

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 5° SEANCE

Séance du Vendredi 14 Avril 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET

1. — Procès-verbal (p. 460).

2. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 460).

3. — Questions orales (p. 460).

Réglementation internationale des émissions par satellites (p. 460).

Question de M. Francis Palmero. — MM. Francis Palmero, Joël Le Theule, ministre des transports.

Protection des riverains d'aéroports par l'interdiction des vols de nuit (p. 461).

Question de M. Louis Perrein. — MM. Louis Perrein, le ministre des transports.

Institution d'une taxe parafiscale pour l'indemnisation des riverains d'aéroports (p. 462).

Question de M. Louis Perrein. — MM. Louis Perrein, Maurice Papon, ministre du budget.

Classement des aéroports pour la protection de l'environnement (p. 463).

Question de M. Louis Perrein. — MM. Louis Perrein, Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie.

Politique d'indemnisation et de relogement des riverains des aéroports (p. 464).

Question de M. Louis Perrein. — MM. Louis Perrein, le ministre de l'environnement.

Instauration pour les salariés d'un système progressif d'admission à la retraite (p. 465).

Question de M. Jean Cauchon. — MM. Jean Cauchon, Lionel Stoleru, secrétaire d'Etat aux travailleurs manuels et immigrés.

Contrôle de la société centrale immobilière de construction (p. 466).

Question de M. Hubert Martin. — MM. Hubert Martin, René Monory, ministre de l'économie.

Difficultés financières de la commune de Saint-Genis (p. 468).

Question de M. Roland Ruet. — MM. Roland Ruet, le ministre de l'économie.

Politique du Gouvernement en matière de copropriété immobilière (p. 469).

Question de M. Jean Cauchon. — MM. Jean Cauchon, Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat au logement.

Durée hebdomadaire du travail applicable aux techniciens de l'insémination artificielle (p. 470).

Question de M. Fernand Chatelain. — MM. Fernand Chatelain, le secrétaire d'Etat au logement.

4. — Dépôt de propositions de loi (p. 471).

5. — Ordre du jour (p. 472).

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

La séance est ouverte à neuf heures trente-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 —

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. Paul Jargot appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur l'inquiétude qui règne parmi les travailleurs de l'industrie papetière.

Connaissant les ressources dont dispose notre pays, son capital humain et technologique, la question que chacun se pose aujourd'hui est de savoir comment on a pu en arriver à une telle situation.

En 1975, 6 000 emplois ont été supprimés, 5 000 en 1976, combien le seront ensuite ?

Alors que la France possède le premier massif forestier d'Europe, le déficit commercial avec l'étranger s'est élevé en 1976 à 9 milliards de francs.

La politique des groupes monopolistes de l'industrie papetière met en cause l'existence même de ce secteur d'activité.

Les travailleurs, parce que c'est leur emploi qui est en jeu, les parlementaires, parce qu'ils seront appelés à voter des subventions massives en faveur des entreprises privées de la papeterie, la population de notre pays enfin, parce que c'est notre économie et l'intérêt national qui sont menacés, sont en droit de demander au Gouvernement quelle politique il entend conduire dans ce domaine (n° 41).

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.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

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

**RÈGLEMENTATION INTERNATIONALE
DES ÉMISSIONS PAR SATELLITES**

M. le président. La parole est à M. Palmero, pour rappeler les termes de sa question n° 2117.

M. Francis Palmero. J'ai en effet interrogé le Gouvernement sur les problèmes que pose dans l'immédiat et pour l'avenir l'encombrement de l'espace par des satellites civils et militaires.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports, en remplacement de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications. Je prierai M. Palmero d'excuser M. Ségard, absent de Paris. Ma réponse sera brève, non parce que votre question, monsieur Palmero, est brève, non pas en raison de l'absence de M. Ségard,

mais parce que la préparation de la conférence à laquelle vous avez fait allusion dans la rédaction de votre question est en cours. En fait, malgré l'accroissement du nombre de véhicules spatiaux en orbite autour de la terre et le nombre limité d'emplacements possibles sur l'orbite géostationnaire, les choses se passent normalement et sans grand problème.

Comme le prévoit la réglementation des radiotélécommunications adoptée par la conférence internationale des télécommunications, des procédures de consultation et de coordination très étendues sont actuellement suivies par les administrations en vue d'aménager au mieux l'ensemble des systèmes spatiaux.

