliciter de cette décision combien judicieuse d'un préfet de police — je crois qu'il s'agissait de M. Dubois — qui a interdit l'emploi de l'avertisseur sonore dans la capitale, faisant ainsi bénéficier tous les parisiens, et mieux, tous nos concitoyens, d'un progrès considérable.

Le bruit constitue une nuisance dont l'influence malsaine sur l'organisme est aujourd'hui médicalement démontrée. S'il est vrai que le bruit, dans certains cas, est considéré comme l'expression d'une sorte de défoulement, notamment par des groupes de jeunes, encore faut-il en réglementer strictement l'usage. Car, là encore, nous pouvons rapidement atteindre la limite où l'exercice d'un droit devient un abus.

Ce bruit constitue quelquefois un véritable supplice pour ceux qui sont aux prises avec des conditions de vie éprouvantes : nous en ressentons tous le poids à notre époque.

Beaucoup de nos concitoyens aspirent à la tranquillité et au repos, notamment lorsque, à l'issue d'une journée particulièrement pénible, ils regagnent leur domicile. Or, parmi tous les bruits dont la vie moderne nous accable, et cela bien malgré nous, bruits qui sont ressentis comme une fatigue supplémentaire, il n'en est pas de plus agressif, de plus provoquant, de plus insupportable que celui que produisent un certain nombre d'engins à deux roues, mal conçus, mal réglés, le plus souvent mal utilisés.

Bien sûr, il serait injuste de généraliser. Il faut considérer que l'usage des engins à deux roues est un droit et que, par conséquent, ce droit doit être librement exercé. Je suis le premier à le reconnaître, il existe des véhicules qui émettent un niveau sonore très supportable, dont la gêne pour le voisinage est tout à fait acceptable.

En revanche, et c'est un phénomène de plus en plus ressenti, nombre d'engins sont anormalement bruyants, stridents et gênants. C'est à leur sujet que je voudrais retenir, monsieur le ministre, quelques instants votre attention.

Ces engins font entendre dans tout le voisinage des vrombissements effrenés, sans commune mesure, le plus souvent, avec leurs véritables dimensions, leurs véritables performances, leur véritable puissance.

Ces inconvénients découlent fréquemment d'un vice de fabrication ou de modifications volontaires apportées par les utilisateurs afin de valoriser à leurs propres yeux, dans une mesure d'ailleurs bien dérisoire, l'importance du matériel, et, par là même, l'image que ces utilisateurs veulent donner à leur propre personnage.

La question qui se pose est la suivante : Peut-on laisser faire ? Peut-on fermer les yeux, à défaut des oreilles, et laisser se perpétrer des abus caractérisés qui lèsent gravement l'environnement et les conditions de vie de tous ceux qui supportent ces nuisances ? Ce n'est ni admissible, ni supportable et force est de reconnaître que, dans ce domaine, le Gouvernement doit mener une action efficace. En effet, jusqu'à présent, un effort suffisant ne me semble pas avoir été fait.

J'ai déjà souligné, par voie de question écrite remontant au mois de septembre 1976, combien ces abus étaient déplorables. Or j'ai eu l'insatisfaction de lire, dans la réponse qui m'a été faite, que l'on considérait ces troubles comme acceptables et inévitables. Or les réactions sont souvent très brutales dans les quartiers où se produisent ces nuisances et où sont ainsi indisposés gravement, brutalement — sans compter bien sûr les atteintes au potentiel humain — de nombreuses personnes.

Comme je l'ai déclaré tout à l'heure, dans ce domaine également, le droit cesse là où l'abus commence.

La pratique la plus fréquente consiste à utiliser des voies paisibles, des quartiers de lotissements retirés pour y créer des anneaux d'entraînement et des circuits d'évolution. Une telle pratique doit être sanctionnée, d'autant qu'elle intervient souvent le soir ou même assez tard dans la nuit.

Il convient donc de prévoir une réglementation imposant le respect de la tranquillité du voisinage.

On ne semble pas se rendre suffisamment compte de l'exaspération qui peut découler de ces pratiques chez les habitants des zones concernées. Cette exaspération est parfois si forte

que des actes irréflechis de violence sont à redouter. Le ministre de la culture et de l'environnement et le Gouvernement dans son ensemble ne peuvent se désintéresser de semblables perspectives.

Telle est la raison primordiale de ma question orale, telle est la justification de mon insistance, après cette sorte de fin de non-recevoir qui m'a été opposée à la suite de ma question écrite du mois de septembre 1976.

En définitive, la question, toujours pendante, demeure aussi sérieuse. En minimiser la portée pour éviter de regarder la situation en face serait redoutable.

L'abus d'engins bruyants doit être réprimé. Le tapage nocturne fait bien l'objet d'une réglementation sévère et souvent appliquée; mais tel n'est pas le cas en ce qui concerne la pratique abusive des engins à deux roues. Il n'est pas possible d'appliquer correctement l'article R. 70 du code de la route qui prévoit ces cas, car les agents de la force publique sont tout à fait démunis des moyens de la faire respecter du fait que certains engins ne sont pas immatriculés. Sans doute me répondrez-vous qu'il était un temps où les utilisateurs de ces engins se faisaient un devoir, comme tout bon citoyen, de céder aux injonctions des agents de la force publique et de s'arrêter lorsqu'elles leur étaient faites, pour vérification de leur véhicule. Ce n'est plus le cas. Nous sommes à une époque où l'abus l'emporte et où le respect de la force publique tend à s'amenuiser, ce qui est d'ailleurs fort dommage.

En outre, les services de police et ceux de la gendarmerie sont extrêmement absorbés, noyés souvent au milieu d'une paperasserie abondante. Ils ne disposent pas du temps nécessaire pour faire respecter la réglementation qui découle de l'article R. 70 du code de la route.

Certes, la bonne solution ne réside pas seulement dans la répression. Au contraire, il faudrait plutôt prévenir que réprimer, prévenir que guérir.

Mon collègue, M. Proriol, aura peut-être l'occasion de le dire lui aussi tout à l'heure, je souhaite qu'à la mise en circulation des véhicules, surtout lorsqu'il s'agit d'importations, ce qui est très fréquemment le cas, on vérifie préalablement leurs caractéristiques. Il n'est pas normal que des engins, dès le stade de la fabrication, et au moment où ils franchissent nos frontières, ne répondent pas aux normes imposées en France, d'autant plus que ces engins sont souvent l'objet de modifications, notamment des pots d'échappement.

Il importe d'imposer dès le départ un respect très strict de notre réglementation afin d'éviter dans une large mesure les abus qui se produisent par la suite.

Ce matériel provient, pour une grande part, je le répète, d'importations et surcharge de façon tout à fait anormale notre balance des comptes et nos échanges extérieurs qui sont déjà dans une situation délicate. C'est une raison supplémentaire de les soumettre à une vérification très stricte.

M. le ministre de l'intérieur m'avait précédemment indiqué que, conscient de ce problème, il se proposait de mettre en place des brigades de contrôle spécialisées. Leur création avait été prévue l'an dernier et les résultats escomptés pouvaient être espérés à court terme. Je le souhaite. Toutefois, les interventions de ce type se font surtout sur les grands axes, en des endroits où, malgré tout, les inconvénients que je signale sont peut-être les moins sensibles et les plus tolérables. En revanche, de telles interventions n'ont pas lieu dans les quartiers les plus menacés, c'est-à-dire dans les secteurs résidentiels, là où il est très facile d'organiser des circuits « sauvages » de nature à compromettre la qualité de la vie du voisinage.

Telles sont les raisons pour lesquelles, monsieur le ministre, avec l'espoir que l'action de ces brigades spécialisées pourra être amplifiée, je souhaite vivement que le problème soit repris dans son ensemble. Il est très préoccupant et il n'a pas jusqu'ici fait l'objet de l'attention qu'il méritait. J'ai pourtant bon espoir. A l'issue de cette discussion, je formule le vœu que vous-même, monsieur le ministre, et l'ensemble de vos services soient pleinement conscients de la portée des remarques que j'ai été amené à vous présenter et que vous les fassiez passer dans la réalité dès que possible.

M. le président. La parole est à M. Proriol, auteur des questions n° 85 et 87.

M. Jean Proriol. Après mon collègue, M. Colin, je voudrais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur d'autres aspects de ce même problème du bruit causé par les véhicules à deux roues.

L'insuffisance des mesures prises place les administrateurs locaux dans une situation délicate. Sans doute disposent-ils des pouvoirs de police, mais comment les utiliser et comment même les invoquer? Nous aimerions avoir des réponses satisfaisantes à ces interrogations.

En effet, de telles nuisances sont de celles qui déclenchent des réclamations fort nombreuses à l'échelon local.

Qu'un quartier entier soit perturbé par des passages abusifs de véhicules bruyants et les doléances affluent auprès des maires concernés, considérés comme responsables. Mais, en réalité, comment peuvent-ils mettre un terme aux nuisances?

Il semble bien que les élus locaux soient pratiquement désarmés et c'est pour remédier à cette situation, qui fait des maires des accusés privés de moyens, que nous sommes amenés à interroger aujourd'hui le Gouvernement.

Sans doute, en vertu de l'article R. 70 du code de la route: « les véhicules ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route et aux riverains. Notamment, les moteurs doivent être munis d'un dispositif d'échappement silencieux en bon état de fonctionnement et ne pouvant être interrompu par le conducteur en cours de route. L'échappement libre est interdit ».

Telle est la règle et nous ne pouvons qu'y souscrire. La réalité en est cependant fort éloignée, car cette règle ne peut, en pratique, être sanctionnée. En effet, ou bien le maire n'a à sa disposition qu'une force d'intervention très limitée constituée par le garde champêtre, et ses moyens d'action sont alors nuls, ou bien il s'adresse à la police d'Etat ou à la gendarmerie.

Mais il apparaît immédiatement que ces délits ne sont pas de nature à retenir véritablement l'attention des forces de l'ordre. Celles-ci ont trop à faire et sont trop sollicitées pour s'attacher vraiment à la poursuite des contrevenants dont nous évoquons ici le cas.

Le pourraient-elles ou le voudraient-elles qu'elles se trouveraient aussitôt en face d'un obstacle majeur. Une grande partie des véhicules à deux roues ne sont pas immatriculés. Or, ce sont parfois les plus bruyants et les plus générateurs de nuisances.

Il est bien certain, pourtant, qu'un véhicule non immatriculé est assuré d'une totale impunité, aussi bien pour le bruit que pour tout manquement aux règles du code de la route. Le temps n'est plus où une injonction d'un agent de police décidait l'interpellé à stopper. Il poursuivra sa route sans s'émouvoir, de sorte que seule l'immatriculation apporterait une possibilité d'intervention. Une sujétion financière nouvelle en découlerait, certes, mais elle pourrait être calculée à un taux minime pour demeurer à la portée de tous.