En fait, ce sera l'année prochaine qu'interviendront vraisemblablement une refonte du règlement des radiocommunications et une révision générale du partage du spectre radioélectrique. Actuellement, nous en sommes à la phase préparatoire à laquelle participent les différentes administrations françaises concernées.

Je suis désolé de ne pouvoir en dire plus ; les études sont en cours.

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

M. Francis Palmero. Je remercie M. le ministre des transports dont la présence au banc du Gouvernement se justifie, puisque les transports actuels, à travers l'espace, se dirigent jusque vers la lune. C'est donc, en fait, une anticipation que vous illustrez par votre présence et nous excusons tous l'absence de M. Ségard.

En fait, il ne se passe pas de jour sans qu'un pays ou un autre lance des fusées, des sondes ou des satellites de toutes sortes qui font du firmament une poubelle et un cimetière. Ce sont des engins scientifiques, météorologiques, des relais de télévision ou de téléphone ; et le commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord a recensé près de 10 000 satellites lancés en vingt ans dont la moitié tourne encore autour de la Terre.

Tous ces engins et leurs débris côtoient dans une ronde infernale les premiers Spoutniks russes et même, dit-on, les corps des cosmonautes disparus secrètement au début de l'ère spatiale. On chiffre au total ces résidus par millions de tonnes.

Qu'en sera-t-il dans plusieurs générations si l'on continue à ce rythme à polluer l'espace ?

Le risque de collision demeure, mais celui des interférences radio, notamment au-dessus de certaines zones encombrées de l'Atlantique, est déjà préoccupant.

Vous avez bien voulu nous assurer que les choses se passent encore pour le mieux, mais l'avenir risque de démentir ces affirmations optimistes.

L'espace se trouve de plus en plus encombré par tout ce qui gravite et l'Europe n'est pas en reste, avec les satellites *Symphonie*.

La place est donc désormais comptée, particulièrement au-dessus de l'équateur ; c'est ainsi que la Colombie, le Venezuela et d'autres pays de la ceinture équatoriale revendiquent l'espace situé au-dessus de leurs territoires ou se trouve cette fameuse orbite géostationnaire qui se situe à 35 786 kilomètres d'altitude, d'où les satellites voient en permanence le tiers du globe.

Il existe bien depuis 1972 un traité international qui impose à tous les Etats concernés l'immatriculation des engins et la déclaration à l'O.N.U. de leurs caractéristiques, de l'orbite et du lieu de lancement.

Mais chacun sait que certain pays — et non des moindres — ne fournit en général qu'une partie des renseignements. Nous aimerions bien dans ces conditions savoir comment les réunions périodiques de Genève pourront régler efficacement la circulation dans l'espace si l'on ne connaît pas les engins qui y circulent.

N'a-t-on pas dû, l'année dernière, déplacer un des *Symphonie* qui gênaient les satellites américains précédemment installés ?

Mais notre inquiétude peut être encore plus grande.

Certes, un accord international a été signé en 1967 dans le cadre de l'O.N.U. pour démilitariser l'espace et les corps célestes en interdisant la mise en orbite d'armes de destruction massive, en particulier d'ordre nucléaire.

Or, déjà, le 24 janvier dernier, on a appris que le grand Nord-canadien venait de faire l'expérience inquiétante du Cosmos 954 alimenté par l'énergie atomique qui s'est désintégré et dont les débris largement répartis ont provoqué des traces de radioactivité dans une région heureusement inhabitée du Grand Lac des Esclaves.

Les recherches, à elles seules, ont déjà coûté six millions de dollars ; qu'en serait-il si ces débris, au lieu de tomber dans un territoire désertique, étaient tombés sur une grande ville, par exemple Montréal ou Québec ?

Ce qui est également condamnable dans cette affaire canadienne, c'est la politique de secret prolongé, qui, durant six mois, a prévalu entre les deux blocs politiques à l'égard du public.

En effet, c'est entre le 18 et 30 septembre précédent que les Américains, comme les Russes, ont appris que ce Cosmos n'avait pas rejoint son orbite de lancement et qu'il allait revenir sur terre.

Or, actuellement, vingt-cinq satellites en activité sont alimentés par l'énergie nucléaire, et l'on sait déjà que le Cosmos 849, lancé le 18 août 1976 pour espionnage électronique, doit retomber dans l'atmosphère fin avril-début mai, soit dans quelques jours. Mais il n'est pas certain qu'il soit alimenté par l'énergie nucléaire.