Le régime actuel, en revanche, est générateur d'anarchie. Il ne permet d'entrevoir aucune solution véritable à cette nuisance qui provient de l'usage abusif de ces innombrables véhicules à deux roues dont le dispositif d'échappement n'est pas conforme aux normes réglementaires.

Il est vrai qu'en ce domaine également « mieux vaut prévenir que guérir » ou, plutôt, que sévir.

Est-on bien assuré qu'à la sortie des usines de fabrication, le matériel est conforme aux dispositions de l'article R. 70 du code de la route? Le service des mines est-il bien saisi pour délivrer une certification acoustique appropriée? Des vérifications ont-elles lieu au moment de la mise en service du matériel? Si oui, encore faut-il que le matériel soit de fabrication française alors qu'en ce domaine, et en dépit des énormes difficultés que rencontre la France pour équilibrer sa balance des paiements, la grande majorité des véhicules en circulation sont de fabrication étrangère.

Ces véhicules sont les plus bruyants, les plus désagréables pour le voisinage, les plus pernicieux pour l'environnement. Est-il bien raisonnable, dès lors, de poursuivre une telle politique d'importations massives, qui proviennent en général d'Extrême-Orient, alors que le matériel français, plus étudié, plus satisfaisant au regard des normes arrêtées par l'article R. 70 du code de la route, risque d'en souffrir, ce qui entraînerait une limitation de la production, voire la fermeture de nos usines?

Est-il vraiment nécessaire d'accentuer notre hémorragie en devises fortes pour des résultats aussi discutables puisqu'ils entraînent une forte augmentation des nuisances dans un monde largement motivé, maintenant, pour rejeter les nuisances? Quelle peut être l'explication véritable d'une aussi surprenante attitude? Monsieur le ministre, il est certain que quelque chose fait ici défaut pour notre compréhension du phénomène.

C'est donc finalement à partir du contrôle très strict du matériel, aussi bien à la sortie d'usine qu'à l'importation, qu'il faut se montrer rigoureux. Une fois le matériel mis en circulation, il est trop tard; les contrôles *a posteriori*, outre qu'ils présentent le désagréable caractère d'être répressifs, ne peuvent d'ailleurs être efficaces.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, l'action des brigades volantes de contrôle des nuisances me semble peu adaptée au problème qui est posé. A ma connaissance, il est effectué en rase campagne, là où les nuisances sont beaucoup moins ressenties.

Les règles de compétence très strictes qui réglementent l'activité des divers services de la gendarmerie ne permettent pas que ces brigades se portent là où se produisent les nuisances les plus caractérisées, c'est-à-dire en tissu urbain.

Face à un problème difficile, né avec notre époque et qui affecte un nombre élevé de nos concitoyens, je crains fort que la solution ne soit pas encore trouvée. Et pourtant, les élus municipaux réclament avec insistance l'appui du législateur et du Gouvernement pour régler une question qui leur cause de graves préoccupations et en face de laquelle ils sont désarmés.

Peut-on avoir encore l'espoir que cette discussion amènera, à l'échelon ministériel comme à l'échelon des services, une nouvelle réflexion dans le sens des suggestions que nous avons proposées ?

J'exposerai maintenant, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ma question orale n° 85 qui traite plus particulièrement des nuisances découlant du bruit provoqué par la circulation, notamment dans les villes de moyenne importance.

Un certain nombre de municipalités ont étudié et étudient encore les problèmes posés par l'augmentation de la circulation automobile urbaine. Ces études ont généralement entraîné la réalisation de travaux d'infrastructure parfois importants, tels que création de boulevards de desserte, de boulevards périphériques, de ceintures extérieures, pose de feux clignotants, etc.

Certes, monsieur le ministre, dans certains cas, ces travaux sont subventionnés par un autre ministère, mais les villes moyennes ont rarement la possibilité d'y adjoindre les techniques modernes de protection contre le bruit telles que murs antibruit ou rideaux de verdure protecteurs et camouflants alors que, de leur côté, les grandes cités ont la chance de disposer de davantage de moyens pour entreprendre cette lutte et protéger ainsi leurs habitants contre les bruits de leur aéroport, de leur métro ou de leurs grands boulevards.

Ces nuisances sont d'autant plus graves que la circulation s'intensifie dans les villes moyennes comme partout ailleurs et que l'on y entend plus particulièrement les reprises en première, les coups de frein, les arrêts brutaux et intempestifs et le passage des poids lourds, véritable fléau de la circulation moderne urbaine.

Vous connaissez, monsieur le ministre, le problème délicat et difficile du financement des plans de circulation, lequel n'a d'égal, dans la difficulté, bien souvent, que le problème technique qui en découle. L'objet de ma question est donc de vous inviter à vous préoccuper des mesures à conseiller, à prescrire parfois et, surtout, à financer, afin de promouvoir, en ce qui concerne la circulation, une meilleure qualité de la vie dans de nombreuses villes moyennes françaises.

J'en viens maintenant, monsieur le président, à ma question orale n° 87. Les trois précédentes questions orales ont abordé successivement les nuisances provoquées par la circulation aérienne, celles qui sont entraînées par la circulation des véhicules à moteur, plus particulièrement des deux-roues, et, enfin, celles qui sont liées à la circulation dans les villes moyennes.

La quatrième question orale de ce vaste sujet traitera rapidement des nuisances entraînées par le bruit dans les entreprises et les ateliers, c'est-à-dire celles dont souffre l'homme dans son lieu de travail.

On parle beaucoup de la protection du cadre de vie et de l'environnement. Des mesures ont été également prises, récemment, pour protéger l'homme dans son milieu de travail. Chacun connaît les conséquences du bruit sur l'ouïe, le système nerveux, l'alimentation et, en général, sur la vie familiale de celui qui y est soumis.

En ce domaine, deux types d'action sont possibles, la première relevant des contrôles effectués par l'inspection du travail. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous fassiez le point de cette action dans son aspect préventif comme dans son aspect répressif, c'est-à-dire que vous nous indiquiez quel est le bilan de l'action menée à cet égard par le ministère du travail et son corps d'inspecteurs.

Parallèlement à cette action répressive, un deuxième type d'action est à mener vis-à-vis des chefs d'entreprise. Par quels conseils, par quel apport technique est-il possible de les persuader qu'une lutte contre le bruit leur est finalement bénéfique ? Protéger le travailleur, c'est en effet protéger également, dans une certaine mesure, l'entreprise elle-même. Monsieur le ministre, je souhaiterais que vous nous présentiez un bilan de l'action menée dans ce domaine.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans les propos des orateurs qui m'ont précédé, il a été question des nuisances sonores.

Je n'ajouterai rien à ce qu'a dit notre collègue M. Jean Colin en ce qui concerne les nuisances liées au fonctionnement de l'aéroport d'Orly. En revanche, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur certains problèmes particuliers, que vous connaissez certainement très bien, et qui sont ceux du fonctionnement de l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy.

Je soulèverai d'abord deux questions. La première concerne l'insuffisance de la législation en matière de classement des aéroports dans la nomenclature des installations qualifiées de nuisibles et la seconde, les pouvoirs du préfet en matière de police au regard des nuisances sonores des aéronefs.

J'évoquerai ensuite un problème qui vient de faire l'objet d'un débat au conseil général du Val-d'Oise : celui des nouvelles trajectoires de nuit sur l'aéroport de Roissy. Les conseillers généraux, toutes tendances confondues d'ailleurs, veulent en effet interdire les vols de nuit.

En ce qui concerne le classement des aéroports à vocation nationale et internationale dans la nomenclature des installations nuisibles, je ferai remarquer que l'aéroport Charles-de-Gaulle répond parfaitement au type d'installation auquel devrait s'appliquer la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées, dans le cadre de la protection de l'environnement.

En effet, cette loi stipule, en son article premier qui définit le champ d'application de la loi : « Sont soumis aux dispositions de la présente loi les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toutes personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité et la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de l'environnement » — ce qui répond à notre propos de ce jour — « soit pour la conservation des sites et monuments ».

Or, il est tenu pour certain que les deux aéroports déjà cités présentent des inconvénients non seulement pour la commodité du voisinage, mais aussi pour la santé, la sécurité, la salubrité publique et également, notamment du fait du décollage et de l'atterrissage, pour la protection de l'environnement.

Le 31 mai 1977, vous avez, monsieur le ministre, rejeté un recours gracieux et préalable en date du 25 février 1977 demandant l'application de la loi, recours formulé par deux associations de riverains de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Vous vous êtes fondé, monsieur le ministre, sur l'argumentation suivante : « Un certain nombre d'installations comprises dans les aéroports font l'objet d'un classement. Il en est ainsi des installations de dépôts de liquides inflammables, des compresseurs d'air et de gaz combustibles, des installations de combustion, des parcs de stationnement des véhicules automobiles, des ateliers d'essai de moteurs, des appareils de réfrigération... », mais vous avez refusé de classer globalement toutes les installations des aéroports.

Permettez-moi d'apporter un certain nombre de critiques à votre décision. Premièrement, les aéroports forment un ensemble du point de vue des nuisances et de la gestion. Ne classer que certaines installations utilisées dans les aéroports ne donne pas un pouvoir suffisant en matière de réglementation, notamment en ce qui concerne le bruit provoqué par les avions qui utilisent ces aéroports.

Deuxièmement, l'absence de pouvoir de réglementation de l'autorité administrative est préjudiciable au maintien de l'ordre public : tranquillité, sécurité, salubrité publique. Il y a donc carence de la part des pouvoirs publics à aborder le véritable problème du bruit sous son aspect préventif et réglementaire, c'est-à-dire de police administrative.

L'expérience récente montre que les pouvoirs de police générale, détenus en particulier par les préfets, ne suffisent pas à régler les problèmes de nuisances sonores aux abords des aéroports. Il conviendrait donc, par l'application de la loi du 19 juillet 1976, de donner au pouvoir de police la possibilité d'intervenir en la matière.

Troisièmement, la décision de M. le ministre constitue une vision singulièrement restrictive de l'application de la loi du 19 juillet 1976.

En effet, ce texte, tant dans sa lettre que dans son esprit, vise justement à élargir le champ d'application de la réglementation telle qu'elle était organisée par la loi du 19 décembre 1917 concernant les établissements classés dangereux, insalubres et incommodes, en étendant la réglementation aux installations exploitées ou détenues par toute personne physique, morale ou de droit public et en étendant les cas d'application de la réglementation, car il ne s'agit plus d'établissement mais d'installation aux termes de la loi du 19 juillet 1976.