On comprend donc que le président des Etats-Unis ait proposé, le 31 janvier dernier, d'en finir avec les satellites à générateur nucléaire, car il faut dire qu'avant le Cosmos tombé au Canada trois satellites américains porteurs de matières radioactives étaient tombés l'un à Madagascar en 1964, l'autre au large de la Californie en 1968 et le troisième, un vaisseau Apollo, qui s'était désintégré dans le Pacifique en 1970 ; celui-ci était porteur d'isotopes, ce qui est tout de même moins dangereux que les engins des Soviétiques qui utilisent l'uranium enrichi. Fort heureusement, les Américains se tournent désormais vers l'énergie solaire et pourraient trouver une solution scientifique à ce problème.

En vérité, la plupart des satellites ont un intérêt militaire incontestable. C'est ainsi que sur les mille Cosmos soviétiques déjà lancés, 789 sont destinés à des fins militaires.

Le premier Spoutnik date de 1957 et le premier Cosmos, du 16 mars 1962. L'Union soviétique a lancé le millième Cosmos le 31 mars dernier et, le même jour, elle informait les Etats-Unis qu'elle était prête à engager des négociations que ceux-ci demandaient depuis le mois de mars 1977, sur les satellites tueurs. On sait, en effet, depuis octobre dernier que les Soviétiques ont mis au point un système permettant de poursuivre et de détruire les satellites dans l'espace, et ce après quatorze essais en dix ans. On se dirige vers une véritable guerre de l'espace.

Mais comment vérifier effectivement l'application de tous les accords intervenus ou qui interviendront encore sur le plan international, alors que, chacun le sait, il n'existe ni gendarmes, ni casques bleus dans l'espace ?

PROTECTION DES RIVERAINS D'AÉROPORTS PAR L'INTERDICTION DES VOLS DE NUIT

M. le président. La parole est à M. Perrein, pour rappeler les termes de sa question n° 2084.

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur les nuisances sonores occasionnées par les avions à proximité des aéroports, notamment ceux de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly. Quelle que soit la trajectoire choisie, le temps de repos des riverains de ces aéroports est gravement perturbé.

Je vous demande quand vous comptez faire suspendre les vols de nuit de vingt-deux heures à sept heures sur les aéroports à vocation nationale et internationale. En outre, il convient de noter la faiblesse des pouvoirs de police des préfets des départements ayant une implantation aéroportuaire quant à la protection de la population, au maintien de l'ordre, de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité publiques contre l'agression du bruit aérien.

Je vous demande en conséquence si vous ne pourriez pas envisager de donner des pouvoirs réels en la matière à MM. les préfets.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le sénateur, le Gouvernement est spécialement attentif aux nuisances subies par les riverains des aéroports et met en œuvre tous les moyens susceptibles de diminuer la gêne due au bruit des avions. Si les intentions sont bonnes, la tâche est délicate. Elle est aussi de longue haleine, car elle consiste à concilier à terme le développement du transport aérien, essentiel à la prospérité de tout pays industrialisé, et la protection des populations qui vivent à proximité des pistes d'envol.

Dans ce domaine, les implications internationales sont prédominantes. La réduction du bruit à la source ne peut être réellement imposée que par une réglementation internationale. Comme vous le savez, monsieur le sénateur, l'organisation de l'aviation civile internationale a édicté des normes sévères pour les avions nouveaux et elle envisage de renforcer ces normes dans un avenir proche.

Le problème que vous exposez est immédiat. Les limitations de trafic imposées sur quelques aéroports internationaux durant les heures de nuit ne peuvent, compte tenu de ces perspectives, être généralisées. Le couvre-feu institué à Orly en 1968 est justifié par la densité exceptionnelle de l'habitat autour de cet aéroport. Des situations identiques ne se rencontrent que dans quelques aéroports et à l'étranger.

Enfin, en ce qui concerne Roissy-Charles-de-Gaulle, l'absence de couvre-feu a motivé, à titre exceptionnel, l'acquisition d'immeubles d'habitation dans une zone très étendue. Ce choix, opéré en 1973, m'apparaît irréversible.

Vous m'avez demandé si des pouvoirs ne pourraient pas être accordés aux préfets. Sur le plan des principes, cela me semble difficile. En effet, à l'échelon du département, en matière de circulation aérienne, la complexité des routes et cheminements aériens et l'étroitesse des limites territoriales du département rendent toute délégation irréalisable ou illusoire. Cela ne signifie pas que nous ne sommes pas en rapport étroit avec les préfets concernés.