Il vise ainsi à élargir les pouvoirs de réglementation des autorités administratives et les garanties offertes aux tiers.

Votre interprétation restrictive, monsieur le ministre, enlève beaucoup d'intérêt à ce texte de loi. Le régime d'exception le rend inopérant et déçoit les espoirs mis dans son application en matière de lutte contre les nuisances.

J'en viens à la seconde partie de mon exposé, à savoir l'absence de pouvoir du préfet en matière de nuisances sonores des aéronefs et permettez-moi, monsieur le ministre, d'insister sur ce point.

Le préfet légalement est l'autorité de police administrative générale dans son département. Il a compétence générale pour y faire régner le bon ordre — il ne s'en prive pas — la salubrité, la sécurité et la tranquillité publiques. J'insiste sur ces deux derniers termes.

Il apparaît donc logique que le préfet utilise son pouvoir de réglementation en matière de pollution sonore, afin d'assurer la tranquillité des riverains des aéroports. En l'espèce, il ne s'agit pas d'une faculté, mais d'une intense obligation d'agir comme l'indique la jurisprudence constante du Conseil d'Etat en matière de police.

Il faut ajouter l'existence de textes divers, tels l'article 103 bis du règlement sanitaire départemental du Val-d'Oise visant à la protection contre le bruit, la circulaire 948 du 24 octobre 1975 fixant les limites du bruit à 55 décibels le jour, 65 en zone urbanisée, et 45 décibels la nuit, 55 en zone urbanisée.

Or, il semble qu'en matière de bruit des avions, les préfets ne puissent imposer ces textes réglementaires, ce qui est extrêmement fâcheux.

Les dispositions des articles 133 et suivants du code des transports et de l'aviation civile — permettez-moi d'attirer votre attention sur ce point, monsieur le ministre — donnent compétence au ministre de l'aviation civile pour délivrer les certificats de limitation de nuisance : laissez-passer ou certificat spécial. L'arrêté du 18 août 1974 relatif aux certificats de limitation des nuisances destinés aux avions à réaction subsonique a été complété par un arrêté ministériel du 30 juillet 1975 ; il n'est pas appliqué.

Ainsi, les pouvoirs de police du préfet semblent se limiter à la réglementation au sol pour les aéronefs. C'est, nous semble-t-il, une limitation abusive des textes.

Le défaut d'application de la réglementation existant en matière de bruit, le « flou » juridique quant aux autorités compétentes pour agir montre qu'il y a — permettez-moi ce terme un peu dur — carence des pouvoirs publics particulièrement manifeste en ce qui concerne la police du bruit des aéronefs autour des aéroports. Ce problème ne semble pas relever du pouvoir de police — je dis bien : ne semble pas — et je souhaiterais, monsieur le ministre, qu'en ce domaine vous me précisiez quel est le point de vue du ministre de l'environnement.

Le défaut de police spéciale montre qu'il y a carence de la part des autorités administratives — sinon carence, du moins inquiétude ou difficulté — à aborder sincèrement le problème du bruit dans son aspect préventif et réglementaire.

La gravité des problèmes soulevés par la pollution sonore des avions — notre collègue M. Jean Colin a montré tout à l'heure combien ils étaient importants à l'abord des grandes agglomérations, telles que celle de Paris — exige de votre part, monsieur le ministre, une attention toute particulière aux conditions de vie des riverains et nécessiterait des textes pour préciser ce qu'il peut y avoir, actuellement, d'imprécis dans la réglementation et dans la loi.

Je terminerai en attirant votre attention, monsieur le ministre, sur l'interdiction des vols de nuit.

Nous savons que de nombreux aéroports à caractère international sont fermés la nuit où leur trafic est limité le plus souvent entre vingt-trois heures et six heures. C'est ainsi que les aéroports de Bâle, de Mulhouse, de Berlin, de Brême, de Düsseldorf, de Genève voient leur trafic de nuit extrêmement limité.

Or le bruit nocturne, comme l'a si bien démontré notre collègue M. Colin, est une agression particulièrement grave contre l'individu. Le temps du repos est le moment où se reconstituent les forces de l'individu. Il s'agit en quelque sorte d'un droit qui peut être assimilé au droit à la protection de l'intégrité de la personne humaine. D'ailleurs, de nombreux travaux scientifiques vont dans ce sens. Ainsi, ceux de l'agence américaine pour la protection de l'environnement constatent que la gêne nocturne apparaît à un niveau inférieur de 10 décibels à celui que susciterait la même gêne durant la journée. Or l'implantation des aéroports est très proche des zones urbanisées. C'est le cas notamment de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Les nouvelles trajectoires de nuit adoptées pour ce dernier n'empêcheront pas qu'un certain nombre de localités seront fortement touchées.

Je vous citerai quelques chiffres. Les relevés effectués de nuit par le service technique de la navigation à Montsoult donnent pour le bruit des avions 76,1 décibels, avec des maxima allant jusqu'à 90 et 91 décibels. Encore ne tiennent-ils pas compte des nuisances de Concorde. Rappelons pour mémoire certains éléments du « baromètre du bruit ». A 70 décibels, une conversation est encore audible, mais 80 décibels constituent un début de danger auditif. Encore s'agit-il du jour. Alors que dire quand il s'agit de la nuit ?

En outre, la trajectoire de Roissy « Charles-de-Gaulle » touche la Plaine de France. Or celle-ci est protégée. Je rappelle que M. le Président de la République a bien voulu venir inaugurer, il y a quelques jours, le musée d'Ecouen. Il a dit, à cette occasion, qu'il s'intéressait fort à la protection de la Plaine de France.

Or l'ouverture de la piste n° 2 de Roissy « Charles-de-Gaulle » va entraîner une augmentation importante du trafic, notamment à partir de 1980 ou 1981.

Ma question, monsieur le ministre, est donc la suivante : pensez-vous pouvoir imposer à l'aéroport de Paris la fermeture de Roissy au trafic de nuit ?

Je vous rappelle qu'en réponse à une question posée par M. René Ribière à l'Assemblée nationale, votre collègue, monsieur le ministre, a dit que le trafic de nuit de l'aéroport Charles-de-Gaulle pour le fret représente à peine 7 à 8 p. 100 des recettes de l'aéroport. Sans doute ce chiffre a-t-il augmenté légèrement, mais, dans l'intérêt des populations riveraines ne devrait-on pas fermer l'aéroport Charles-de-Gaulle au trafic de nuit, compte tenu de la faiblesse du chiffre d'affaires des transports de nuit ?

M. Maxime Javelly. Je demande la parole.

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

M. Maxime Javelly. Je remercie mes collègues, MM. Proriol, Colin et Perrein, d'avoir déposé ces questions orales avec débat. Nous venons de parler des aéroports. Il est certain que le trafic qui s'y déroule crée des nuisances pour l'environnement, nuisances que nous ne pouvons pas contester. Mais en cela nous subissons l'évolution des temps modernes.

Je suis le représentant d'un département rural, celui des Alpes-de-Haute-Provence, placé entre le plateau d'Albion et le camp de Canjuers, dans cette région où les *Mirage* crèvent le mur du son et, quelquefois, font écrouler des maisons qui, il faut bien le reconnaître, ne sont pas toujours bien entretenues, le principal étant qu'elles ne s'écroulent pas sur les gens.

Nous venons de parler de la protection des travailleurs. Or pendant les vacances, ceux-ci viennent chez nous pour se reposer et avoir l'esprit tranquille. Mais que subissent-ils ? Ils subissent les contraintes de cette vie moderne, turbulente : le bruit des motocyclettes, appelées parfois des « pétrolettes ». Celles-ci sortent de l'usine avec un pot d'échappement qui ne fait pas tellement de bruit. Malheureusement, il est « trafiqué » et c'est tout le contraire qui se produit. Etant du pays des abeilles, cela ne me gêne pas tellement car on dirait qu'il y a toujours un essaim d'abeilles le jour et la nuit. Avec le chant du coq, c'est une chose qui nous fait plaisir. (*Sourires.*) Mais enfin, soyons sérieux, il faudrait que soient prises des mesures préventives, monsieur le ministre, et qu'il soit fait quelque chose.

Dans nos communes rurales, tout repose sur les brigades de gendarmerie dont l'effectif est, hélas, très largement insuffisant. J'aimerais, à ce propos, que vous demandiez à M. le directeur général de la gendarmerie de mieux protéger notre monde rural pendant la période estivale.

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

M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les questions orales avec débat jointes qui viennent d'être débattues à cette tribune avaient toutes pour objet la lutte que nous devons mener contre le bruit. Il a donc semblé souhaitable au Gouvernement que ce soit le ministre chargé précisément d'animer l'action de l'Etat dans la lutte contre le bruit qui réponde globalement à ces diverses questions.

D'abord, si vous voulez bien, une sorte d'introduction à ce débat dans lequel chacun est venu apporter sa contribution.

Naturellement, quand on parle des pollutions de l'air, de l'eau, du sol, on sait très bien que ce sont des pollutions visibles, tangibles, qui menacent directement la santé de la flore, de la faune et même de l'homme. On peut facilement les constater.

Quand on parle du bruit, on est en présence d'une nuisance, qui, pour n'en être pas moins grave, est beaucoup plus difficile à appréhender par sa nature même. Le bruit, ce n'est pas facile à saisir, ce n'est pas facile à mesurer. Pourtant, nous savons très bien qu'au-delà de notre oreille, qui supporte relativement bien les bruits d'intensité moyenne, c'est tout le système nerveux de l'homme qui peut être atteint, c'est tout son état général qui peut s'en ressentir. Or, si les pollutions, les nuisances, peuvent être localisées facilement, combattues, éventuellement supprimées, le bruit est inhérent à presque toutes les activités humaines et, bien entendu, on ne peut pas imaginer sa suppression totale.

Par conséquent, nous sommes obligés, lorsqu'il s'agit du bruit, d'agir dans deux directions différentes : d'abord, sur la source même du bruit, pour en diminuer l'intensité lorsqu'elle nous paraît excessive ; ensuite, sur l'environnement, pour le protéger du bruit lorsque c'est nécessaire.

Cette action est d'autant plus importante, d'autant plus urgente que c'est probablement dans ce domaine que les inégalités écologiques dont le Président de la République a parlé récemment encore sont les plus grandes. En effet, vous savez bien que ce sont très souvent les logements les plus modestes qui sont les plus perméables au bruit, par exemple.