Ils sont tenus informés en temps utile des conséquences sur les populations des conditions d'écoulement du trafic aérien. Ils sont appelés, lorsque cela est nécessaire, à informer les élus et à organiser la concertation si certains choix sont effectivement possibles. Une telle procédure a abouti récemment, dans votre département, à l'adoption, pour les avions les plus bruyants, d'une trajectoire de décollage à l'ouest de Roissy-Charles-de-Gaulle permettant de reporter les nuisances de bruit, que vous avez évoquées, sur des régions moins habitées.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, ma question comportait, comme vous l'avez d'ailleurs remarqué, deux aspects. Le premier avait trait à la suspension des vols de nuit, de vingt-deux heures à sept heures, sur les aéroports à vocation nationale et internationale. J'avais donné, le 4 novembre dernier, à M. le ministre d'Ornano, les raisons qui me faisaient souhaiter l'interdiction des vols de nuit. Alors que la gêne est considérable pour les riverains, les pertes financières seraient peu importantes pour l'aéroport de Roissy : de 7 à 8 p. 100 d'après une réponse ministérielle faite à M. Ribière, à l'Assemblée nationale.

L'interdiction du trafic de nuit est une revendication maintes et maintes fois présentée par les riverains et leurs associations. C'est ainsi que le conseil général du Val-d'Oise, à l'unanimité, a fait sienne cette revendication dans une motion du 14 février 1978.

M. d'Ornano m'avait répondu à l'époque que le contexte international ne permettait pas d'envisager une autre réglementation. Vous venez, monsieur le ministre, de confirmer ce point de vue. Etant donné, comme vous l'avez indiqué, que certains aéroports sont fermés au trafic international la nuit, que ne peut-on appliquer semblable mesure à Roissy ? Vous me dites que l'on ne peut la généraliser. Pourtant, certaines dispositions ponctuelles pourraient, me semble-t-il, être prises.

L'explication que vous m'avez donnée me paraît un peu sommaire, car elle laisse trop facilement de côté la santé et la qualité de vie des populations riveraines. Nous continuerons, avec ces populations et leurs associations, à agir pour obtenir enfin satisfaction sur ce sujet, plus pacifiquement, nous l'espérons, que dans un certain pays d'Extrême-Orient, mais avec non moins de détermination.

Il conviendrait que le Gouvernement soit un peu plus attentif aux demandes exprimées par les élus locaux, souvent plus à même de ressentir les besoins des populations.

Le deuxième aspect de ma question concernait la faiblesse des pouvoirs de police des préfets en la matière. Je l'avais également abordé le 4 novembre dernier. M. le ministre de l'environnement m'avait indiqué que les vols aériens ne pouvaient faire l'objet d'une réglementation régionale. Vous venez de confirmer que c'est à l'échelon international qu'il faut considérer ce problème. Il existe pourtant dans notre droit des textes, tels que l'article 103 bis du règlement sanitaire départemental et la circulaire n° 348 du ministère de la santé, qui permettraient aux préfets d'intervenir.

A ma connaissance, aucune disposition ne limite la portée de ces textes. La circulaire du ministère de la santé est une disposition de caractère général applicable sur tout le territoire.

En vérité, tout se passe comme si la police du bruit n'appartenait pas aux autorités de police administrative générale bien qu'il n'existe aucune disposition dérogatoire spécifique en la matière.

Je vous signale en particulier, monsieur le ministre, que le code des transports de l'aviation civile ne contient aucune disposition particulière relative à la protection de la santé et à la sécurité des citoyens. Comme l'on refuse de l'intégrer à la police des installations classées, l'on aboutit à une situation paradoxale dans notre droit français, à savoir qu'aucune autorité administrative ne possède les pouvoirs propres à empêcher ou à réprimer les abus en matière de pollution sonore due au fonctionnement des aéroports.

Devant cette situation, les citoyens du Val-d'Oise ont engagé un recours devant le tribunal administratif de Versailles. Nous serons attentifs, vous comme nous, monsieur le ministre, aux considérants de la décision qui sera prise par cette instance, ainsi, éventuellement, que par le Conseil d'Etat.