Le Gouvernement est parfaitement conscient de la lutte qui doit être menée dans les directions que je viens de vous indiquer pour la réduction du bruit. C'est la raison pour laquelle il a entrepris déjà de longue date une action qui a besoin, pour être efficace, de disposer de la durée.

Il fallait d'abord, à cet égard, déterminer une politique globale. Le comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement, qui s'était réuni notamment en décembre de l'année dernière, a arrêté un programme de vingt mesures contre le bruit, qui concerne l'urbanisme, l'insonorisation des logements, le bruit des véhicules, des avions, des appareils ménagers. Voilà, par conséquent, comment se situe l'action du Gouvernement et c'est dans cette optique, en parlant de cette action globale, que je vais être amené à faire le point sur les questions qui m'ont été posées par les intervenants, en m'efforçant d'apporter des réponses sur des cas particuliers.

Je commencerai par la question que m'a posée M. Proriot sur le bruit dans les entreprises, pour en venir aux questions plus générales qui ont été posées sur les avions, les véhicules et les aéroports.

Vous savez que l'action de l'inspection du travail se fonde sur des bases juridiques, notamment un décret de 1969 qui fait obligation aux chefs d'établissement de maintenir l'intensité du bruit à un niveau compatible avec la santé des travailleurs qui y sont soumis.

Les inspecteurs du travail disposent de moyens pour vérifier que cette obligation est bien remplie. Ils peuvent, par exemple, faire procéder, à la charge des employeurs, à des mesures d'intensité globale, des mesures spectrales de bruit par des organismes agréés.

Il faut noter que les pouvoirs élargis qui ont été donnés à l'inspection du travail vont désormais lui permettre de mettre en demeure les chefs d'établissement de prendre toutes les mesures qui peuvent être utiles pour remédier à une situation dangereuse.

Enfin, l'augmentation en cours du corps de l'inspection du travail ne peut que renforcer l'efficacité de la lutte contre les effets nocifs du bruit en milieu du travail.

Cependant, le ministère du travail n'utilise pas seulement les moyens réglementaires dont il dispose pour contrôler et réprimer s'il le faut. Il se préoccupe, de surcroît, de prévenir. C'est ainsi que, par l'intermédiaire de l'agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail, il a engagé déjà plusieurs opérations-pilote, des opérations d'expérimentation, qui sont destinées justement à prévenir ce genre de nuisance.

M. Colin et M. Perrein ont particulièrement traité du bruit provoqué par les avions. Je voudrais à cet égard formuler un certain nombre de réflexions. L'aviation civile ne connaît pas un développement sain et ordonné si elle doit entraîner un accroissement désordonné de la dégradation de l'environnement autour des aéroports. C'est la raison pour laquelle le secrétaire d'Etat aux transports considère que la réduction du bruit des avions est l'une de ses tâches prioritaires ; ce n'est donc pas seulement au seul titre de l'environnement que cette lutte doit être menée, mais bien dans un intérêt très général.

De nombreuses mesures ont été prises pour réduire les nuisances subies par les riverains de nos aéroports : modification des trajectoires d'envol, utilisation de procédures de pilotage minimisant le bruit, réglementation de l'urbanisme autour des aéroports, mise en place d'un système d'aide aux riverains d'Orly et de Roissy-en-France, etc.

Mais il est clair que c'est par la réduction du bruit à sa source, c'est-à-dire par l'emploi d'avions en eux-mêmes peu bruyants, que l'on pourra concilier le développement de l'aviation civile et le respect de l'environnement. C'est la raison pour laquelle un effort de recherche a été poursuivi dans ce domaine afin de préparer le futur et ce le plus vite possible. Pour l'avenir le plus proche, nos efforts en vue d'organiser le développement d'avions équipés de moteurs CFM 56, dont on attend de bonnes performances acoustiques, sont connus. Enfin, la production continue de l'A 300 B est un gage de l'amélioration progressive de l'environnement acoustique autour des aéroports.

Ces progrès acoustiques s'accompagnent de règlements qui ont été adoptés en France ou qui sont en préparation. Par

exemple, en 1974, ont été promulguées dans notre pays les premières normes acoustiques mises au point par l'organisation de l'aviation civile internationale.

De surcroît, le comité sur le bruit des aéronefs de cette même organisation a été saisi en novembre 1976 d'une proposition émanant d'un groupe de travail, présidé par un expert français, et visant à renforcer la sévérité des normes acoustiques applicables aux nouveaux avions à réaction subsoniques. M. Colin a tout à l'heure particulièrement attiré mon attention sur ce sujet. Ces propositions ont été adoptées par le comité et sont actuellement examinées par le conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale. Dès que leur adoption sera définitive, ces nouvelles normes seront introduites dans la réglementation. D'ores et déjà, les industriels français travaillent dans la perspective d'avoir à satisfaire ces normes nouvelles. Pour apprécier les progrès demandés par rapport aux premières normes acoustiques actuellement en vigueur, je vous demande de noter ces quelques chiffres : d'abord, le niveau limite de bruit au décollage a été abaissé dans une fourchette de 2 à 7 décibels ; ensuite, le niveau limite de bruit latéral a été abaissé d'environ 12 décibels ; enfin, le niveau limite de bruit en approche a été abaissé d'environ 4 à 5 décibels.

Par ailleurs, pour prévenir l'importation en France d'appareils anciens bruyants, le comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement a, au cours de sa réunion de l'année dernière, décidé d'exiger des avions subsoniques à réaction qui seront immatriculés en France la conformité aux normes acoustiques existantes.

Telle est ma réponse à une question qui m'a été posée par un des intervenants et je peux vous assurer que les textes réglementaires sont actuellement en préparation.

Il reste maintenant à résoudre le problème des avions bruyants dans les flottes actuelles. Il s'agit des avions produits avant la promulgation des normes acoustiques. Ceux-ci constituent une masse d'investissement très importante — vous vous en doutez — et dont le renouvellement soulève de nombreuses difficultés.

On peut mentionner d'abord le problème technique : il n'existe pas toujours d'avions peu bruyants remplissant les mêmes fonctions — nombre de passagers, distance franchissable — que les avions bruyants qu'il s'agit de remplacer.

Il se pose aussi un problème économique évident qui ne vous échappe pas : le parc des avions subsoniques à réaction français dépourvus de certificat acoustique comprend environ cent trente avions ; il est clair que le renouvellement complet de ce parc, s'il devait être réalisé sur une courte période, poserait de graves problèmes financiers.

Il se pose, enfin, des problèmes internationaux : tant pour assurer l'efficacité de la protection de l'environnement que pour préserver des conditions de concurrence homogènes, il faut que s'associe à une même action sinon tous les Etats, du moins la plupart de ceux dont les avions fréquentent nos aéroports.

Malgré toutes ces difficultés, on peut envisager que les Etats groupés au sein de la commission européenne de l'aviation civile adoptent prochainement une attitude commune et prennent les mesures propres à assurer une élimination graduelle des avions subsoniques à réaction dépourvus de certificat acoustique.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les mesures déjà adoptées et celles qui sont en préparation pour assurer, dans un avenir pas trop éloigné, un environnement autour des aéroports déterminé par des avions dont les qualités acoustiques seront bien supérieures à celle des avions conçus dans le passé.

Je voudrais maintenant, en quelques mots, répondre aux questions relatives au trafic, posées par M. Perrein.

Le trafic d'Orly se situe, en 1977, à un niveau inférieur à celui de 1974. Après 1974, époque où le nombre des mouvements était d'environ 570, est intervenu, en effet, le transfert à Roissy ; les mouvements sont, à l'heure actuelle, de 500. On ne peut donc pas dire que la situation se soit dégradée.

De même, vous le savez, un effort a été fait aussi bien autour de Roissy qu'autour d'Orly pour examiner les demandes de rachat déposées par des propriétaires ; des accords en nombre très important ont été donnés et des sommes substantielles ont déjà été dépensées à cet effet.

Monsieur Perrein, j'ai déjà pratiquement répondu aux questions que vous m'avez posées — vous l'avez mentionné vous-même tout à l'heure — mais je voudrais tout de même vous apporter deux précisions.

Tout d'abord, vous comprenez bien que ne peuvent être classées que des parties d'aéroports qui présentent des caractéristiques spéciales et qui sont comprises dans des installations classées. Nous procédons déjà ainsi. Si l'on devait classer un aéroport tout entier avec ses avions en vol, pourrait-on dire, il faudrait aussi classer toutes les autoroutes, tous les grands

réseaux routiers, tous les grands ensembles urbains qui peuvent être la source de bruits. Non, le problème, en ce domaine, est bien, je crois, de combattre la source du bruit pour protéger l'environnement.

Enfin, vous avez parlé des pouvoirs des préfets. Mais, vous vous en rendez bien compte, on ne peut prendre des réglementations particulières pour chaque région. La réglementation des vols aériens est nationale et, très souvent même, internationale. Et, dans la pratique, ce sont ces réglementations internationales qui sont exécutées au niveau local.

Quant aux heures d'atterrissage, il faut apprécier la réalité dans le contexte international. Pratiquement, tous les grands aéroports internationaux ou nationaux, aux Etats-Unis, à Londres, connaissent des vols de nuit comme les nôtres, mais souvent dans des conditions moins restrictives que celles que nous pouvons nous-mêmes appliquer.

MM. Colin et Proriot ainsi que M. Javelly ont évoqué plus particulièrement le problème du bruit des véhicules routiers. Le Gouvernement attache une grande importance à la lutte contre le bruit provoqué par la circulation routière. L'amélioration de la réglementation relève de la compétence de l'Etat, et la police générale du bruit de la circulation, pour l'application de la réglementation, pour les contrôles, est exercée à l'échelon local par les préfets et les maires qui peuvent faire appel aux services de police et de gendarmerie. C'est par conséquent à ces deux niveaux, national et local, que je voudrais situer ma réponse.

Sur le plan local, le contrôle et la sanction des infractions à la réglementation tendant à réduire le bruit ont été renforcés en 1976 et 1977. Des instructions ont été renouvelées pour que les brigades de contrôle technique multiplient leurs contrôles sur l'ensemble du territoire. Nous disposons à cet effet de trente-sept brigades de police et de trente-cinq brigades de gendarmerie.

En dehors des agents des brigades de contrôle, tous les fonctionnaires de police ont reçu des directives très strictes pour intervenir sur la voie publique et pour dresser systématiquement procès-verbal contre les auteurs des infractions, en particulier contre les conducteurs de deux-roues qui ne se conformeraient pas aux exigences de limitation du bruit.

Les services ont appliqué ces directives. Ils ont multiplié les interventions et vous pouvez constater que les résultats traduisent l'intensification de la lutte menée contre le bruit.

Je vais vous donner des chiffres : pendant les deux premiers trimestres de l'année 1977, les brigades ont dressé 3 566 procès-verbaux dont 1 977 pour les deux-roues alors que, pour toute l'année 1976, le nombre des procès-verbaux n'avait été que de 2 787 dont 1 015 à l'encontre des conducteurs de deux-roues. Il faut souligner cette progression très importante, car, comme vous pouvez le constater, le nombre de procès-verbaux dressés en 1977 a presque triplé par rapport à celui de 1976, grâce à une intensification des contrôles.

En outre, les fonctionnaires de police ont relevé 27 885 contraventions diverses se rapportant au bruit des véhicules : absence ou mauvais état du dispositif d'échappement, accélérations répétées à l'arrêt, usage intempestif du klaxon, etc.

Au niveau national — je vous le disais tout à l'heure — le comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement — le C. I. A. N. E. — a adopté, le 22 décembre dernier, un certain nombre de mesures relatives à la circulation routière et à ses conséquences sur la construction.

Parmi celles-ci, certaines sont relatives aux véhicules et à la circulation routière : les projets de voies de circulation routière seront étudiés et réalisés de telle sorte que le bruit prévisible provenant de ces voies ne dépasse pas soixante-cinq décibels à cinq décibels près en façade d'immeubles d'habitation existants ; à compter de la fin de 1979, une nouvelle étape sera franchie dans la réduction des niveaux sonores maximaux autorisés pour les véhicules à deux roues ; des dispositions seront prises pour mettre fin à la diffusion de motocycles ou d'accessoires bruyants non homologués ; le nombre et les moyens des brigades de contrôle technique de police et de gendarmerie seront accrus.

Deux mesures pour la protection des habitations contre le bruit, principalement du trafic routier, ont été prises : l'isolation acoustique des nouveaux immeubles d'habitation devra tenir compte de leur exposition aux bruits extérieurs de manière que le niveau de bruit dans les pièces n'excède pas trente-cinq décibels dans les conditions extérieures prévisibles au moment de la construction. Les mêmes dispositions seront prises pour les écoles et les hôpitaux. Deuxième mesure, les contrôles de conformité aux normes acoustiques par les services de l'équipement seront développés.

Quel est le point actuel sur la mise en œuvre de ces mesures ?

Le choix dans l'implantation des voies de circulation peut jouer un grand rôle pour la réduction du bruit. C'est l'objet

de la décision que je viens de vous rappeler. Une circulaire du ministre de l'équipement doit être prochainement publiée pour que le bruit prévisible provenant des voies rapides et routières en projet ne dépasse pas soixante-cinq décibels avec une tolérance de cinq décibels en façade des immeubles d'habitation. Un guide du bruit qui explicite l'application de cette circulaire et qui est destiné aux urbanistes, aux architectes et aux techniciens des infrastructures de transports terrestres est élaboré par ce ministère ; sa diffusion a partiellement commencé puisque trois fascicules ont été publiés.

Un projet d'arrêté concernant l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur élaboré par la direction de la construction prévoit un isolement acoustique en fonction de la nature et de la typologie des voies de circulation avoisinantes, de la distance du bâtiment par rapport à ces voies et de la hauteur de la construction ; la parution de cet arrêté est liée à la mise au point de certaines annexes techniques jointes à cet arrêté.

En ce qui concerne la réduction du bruit à la source, le ministère de la culture et de l'environnement poursuit, en collaboration avec le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, l'action entreprise depuis plusieurs années pour amener les constructeurs de véhicules automobiles à diminuer les niveaux sonores. A cet effet est paru au *Journal officiel* du 18 septembre dernier l'arrêté du 15 septembre 1977 fixant les nouveaux niveaux sonores maximaux des véhicules automobiles admissibles lors de leur réception à compter de 1980 et 1982.

A titre d'exemple, les véhicules autres que les voitures particulières et de poids total en charge n'excédant pas 3,5 tonnes verront à partir du 1^{er} avril 1980 leurs niveaux sonores de réception fixés à quatre-vingt-un décibels, soit une réduction de trois décibels par rapport à la situation existante.

Parallèlement à ces actions de caractère réglementaire, il convient de rappeler les mesures prises par le Gouvernement pour faciliter la tâche des services administratifs et de police à l'échelon local pour lutter contre le bruit.

Le contrôle de conformité des motocycles et accessoires mis en vente a été renforcé. Le service des mines aidé des brigades de contrôle technique de la police a été chargé d'effectuer des contrôles et de verbaliser le cas échéant. Le bilan des opérations de contrôle fera l'objet d'un rapport annuel.

Pour mieux contrôler les nuisances des véhicules sur la voie publique, mon ministère a élaboré, en liaison avec le ministère de la santé et celui de l'équipement, une méthode permettant de contrôler les niveaux sonores des véhicules automobiles au point fixe, dans des conditions définies par le cahier des charges annexé à l'arrêté du 14 avril 1975. De plus, mon ministère a financé l'équipement de brigades de contrôle technique de police et de gendarmerie. Actuellement, soixante-douze brigades sont opérationnelles.

Pour sensibiliser chaque responsable de l'ordre au problème de la lutte contre le bruit, je poursuis une campagne itinérante de formation des agents municipaux, préfectoraux, ainsi que des agents de la force publique. Cette unité pédagogique a déjà parcouru les régions Ouest de la France ; au second semestre de cette année, elle couvrira les régions Nord et Est. Enfin, la sensibilisation de ces personnels à la lutte contre le bruit est complétée par une aide financière sous forme de subventions accordées aux municipalités désireuses d'acquérir du matériel — sonomètres, tachymètres — spécifique à la mesure du bruit des véhicules automobiles.

Parallèlement au renforcement des contrôles de conformité au règlement de construction des bâtiments d'habitation, effectués par les services de l'équipement, le ministère de la culture et de l'environnement poursuit son aide financière aux particuliers désireux d'effectuer une expertise acoustique sur la conformité aux normes en vigueur du logement acquis. L'institut national de la consommation, chargé de piloter cette opération sous contrôle de mon ministère, a bénéficié d'un crédit supplémentaire d'un million de francs au cours du dernier comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement de décembre 1976.

En 1978, je m'attacherai à ce que les mesures approuvées par le comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement soient effectivement mises en œuvre afin que leur effet bénéfique puisse être ressenti dès que possible.

Vous pouvez constater, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'une action très vigoureuse est engagée au plan national en ce qui concerne la prévention et la réglementation. Je suis convaincu qu'elle portera des fruits durables, mais ses effets, vous le savez bien, ne pourront être ressentis que progressivement.

Dans cette lutte contre le bruit, nous sommes obligés d'agir sur tous les fronts, de mobiliser tous ceux qui peuvent contribuer à une diminution des émissions de bruit ou à une amélioration

de la prévention. Nous devons procéder par étapes. Nous devons à la fois stopper tout équipement, tout engin, toute construction à réaliser dans l'avenir qui produiraient des émissions de bruit dépassant des normes acceptables. C'est là un travail de réglementation et de législation qui peut être accompli et c'est la garantie qu'un coup d'arrêt sera mis à la dégradation de la situation.

Mais nous avons aussi une autre tâche plus difficile à accomplir : reconquérir le terrain perdu. Plusieurs des mesures dont j'ai traité tout à l'heure devant vous en réponse aux questions qui m'ont été posées marquent déjà des améliorations sensibles par rapport à ce qui existait auparavant. Je prendrai d'autres initiatives en vue de cette mobilisation générale : au niveau du Gouvernement, en proposant un renforcement de la coordination interministérielle ; au niveau des communes, pour une meilleure sensibilisation des maires à leurs responsabilités et aux moyens qui peuvent être mis à leur disposition pour les exercer ; au niveau des fonctionnaires, notamment de ceux qui sont chargés du contrôle et de la répression, par un renforcement de l'action de formation qui a déjà été entreprise ; enfin, au niveau du public par une meilleure information sur les responsabilités individuelles en matière de bruit, responsabilités dont nous n'avons pas parlé au cours de ce débat mais sur lesquelles il y aurait aussi beaucoup à dire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous êtes à juste titre préoccupés de la lutte qui peut être menée contre le bruit. C'est l'une des plus difficiles, je vous le disais en commençant cet exposé. Ce débat m'aura permis de faire le point devant vous de l'action qui a déjà été engagée par les pouvoirs publics.

Il faut d'abord mener une action de réglementation et de législation ; c'est ce qui a été fait. Puis il faut la mettre en œuvre progressivement. Il me semble que le Parlement est tout à fait dans son rôle en demandant que, de temps à autre, le point soit fait sur les résultats qui ont été obtenus dans ce domaine et sur le calendrier des actions qui sont engagées. C'est ce que je me suis efforcé de faire devant vous. Je ne doute pas que nous ayons à y procéder de nouveau dans un certain temps. (Applaudissements.)

M. Jean Colin. Je demande la parole.

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

M. Jean Colin. Monsieur le ministre, je ne saurais cacher la satisfaction que j'ai eue à entendre vos propos. En effet, depuis plusieurs années que je siége dans cette assemblée, c'est certainement la première fois que j'enregistre des éléments extrêmement positifs en réponse aux questions que je pose, que je posais en vain, sans espoir, d'année en année, de session en session, avec la conviction de plus en plus affirmée que j'étais considéré comme un gêneur, comme un désagréable empêcheur de tourner en rond, que les problèmes que je m'obstinais à évoquer étaient sans solution, ce que j'aurais dû comprendre depuis fort longtemps.

Aujourd'hui, vous m'apportez à nouveau l'espoir. De plus, le dialogue que nous avons pu engager au cours de cette discussion me laisse à penser, et m'a même convaincu, que le Gouvernement, plus spécialement en votre personne, était bien décidé à mener une action vigoureuse dont les effets ne sont pas, je vous le dis en toute modestie et vous le savez bien, encore très largement ressentis, mais qui a le grand avantage de former un ensemble et surtout de résulter d'une volonté déterminée d'atteindre les objectifs fixés.

Cela étant dit, et certain que nous sommes sur la bonne voie, je formulerai quelques remarques.

Tout d'abord, en ce qui concerne le problème du bruit provoqué par les avions, à propos duquel je suis extrêmement sensibilisé, je souhaiterais savoir — je ne vous demande pas de réponse aujourd'hui, peut-être me la communiquerez-vous par écrit — à quel moment nous retournerons à la normale en remplaçant les appareils anciens par des appareils normaux dont on demandera aux utilisateurs d'assurer la relève. Si le délai est de l'ordre de quelques années — deux ou trois, par exemple — il sera évidemment possible de faire patienter nos administrés, qui sont actuellement lourdement éprouvés.