INSTITUTION D'UNE TAXE PARAFISCALE POUR L'INDEMNISATION DES RIVERAINS DES AÉROPORTS

M. le président. La parole est à M. Perrein, pour rappeler les termes de sa question n° 2086.

M. Louis Perrein. J'entends porter à la connaissance de M. le ministre du budget que la situation des riverains des aéroports, gênés gravement par les nuisances des aéronefs, quelle que soit la meilleure trajectoire choisie, est une de nos préoccupations. En conséquence, je lui demande de bien vouloir m'indiquer s'il compte instituer une taxe parafiscale dont le rendement serait à la mesure des besoins réels en matière d'indemnisation des riverains et dont l'assiette, sanctionnant les appareils les plus bruyants, inciterait les compagnies à rajeunir leurs parcs aéronautiques.

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

M. Maurice Papon, ministre du budget. Monsieur le sénateur, le produit de la taxe parafiscale instituée par le décret du 13 février 1973, auquel vous venez de faire allusion, a permis effectivement d'engager, en faveur des riverains des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle, un certain nombre d'actions d'insonorisation des bâtiments et de rachat des logements. Je vais sur ce point compléter les éléments d'information que vient de vous donner M. le ministre des transports.

Voyons d'abord ce qu'il en est des moyens financiers. Les recettes perçues par l'aéroport de Paris et comptabilisées dans un compte hors budget de cet établissement public ont connu une progression très sensible, puisqu'elles sont passées de plus de 17 millions de francs en 1973 à 28 millions de francs prévus au titre de 1978.

Pour accélérer le rythme des opérations d'aide aux riverains, l'aéroport de Paris a été autorisé, en 1974, à contracter auprès de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales un emprunt à moyen terme de 30 millions de francs remboursable en cinq ans.

Le décret du 10 février 1978 permet à cet établissement de contracter de nouveaux emprunts en 1978 pour contribuer au financement d'opérations d'acquisition de logements au voisinage de l'aéroport d'Orly.

Voilà donc le droit parafiscal tel qu'il est établi.

Quels ont été jusqu'à présent les résultats des actions entreprises grâce à ces moyens financiers? D'une part, l'insonorisation des bâtiments publics est terminée autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle et est en voie d'achèvement à l'aéroport d'Orly; ont été dépensés à ce titre plus de 46 millions de francs au 1^{er} mars 1978.

En ce qui concerne l'aide aux particuliers, qui s'élevait à plus de 68 millions de francs à cette même date du 1^{er} mars 1978, 182 rachats d'immeubles sur 242 ont été effectués autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle. En outre, un programme de 250 acquisitions de logements est en cours près de l'aéroport d'Orly, dans la zone la plus exposée au bruit.

Ainsi, le régime actuel de la taxe parafiscale créée par le décret du 13 février 1973 permet d'apporter une aide importante aux riverains, mais n'incite guère, comme vous l'indiquez, monsieur le sénateur, les compagnies aériennes à renouveler leur flotte pour réduire le bruit à la source. Il y a, en effet, une disproportion entre les contraintes financières qu'entraînerait le paiement de cette taxe parafiscale et celles qui correspondraient aux investissements nécessaires en vue de la conversion des flottes aériennes de ces compagnies.

Cependant, une modification de l'assiette de la taxe a été mise à l'étude. Elle aurait pour objet, sans accroître la charge globale supportée par le transport aérien, ce qui est important, de moduler la taxe de façon à favoriser les avions modernes les moins bruyants. Il faut toutefois noter que le montant de la taxe ne peut être tel qu'il suffise en lui-même à inciter, comme je viens de l'indiquer, les compagnies à renouveler leur flotte.

Cette réforme n'a pu encore aboutir compte tenu des difficultés juridiques à surmonter et qui ont été relevées par le Conseil d'Etat.

L'évolution constatée vers des appareils de plus en plus silencieux, du type de l'Airbus, devrait se poursuivre et même s'accélérer compte tenu de la compétition entre les compagnies aériennes et des normes arrêtées à l'échelon international. Cette évolution conduira à une réduction progressive de la redevance perçue des transporteurs.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces explications, mais convenez avec moi qu'elles ne sont guère convaincantes. En effet, la taxe actuelle — et vous l'avez bien remarqué dans votre réponse à ma question — est actuellement insuffisante et inefficace.

Le décret du 13 février 1973 avait institué une taxe parafiscale d'un montant très faible; un franc par siège occupé, c'est-à-dire par passager, à destination d'un aéroport situé sur le territoire français et trois francs dans le cas où la destination est un aéroport situé hors de France. Je précise que la taxe n'est pas applicable aux avions en simple escale et au trafic de fret.