Je souhaite que vous vous attachiez à faire prévaloir, le plus rapidement possible, les mesures que vous avez énumérées devant nous de façon que disparaisse cette grave nuisance qui est particulièrement ressentie dans le département que je représente.

Je ne vous ferai pas un procès, monsieur le ministre, et n'engagerai pas avec vous une polémique au sujet des mouvements d'Orly et de Roissy lorsque vous nous indiquez qu'ils sont, en 1977, à quelques dizaines d'unités près, comparables à ceux de 1974. Malgré la mise en service de Roissy, nous aboutissons, pour Orly, à des chiffres comparables. Cela signifie bien que le trafic a très largement augmenté.

Après le soulagement qui a été ressenti dans notre région par la mise en service de Roissy, nous retrouvons de plus en plus et de mois en mois les nuisances antérieures, ce qui laisse bien à penser que le trafic augmente et augmentera encore.

Vous avez aussi indiqué, en y insistant, que le Gouvernement — ce qui est parfaitement exact — avait fait un effort considérable en ce qui concerne les indemnités. L'indemnisation est, certes, une solution, mais c'est tout de même un pis-aller, une solution de désespoir qui laisse supposer que les zones qui font l'objet d'indemnités sont définitivement sacrifiées, ce qui est tout de même une mauvaise façon de voir les choses.

Par ailleurs, la surface géographique dans laquelle peut jouer l'indemnisation est extrêmement limitée, surtout aux alentours de l'aéroport d'Orly. C'est logique et c'est normal.

Ma deuxième question avait trait aux véhicules à moteur. A ce sujet, vous m'avez fourni un certain nombre d'éléments qui montrent que, dans ce domaine également, le Gouvernement est très soucieux d'apporter des remèdes aux abus qui sont dénoncés. Cependant, les mesures déjà prises, celles qui sont à l'étude, et l'ensemble de la politique que vous comptez mener sont très mal perçus par la population qui n'a certainement pas conscience de l'ampleur des efforts accomplis et des améliorations que l'on peut en attendre. Il serait souhaitable que la déclaration que vous venez de faire soit l'objet d'une plus large information de façon que l'opinion publique se rende compte que, dans un domaine qui donne lieu à beaucoup de critiques et à beaucoup d'énerverment, des mesures sont à l'étude ou vont être prises et que l'on peut s'attendre, dans les années à venir, à de très sensibles améliorations.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques remarques que je désirais formuler. C'est la première fois depuis que je siége dans cette enceinte que j'ai l'impression, sur un sujet aussi délicat, de ne pas avoir parlé en vain. Je vous en remercie.

M. Jean Proriot. Je demande la parole.

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

M. Jean Proriot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à un problème global il fallait une réponse globale et un responsable unique. Je me félicite donc, monsieur le ministre de la culture et de l'environnement, que vous ayez répondu pour l'ensemble du Gouvernement et pour tous les ministres concernés.

Je remercie également notre collègue Jean Colin, qui est à l'origine de ce débat et qui préside le groupe d'études sur les nuisances provoquées par le bruit.

Tout le monde a été d'accord pour reconnaître que l'aspect préventif de la lutte contre le bruit était essentiel.

Nous avions oublié de traiter plus particulièrement du milieu rural. Il y a une lacune que notre collègue Javelly a comblée et je l'en remercie.

Monsieur le ministre, vous avez enrichi ce débat en l'étendant aux actions menées notamment en matière de logements et de constructions et en parlant des responsabilités qui pèsent sur chaque Française et chaque Français. La lutte contre le bruit est un combat permanent. Rien ne se fait sans la durée. Il nous faut des moyens. Vous dirai-je, hélas ! qu'ils sont encore insuffisants à mon sens ! Nous comptons sur vous pour les accroître et pour nous aider.

M. Louis Perrein. Je demande la parole.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vous étonnerai sans doute pas en disant que je suis moins satisfait que mes deux collègues qui m'ont précédé, et cela pour un certain nombre de raisons.

Il est certes visible, monsieur le ministre, que vos intentions sont louables, et nous vous en rendons acte. Permettez-moi cependant de vous livrer un certain nombre de réflexions sur la teneur de vos propos.

Vous nous avez dit, en particulier à propos du classement des aéroports, qu'il n'y avait pas de réglementation possible. Vous avez ajouté : pourquoi ne pas classer les autoroutes ? J'ajouterais : pourquoi ne pas classer les Champs-Élysées à six heures du soir ? C'est une première réflexion.

Deuxième réflexion : lorsqu'il s'agit de classer un établissement insalubre ou dangereux, se borne-t-on à classer la citerne d'acide sulfurique ou classe-t-on l'établissement tout entier ?

Vous nous avez dit que vous ne prévoyiez pas de réglementation particulière pour les aéroports français. Monsieur le ministre, nous vous demandons d'appliquer une réglementation identique à celle qui existe déjà dans certains aéroports internationaux.

En effet, vous avez affirmé tout à l'heure que les aéroports internationaux — mais vous vous êtes bien gardé de les citer — avaient des réglementations beaucoup plus libérales que la nôtre. Je vous demanderai de bien vouloir me citer des noms, car je serai à même, ultérieurement — nous aurons, en effet, l'occasion de revenir sur ce débat — de vous en citer d'autres où, effectivement, les trafics de nuit ont été totalement supprimés.

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur le déni de justice que représente le fait qu'on ne veuille pas appliquer la législation et la réglementation existantes à la défense des droits des citoyens, de ceux qui sont agressés par le trafic des aéroports, notamment de l'aéroport de Roissy-en-France.

Il me serait agréable que vous nous disiez à quelle juridiction doit s'adresser un citoyen qui estime que l'aéronef qui passe — je prends cet exemple au hasard — à vingt-trois heures quinze minutes suit une trajectoire qui ne correspond pas aux consignes de vol. Comment peut-il faire valoir ses droits ? C'est une question que je vous pose, monsieur le ministre, car j'estime qu'en matière de réglementation du fonctionnement des aéroports le citoyen est totalement désarmé.

Enfin, vous nous avez dit, plein de bonnes intentions, que vous alliez vous efforcer de donner — si j'ai bien compris — de nouveaux moyens aux maires pour faire respecter la réglementation antibruit. Il nous serait agréable que vous nous précisiez ces moyens particuliers que vous entendez donner aux maires car nombreux sont les sénateurs qui, ayant la responsabilité de leur commune, se sentent tout à fait désarmés pour lutter contre les nuisances dues au bruit.

Nous sommes très sceptiques quant aux possibilités que vous avez d'appliquer la politique que vous venez de définir. En effet, nous notons un refus manifeste du Gouvernement d'appliquer la législation et la réglementation existantes, et même d'en promouvoir de nouvelles qui pourraient s'appliquer aux aéroports. Mais nous aurons certainement l'occasion d'y revenir lors de la discussion de votre budget.

L'insuffisance des crédits vous empêchera, je le crains, d'aller très loin en matière d'affectation à des mesures de répression ou de réglementation. Certes, nous ne doutons pas de l'excellence de vos intentions — vous nous avez d'ailleurs démontré qu'il existait maintenant, du moins apparemment, une politique globale de l'environnement — mais cela ne suffit pas ; encore faut-il se donner les moyens de la mettre en œuvre.

M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement. Je demande la parole.

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

M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, quelques mots pour remercier M. le sénateur Colin des propos qu'il a tenus.

Il a été entendu — je voudrais qu'il le sache. Il existe une volonté de lutte contre le bruit mais une politique en ce domaine ne peut entrer en application que progressivement.

Je ne suis pas en mesure de lui donner — il le comprendra — un échéancier du remplacement des avions, mais des contacts réguliers avec le secrétariat d'Etat aux transports lui permettront de suivre l'évolution dans ce domaine.

Comme toujours, d'ailleurs, à partir du moment où une politique est arrêtée par le Gouvernement, ses effets ne sont pratiquement pas sensibles au départ ; seuls quelques initiés, les parlementaires notamment, peuvent s'en rendre compte. Le public, lui, attend des résultats tangibles.

Mais je crois qu'il arrivera, pour le bruit comme cela s'est produit dans d'autres domaines, un moment où les résultats deviendront plus apparents. En effet, dès l'instant que l'action est entamée, elle se traduit par des effets visibles.

J'indiquerai à M. Perrein que je ne rouvrirai pas le débat sur les aéroports et les installations classées. Il est bien évident que ces dernières sont la plupart du temps des installations fixes. Or, les avions, par définition, sont mobiles. Par conséquent, je confirme qu'il ne s'agit pas du tout du même problème.

M. Proriol a bien voulu me donner acte qu'une politique est menée pour diminuer le bruit et protéger l'environnement. Il semble que ce soient les deux directions dans lesquelles nous pouvons le mieux orienter notre action.

J'indiquerai à MM. Proriol et Perrein qu'il ne faut pas mesurer les moyens dont on dispose en considérant le seul budget. En effet, les intentions se traduisent très souvent dans des domaines très divers.

Je remercie M. Proriol de ce qu'il a bien voulu me répondre. Toutefois, je lui demande, ainsi qu'à M. Perrein, de constater que lorsque nous arrêtons des normes concernant l'isolation des logements, tout naturellement, les constructeurs en tiennent

désormais compte, sans que le ministère compétent, en la circonstance celui de l'équipement, ait à dégager des crédits particuliers. C'est le cas pour ce qui concerne les H. L. M.

De même, lorsqu'on modifie les normes des véhicules automobiles à deux ou à quatre roues, mon ministère ne demande pas au Parlement des crédits particuliers. Et pourtant, à partir du moment où ces normes sont respectées, le bruit des véhicules diminue par voie de conséquence.

Donc la traduction dans les faits de la législation et de la réglementation s'opère la plupart du temps directement. Aussi devons-nous tous ensemble aider à l'expérimentation, à la recherche, au développement, de façon que des expériences qui seraient trop coûteuses pour être menées sur le plan de la concurrence et du commerce normal soient réalisées, grâce à des aides, sous forme d'opérations pilotes afin qu'on se rende compte si elles sont susceptibles d'être transposées sur le plan industriel. C'est ce type d'opérations que, naturellement, nous allons largement poursuivre.

Je suis en tout cas très heureux que ce débat se soit instauré et je répète devant le Sénat que le Gouvernement, pour sa part, souhaite faire, de temps à autre, devant votre assemblée, le point de sa politique de protection de l'environnement.

Il est toujours très difficile de faire se dégager des conclusions solides à l'occasion d'un débat global au cours duquel on aborde tous les sujets à la fois. Aussi me semble-t-il que la procédure adoptée cet après-midi, c'est-à-dire celle des questions orales avec débat portant sur un point précis de la protection de notre environnement, permet d'approfondir le mieux les questions auxquelles les sénateurs sont si justement attachés. (MM. Jean Colin et Proriol applaudissent.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 8 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

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

M. Michel Chauty expose à M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat qu'à son sens la contestation de la politique énergétique, et plus précisément nucléaire civile du Gouvernement, de la part de certaines catégories de la population, et dont on a vu les effets dramatiques cet été, vient en partie de ce que les Français sont maintenus dans l'ignorance des choix et des objectifs du Gouvernement en cette matière.

Il estime par ailleurs que le fait qu'aucun véritable débat national n'ait été engagé devant les représentants de la nation sur ce sujet qui conditionne l'avenir de la France pour plusieurs générations a sans nul doute incité certains à la contestation, phénomène que les sociologues analysent comme une réaction à une absence de dialogue.

En conséquence, il demande si le Gouvernement n'envisage pas — et, si oui, quand — un débat parlementaire en vue d'aboutir à une loi d'orientation de la politique énergétique de la France pour les années 1990-1995, à la fois dans le dessein d'informer les Français, ce qui est non seulement leur droit légitime, mais aussi le devoir du Gouvernement, et pour prévenir toute contestation ultérieure. (N° 121.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 9 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne et de l'Etat espagnol relatif à l'extension de certaines dispositions de sécurité sociale, signé à Paris le 1^{er} mars 1977.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 63, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 8 novembre 1977, à quinze heures :

1. — Discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Anicet Le Pors attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du travail, chargé du travail manuel, sur les graves conséquences humaines et sociales des récentes mesures qu'il vient de prendre concernant les travailleurs étrangers en France, et notamment la suspension de l'immigration familiale et l'extension des incitations au départ.

Il remarque que ces décisions s'inscrivent en contradiction avec les conclusions d'études récentes réalisées aussi bien en France qu'à l'étranger sur la place des travailleurs immigrés dans le développement économique et social de nombreux pays capitalistes développés.

En conséquence, il lui demande :

1° Quelles raisons l'ont conduit à fixer *a priori* à trois années la durée d'application d'une décision aussi grave que la suspension de l'immigration familiale ;

2° S'il ne lui apparaît pas que de telles mesures sont contraires aussi bien aux textes en vigueur sur l'émigration familiale et le respect des droits de l'homme, qu'à l'appréciation que l'on peut porter aujourd'hui sur le rôle des travailleurs immigrés dans notre pays. (N° 102.)

2. — Discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Fernand Chatelain signale à M. le ministre de l'intérieur que plusieurs sociétés d'économie mixte de construction, notamment la Semiban, connaissent de lourdes difficultés financières qui risquent d'entraîner de graves répercussions pour les communes qui leur ont accordé des garanties d'emprunt.

Il apparaît qu'une telle situation est le résultat de la crise qui frappe le secteur immobilier, comme tous les secteurs de l'économie, et de la politique immobilière menée par les sociétés bancaires qui contrôlent en fait ces sociétés, politique encouragée par le pouvoir.

Il lui demande quelles dispositions le Gouvernement entend prendre pour que les occupants des ensembles construits par ces sociétés ne subissent aucun préjudice, pour que les habitants des communes intéressées n'aient pas à supporter des augmentations considérables d'impôts résultant de la substitution des communes aux sociétés incriminées pour le remboursement des emprunts garantis par les conseils municipaux et pour que les sociétés d'économie mixte de construction puissent être des outils au service des collectivités locales et non des banques, pour la réalisation d'une politique sociale du logement. (N° 108.)

3. — Discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Jean Francou demande à M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports et de bien vouloir lui préciser la position du Gouvernement sur la très intéressante proposition, faite par les fédérations sportives et le C. I. O., de création d'un comité d'action pour le développement de la pratique sportive qui serait géré paritairement par les pouvoirs publics et le mouvement sportif. Il lui demande notamment s'il envisage le recours à des moyens de financement extra-budgétaires qui seuls pourraient permettre la réalisation des objectifs de promotion du sport et d'aide aux clubs qui s'avèrent si nécessaires dans notre pays. (N° 98.)

4. — Discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Jean Garcia attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat sur la situation de l'industrie de la machine-outil dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Sur dix-sept entreprises, quatre ont fermé : Cincinnati, Caze-neuve, Mecano et Triton, l'entreprise Hure est menacée de fermeture à la fin de l'année ; quatre autres entreprises ont procédé à des licenciements ou réduit leurs activités : Bliss, Electro-Magnétique, Florimont, les Constructions de Clichy, En quatre ans, cette industrie a perdu 60 p. 100 de ses effectifs, il s'agit d'une véritable liquidation.

Or, la balance commerciale de la France est très largement déficitaire pour la machine-outil, et l'outil coupant. Il y a donc un marché intérieur important de la machine-outil qui permet la modernisation et le développement de ce secteur.

Cette industrie doit constituer une industrie prioritaire pour mettre fin à la dépendance croissante de notre pays à l'égard, notamment, de la République fédérale d'Allemagne.

En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour la modernisation et le développement de la machine-outil, et en particulier pour les entreprises citées. (N° 104.)

5. — Discussion en deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à l'information et à la protection des consommateurs dans le domaine de certaines opérations de crédit.

[N° 349 (1975-1976), 9 (1976-1977), 8 et 60 (1977-1978). — M. Jacques Thyraud, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures vingt-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 4 NOVEMBRE 1977
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Instruction civique des citoyens.

2101. — 3 novembre 1977. — **M. Marcel Rudloff** après avoir pris connaissance du rapport sur les mesures prises par le Gouvernement pour assurer le développement de l'instruction civique et la formation aux responsabilités du citoyen demande à **M. le Premier ministre** quelles mesures il compte prendre et quelles instructions il compte donner pour que les résultats obtenus en ce domaine puissent faire l'objet d'une amélioration rendue notamment nécessaire par l'élection du Parlement européen au suffrage universel.

Handicapés auditifs :

prise en charge des prothèses par la sécurité sociale.

2102. — 4 novembre 1977. — **M. Pierre Noé** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur un problème concernant l'enfance handicapée et qui se pose en particulier à l'établissement médical pédagogique Albert-Camus de Massy pour déficients auditifs. La sécurité sociale refuse systématiquement la prise en charge des deux prothèses auditives pour les enfants atteint de surdité bilatérale sous prétexte que la nomenclature en prévoit une seule. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelle mesure elle compte prendre afin qu'il y ait prise en charge de ces deux prothèses auditives pour ces enfants.

Ouverture de l'école normale du Val-de-Marne.

2103. — 4 novembre 1977. — **Mme Hélène Luc** demande à **M. le ministre de l'éducation** pour quelle raison le décret d'ouverture de l'école normale du Val-de-Marne n'a pas encore été publié à ce jour. Elle attire son attention sur le fait que cette école ne peut fonctionner légalement tant que ce décret ne sera pas paru, et lui demande en particulier quelles dispositions il compte prendre pour régulariser la situation de cet établissement qui doit ouvrir ses portes dans quelques jours.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 4 NOVEMBRE 1977

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. — Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 75. — 1. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« 2. — Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« 3. — Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Véhicule de voirie : dispense de chronotachygraphe.

24516. — 4 novembre 1977. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports)** de bien vouloir préciser l'état actuel des études entreprises au niveau des instances de la Communauté économique européenne et tendant à dispenser de chronotachygraphe les véhicules affectés à la maintenance des voies publiques, et d'une manière générale, ceux utilisés dans le cadre d'horaires fixes pour effectuer des transports à courte distance, s'agissant plus particulièrement des véhicules de voirie, utilisés pour le seul service public, à l'exclusion de toute autre affectation, ces derniers n'effectuant que de courts trajets, lesquels supposent des arrêts fréquents et rendent de ce fait inutile la pose d'un tel accessoire.

Association de résistants et victimes du nazisme : ester en justice.

24517. — 4 novembre 1977. — **M. André Rabineau** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la multiplication des provocations à l'égard des associations de résistants et déportés victimes du nazisme et du fascisme et lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il a prises ou qu'il compte prendre pour permettre à ces associations de se porter partie civile devant les juridictions de l'ordre judiciaire en cas d'infraction aux lois réprimant le racisme.

Construction des « lignes longues ».

24518. — 4 novembre 1977. — **M. Claude Mont** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** qu'un grand espoir avait été mis dans la politique proclamée du Gouvernement d'engager un important programme de construction de « lignes longues » pour assurer un réel désenclavement des zones rurales et déshéritées. Il lui signale qu'il est malheureusement impossible de connaître la consistance et la nature exacte des travaux de ce genre qui paraissent toujours mystérieusement subordonnés aux « opérations générales en cours de réalisation ». Il lui demande donc de lui indiquer : 1° quels crédits ont été effectivement consacrés chaque année à la construction des « lignes longues » depuis trois ans (1974, 1975 et 1976) ; 2° quelles « lignes longues » ont ainsi été réellement construites grâce à ces financements propres, au moins pour chacun des départements de la région Rhône-Alpes.

Fonction publique : instauration d'horaires variables.

24519. — 4 novembre 1977. — **M. Kléber Malécot** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique)** d'établir un premier bilan de la mise en place, en faveur de fonctionnaires qui en manifestent le désir, de systèmes d'horaires variables et les dispositions qu'il compte prendre tendant à les favoriser.

Finistère : amélioration du réseau ferroviaire.

24520. — 4 novembre 1977. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports)** sur la regrettable lenteur de l'amélioration du réseau ferroviaire desservant les départements bretons et plus particulièrement le Finistère. Cette situation porte bien entendu atteinte à l'économie de cette région et empêche ses élus d'effectuer des prévisions allant dans le sens d'une politique d'aménagement du territoire. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre à court et à moyen terme tendant à remédier à cette situation.

Lutte contre le bruit.

24521. — 4 novembre 1977. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la multiplicité des conséquences sur l'organisme humain des effets du bruit : surdité, troubles neuro-végétatifs, troubles intellectuels, troubles psychomoteurs, auxquels s'ajoutent les troubles généraux du psychisme, allant d'états mal définissables, jusqu'aux troubles franchement pathologiques. Le comité de vigilance pour la protection de la santé estime que cette nuisance serait responsable de 11 p. 100 des accidents du travail et de 15,5 p. 100 du nombre de journées de travail perdues. Il déclare par ailleurs que le bruit est responsable d'un accident nerveux sur trois et d'un internement en hôpital psychiatrique sur cinq. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre pour faire, d'une part, mieux respecter la législation en vigueur dans ce domaine et, d'autre part, pour améliorer les recherches sociologiques, médicales et scientifiques, sur les conséquences du bruit.