L'objectif du VII^e Plan était que cette taxe fournisse 150 millions de francs. La loi de finances pour 1978 tient compte de cette prévision. Il n'y aura donc pas d'augmentation du rendement de cette taxe.

Vous avez vous-même reconnu, monsieur le ministre, que celui-ci était insuffisant puisque vous avez autorisé l'Aéroport de Paris à contracter un emprunt pour faire face à ses obligations, lesquelles sont extrêmement variées.

Les besoins réels en matière d'indemnisation devraient augmenter dans les prochains mois, cela d'autant plus que nous espérons bien — nous le souhaitons même vivement — que l'on accordera les mêmes droits aux riverains des zones A et B.

En outre, cette taxe est inefficace. Elle n'a pas l'effet escompté, à savoir inciter les compagnies à utiliser des appareils moins bruyants, malgré votre optimisme, monsieur le ministre, en particulier du point de vue de la réduction du bruit à la source.

M. le ministre de la culture et de l'environnement, en réponse à mon intervention faite ici même, le 4 novembre 1977, déclarait : « Mais il est clair que c'est par la réduction du bruit à sa source, c'est-à-dire 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 », reprenant en cela, d'ailleurs, une déclaration de M. le ministre Robert Boulin.

Il est donc clair qu'il conviendrait de redéfinir l'assiette de la taxe parafiscale afin qu'elle tienne compte du bruit émis par les aéronefs et devienne ainsi suffisamment dissuasive.

Il faut obliger les compagnies aériennes à reconstituer rapidement leur flotte au profit d'appareils moins bruyants. Cette politique, prise en compte par le ministre de l'environnement, est préconisée avec force par les associations de riverains et le conseil général du Val-d'Oise, unanime sur ce point. Dans leur motion du 22 février 1978, tous les conseillers généraux de ce département demandent la mise en vigueur immédiate d'une nouvelle assiette de perception de la taxe parafiscale calculée de telle sorte que le montant total des recettes escomptées permette une indemnisation avant la fin de la période du VII^e Plan, tout au moins pendant la durée d'exécution de celui-ci.

L'attitude du Gouvernement à cet égard apparaît singulièrement dilatoire. M. le ministre de l'économie et des finances, répondant, le 21 novembre 1975, à une question écrite d'un membre de l'Assemblée nationale, déclarait « qu'une nouvelle assiette de la taxe parafiscale était en cours d'élaboration afin d'inciter à la réduction du bruit à la source ».

Voilà plus de deux ans et demi, monsieur le ministre, que cette question a été mise à l'étude, et nous attendons toujours !

La loi de finances pour 1978 a, encore une fois, reconduit la taxe de 1973.

Dans ses réponses en date du 11 mars 1978 à la question du député M. Mesmin et du 14 mars à celle de notre collègue Jean Colin, M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire renvoie à un futur plutôt lointain la modification de l'assiette de la taxe parafiscale et l'on ne dépasse pas le stade de l'étude, au motif de difficultés juridiques. Mais nous aimerions, monsieur le ministre, connaître ces difficultés.

On peut légitimement se demander si le Gouvernement a vraiment l'intention de mener à bien la définition d'une nouvelle assiette de la taxe parafiscale instituée en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aéroports d'Orly et de Roissy-en-France, notamment.

CLASSEMENT DES AÉROPORTS POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

M. le président. La parole est à M. Perrein, pour rappeler les termes de sa question n° 2085.

M. Louis Perrein. J'appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie sur l'émotion populaire concernant la pollution sonore produite par les avions aux abords des aéroports.

Des centaines de comités de défense, une fédération nationale de lutte contre les nuisances aériennes, une union européenne contre les nuisances des avions se sont constitués. Je note que les concertations de l'organisation de l'aviation civile internationale ont abouti à une recommandation de réduction du bruit à la source, elle-même prise en compte dans les textes officiels.

Mais je signale que l'on pouvait espérer que la loi du 19 juillet 1976, n° 76-663, relative aux installations classées pour la protection de l'environnement prendrait en charge, et complètement, les conséquences du bruit provenant du trafic aérien près des aéroports à vocation nationale et internationale.

Je demande à M. le ministre de m'indiquer s'il compte faire paraître un décret en application de la loi du 19 juillet 1976 rangeant les aéroports français à vocation nationale et internationale parmi les établissements classés dangereux, insalubres et incommodes.