Adéquation entre l'emploi et la formation.

24522. — 4 novembre 1977. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur l'inadaptation particulièrement grave entre la formation dispensée par notre système éducatif et les emplois mis à la disposition des jeunes générations. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre, en particulier au niveau de la formation professionnelle, tendant à permettre une meilleure adéquation d'une politique de formation et de l'emploi.

Election du Parlement européen : information des citoyens.

24523. — 4 novembre 1977. — **M. Louis Jung** demande à **M. le Premier ministre** quelles mesures le Gouvernement a prises ou envisage de prendre afin d'assurer aux citoyens la meilleure information possible dans la perspective de l'élection du Parlement européen au suffrage universel.

Développement des systèmes de préretraite.

24524. — 4 novembre 1977. — **M. Louis Jung** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser l'état actuel des études entreprises à son ministère et la suite qu'il envisage éventuellement d'y réserver tendant à favoriser, dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs du VII^e Plan et sans nuire aux intérêts des assurés, le développement des systèmes de préretraite avec ou sans maintien de contrat de travail.

Conséquences de la limitation de hauteur de certains immeubles : octroi d'une indemnité.

24525. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Francou** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire** sur un point particulier résultant de l'application de la circulaire n° 77-47 du 16 mars 1977 prévoyant la limitation de la hauteur des immeubles dans les communes de plus de 30 000 habitants à six étages au-dessus du rez-de-chaussée. Ce texte prévoit également que lorsqu'un plan d'aménagement de zone approuvé comporte des dispositions contradictoires, la collectivité locale et l'aménageur examineront de concert les possibilités de modifier le plan. Il n'en reste pas moins que dans le cadre d'une opération dont le plan d'aménagement de zone et le bilan ont été approuvés avant l'application de la circulaire susvisée, il en résulte une réduction des droits de construire entraînant inéluctablement la diminution des charges foncières à percevoir. Le bilan de l'opération se trouve donc obéré par la perte subie du fait du respect des dispositions de cette circulaire. En conséquence, il lui demande que soit envisagé pour l'autorité concédante et l'aménageur agissant conjointement l'octroi d'une indemnité destinée à compenser la réduction des droits de construire.

Organigramme ministériel.

24526. — 4 novembre 1977. — **M. Auguste Chupin** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur sa question écrite n° 17183 du 25 juin 1975 dans laquelle il lui demandait de bien vouloir indiquer s'il était envisagé un regroupement des responsabilités dans le domaine industriel autour du ministère de l'industrie, du commerce et de l'artisanat tendant notamment à ce que celui-ci ait la tutelle de certains secteurs économiques tels que la construction aéronautique et les industries agricoles et alimentaires.

Fonds d'action sociale du régime agricole : instauration de la prestation de service.

24527. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que le régime agricole ne bénéficie pas comme les caisses d'allocations familiales du régime général de la prestation de service qui leur permet de récupérer au profit de leur fonds d'action sanitaire et sociale 30 p. 100 des sommes qu'elles ont avancées, s'agissant de l'aide aux mères de famille par les travailleuses familiales ainsi que l'aide aux personnes âgées. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre tendant à éviter de laisser à la charge entière du fonds d'action sanitaire et sociale du régime agricole des dépenses qui concourent à la couverture d'un risque dans le cadre de la protection sociale.

Instituteurs : initiation aux problèmes économiques.

24528. — 4 novembre 1977. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une proposition formulée dans le rapport du Conseil économique et social sur l'amélioration de la formation économique et sociale des jeunes, laquelle suggère de reprendre certaines propositions faites par la commission de l'information économique du VI^e Plan, lesquelles n'ont reçu qu'un début limité d'application et tendant à l'organisation de stages d'initiation aux réalités économiques et sociales et à leur pédagogie pour les instituteurs dans le cadre de leur formation continue.

Emploi des travailleurs handicapés : publication de décrets.

24529. — 4 novembre 1977. — **M. Pierre Vallon** demande à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre tendant à permettre la publication des décrets prévus par la loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975 et permettant l'entrée en application des dispositions de cette loi relative à l'emploi et au reclassement des travailleurs handicapés.

Fonds national du livre : publication du décret.

24530. — 4 novembre 1977. — **M. Pierre Vallon** rappelle à **M. le ministre délégué à l'économie et aux finances** les termes de sa question écrite n° 19021 du 30 janvier 1976 dans laquelle il lui demandait de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances de publication du décret d'application de l'article 22 de la loi de finances pour 1976 (n° 75-1278 du 30 décembre 1975) tendant à créer notamment un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds national du livre ».

Evadés de France : levée de la forclusion pour l'octroi de la médaille.

24531. — 4 novembre 1977. — **M. Roger Boileau** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'une des préoccupations formulées par les anciens combattants français évadés de France et les internés en Espagne, lesquels souhaitent vivement, dans la mesure où de nombreux évadés de France n'ont pas reçu la médaille des évadés, que la forclusion des demandes soit levée par analogie avec celle de la croix de combattant volontaire 1939-1945 au mois de décembre 1976.

Anciens résistants détenus : bonification de trente jours.

24532. — 4 novembre 1977. — **M. Roger Boileau** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre, tendant à accorder une bonification de trente jours dans le calcul des quatre-vingt-dix jours de détention exigés par le code des pensions aux personnes qui, dès leur libération, se sont mises à la disposition des autorités françaises libres, soit de l'un des réseaux, formations, mouvements reconnus au titre des Forces françaises combattantes de la R. I. F., soit des armées alliées.

Jeunes agriculteurs : prise en compte du service national pour l'obtention de prêts.

24533. — 4 novembre 1977. — **M. Jean-Pierre Blanc** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés qu'éprouvent les jeunes exploitants agricoles à s'installer. Il lui demande s'il envisage de prendre, ou de proposer au vote du Parlement, une mesure qui permettrait la prise en compte de l'année de service national effectuée par ces jeunes gens dans les cinq années d'installation à leur compte, nécessaires pour obtenir des prêts spéciaux et des subventions.

Petites stations de sport d'hiver : recrutement de personnels techniques.

24534. — 4 novembre 1977. — **M. Jean-Pierre Blanc** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés qu'éprouvent les stations de sports d'hiver dont le nombre d'habitants en temps normal n'excède pas 2 000 habitants, à recruter le personnel technique ou administratif nécessaire à la gestion des équipements et des services mis en place pour satisfaire l'afflux de la population touristique. Il lui demande d'envisager l'application de la législation concernant ces stations à celle qui s'applique aux communes de 2 000 à 5 000 habitants, afin de leur permettre de recruter le personnel nécessaire.

Collectivités locales (fonds de concours accordé à l'Etat).

24535. — 4 novembre 1977. — **M. Adolphe Chauvin** rappelle à **M. le ministre délégué à l'économie et aux finances** les termes de sa question écrite n° 17054 du 11 juin 1975 dans laquelle il lui demandait de bien vouloir lui préciser : 1° le montant des fonds de concours accordés à l'Etat par les départements et les communes au cours des cinq dernières années, par ministère et par nature de dépenses ; 2° les mesures qu'il comptait prendre pour limiter cette pratique abusive qui alourdit indûment les charges des collectivités locales et qui permet de détourner les règles budgétaires au mépris du contrôle parlementaire.

Indemnité de logement des instituteurs (prise en compte sur le budget de l'Etat).

24536. — 4 novembre 1977. — **M. Henri Caillavet**, rappelant que les communes sont obligées d'assurer, au profit du personnel du 1^{er} degré, soit un logement, soit une indemnité représentative lorsqu'aucun logement n'est disponible, demande à **M. le ministre de l'éducation** s'il n'envisage pas de mettre à la charge de son budget une semblable dépense qui semble bien, par nature, être une obligation de l'Etat.

Détenus (permissions de sortie).

24537. — 4 novembre 1977. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre de la justice** de lui faire savoir quels sont les considérants retenus pour accorder aux prisonniers des permissions de sortie, combien de détenus ont bénéficié de cette mesure depuis l'instauration de cette libéralisation des conditions pénitentiaires; combien de prisonniers n'ont pas, à ce jour, rejoint les lieux de détention et le nombre de détenus repris et impliqués durant leur « autorisation de sortie » ou leur fuite dans des délits d'ordre criminel. Il lui demande, en outre, en cas d'accroissement de la part des détenus libres dans les actes de grand banditisme s'il ne lui paraît pas urgent de revoir les dispositions libérales d'autorisation de sortie.

Cumul entre une pension d'invalidité et un revenu : relèvement du plafond.

24538. — 4 novembre 1977. — **M. Léon Jozeau-Marigné** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la nécessité de relever le plafond en deçà duquel une pension d'invalidité peut être cumulée avec le revenu d'une activité non salariée. En application du décret

n° 76-180 du 16 février 1976, ce plafond est actuellement fixé à 13 000 francs pour une personne seule et à 18 000 francs pour un ménage. Eu égard à l'évolution du coût de la vie, ces chiffres paraissent nettement insuffisants; c'est pourquoi il lui demande quand et dans quelle mesure ils pourront être augmentés.

Représentation des associations familiales au sein des commissions départementales de l'aide sociale.

24539. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Cluzel** demande à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre tendant à assurer la représentation des associations familiales au sein des commissions départementales de l'aide sociale.

Libre concurrence pour ce qui concerne les tarifs des entreprises de pompes funèbres.

24540. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre tendant à permettre une nouvelle rédaction des accords passés entre les municipalités et l'ensemble des entreprises de pompes funèbres, de manière à ce que puisse s'instaurer une libre concurrence, tout au moins une discussion des tarifs pratiqués.

Ouverture de restaurants à Paris.

24541. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser quelles sont les conditions à remplir pour l'ouverture d'un restaurant sur le territoire français. Il lui demande de bien vouloir établir une statistique d'implantation des restaurants asiatiques (chinois et vietnamiens) à Paris pour les années 1960, 1970 et 1977.

	ABONNEMENTS		VENTE au numéro.
	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER	
	Francs.	Francs.	FRANCE et Outre-Mer. Francs.
Assemblée nationale :			
Débats	22	40	0,50
Documents	30	40	0,50
Sénat :			
Débats	16	24	0,50
Documents	30	40	0,50

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone } Renseignements : 579-01-95.
Administration : 578-61-39.