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

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Monsieur le sénateur, nous avons, me semble-t-il, déjà débattu de ce problème l'année dernière, et c'est presque exactement dans les mêmes termes que vous aviez posé la question du classement éventuel des aéroports. De ce fait, la réponse que je vous apporterai sera sensiblement la même. Il me semble d'ailleurs que le Sénat avait bien perçu les explications que je lui avais, à l'époque, fournies.

La loi du 19 juillet 1976, relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, prend en charge les nuisances des installations qui peuvent présenter des dangers ou inconvénients pour l'environnement, sous la seule condition qu'elles soient inscrites à la nomenclature des installations classées.

Dans ce cadre, les aéroports rassemblent de nombreuses installations classées : dépôts de liquides inflammables, compresseurs d'air et de gaz incombustibles, installation de combustion, parcs de stationnement, ateliers d'essais de moteurs ou de réacteurs, appareils de réfrigération.

Sur ces points, l'extension du champ d'application à toutes les installations classées, quel que soit le statut juridique de leur exploitant ou de leur propriétaire, apportée par la loi du 19 juillet 1976, n'a pas modifié la situation des aéroports qui ont toujours été considérés comme étant des établissements industriels et commerciaux.

A ce titre, ils ont été soumis, jusqu'alors, aux procédures d'autorisation prévues par la loi du 19 décembre 1917, pour les installations relevant de la nomenclature. En particulier, des arrêtés préfectoraux ont été pris dans le passé en ce qui concerne les installations aéroportuaires au regard de ces installations et les mesures imposées par ces arrêtés pour les installations existantes ne semblent pas comporter de lacunes importantes susceptibles de conduire à la nécessité de prescriptions complémentaires.

Quant aux nuisances acoustiques — ce sont elles que vous visez, monsieur le sénateur — propres aux vols aériens, elles paraissent devoir relever d'autres procédures administratives que celles qui concernent les installations classées — je vous l'avais expliqué l'année dernière — les aéronefs ne pouvant en tout état de cause être considérés comme des installations au sens de l'article 1^{er} de la loi du 19 juillet 1976. Le terme d'installation, comme auparavant celui d'établissement, suppose en effet, de même que l'énumération figurant à l'article 1^{er} de la loi, une stabilité et une fixité des éléments qui peuvent y être soumis, ce qui ne peut être le cas des aéronefs.

Telle est la raison pour laquelle, à l'intérieur des aéroports, sont classées les installations fixes qui sont celles qui peuvent relever de la loi du 19 juillet 1976.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir rappelé que nous avions déjà dialogué à propos de cette affaire. Pourtant, si, le 4 novembre, vous ne m'aviez pas convaincu, rien n'a changé aujourd'hui. Mais je ne reprendrai pas l'argumentation que j'ai déjà développée. Je voudrais simplement exprimer que je n'ai pas été convaincu par les explications de M. le ministre de l'environnement et que ce que j'ai dit voilà quelques mois est toujours d'une brûlante actualité.

La position récemment prise par le conseil général du Val-d'Oise conforte d'ailleurs mon point de vue puisque, dans une motion votée à l'unanimité, majorité et opposition confondues, le 28 octobre 1977, cette assemblée demande « le classement des aéroports parmi les établissements dangereux, insalubres et incommodes, ainsi que la promulgation de décrets et d'arrêtés permettant l'application de la loi du 19 juillet 1976 sur la défense de l'environnement ».

J'ajoute que cette demande est également formulée par les associations de défense des riverains dont certaines ont porté l'affaire devant le Conseil d'Etat. Laissons à cette haute juridiction le soin de trancher le différend en espérant que, contrairement à l'accoutumée, son arrêt pourra intervenir dans un délai raisonnable.

Je voudrais cependant faire remarquer le caractère général de cette affaire. Une fois de plus, nous avons l'illustration du manque de volonté dont fait preuve le Gouvernement quand il s'agit d'appliquer des textes votés par le législateur.

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Mais pas du tout !

M. Louis Perrein. Rien ne sert de voter et de promulguer une loi sur la défense de l'environnement si, ensuite, on se refuse à l'appliquer lorsque des cas concrets se présentent.

De même, je rappelle à M. le ministre que le Gouvernement serait très bien inspiré s'il acceptait de faire discuter par les assemblées les propositions de loi déposées par différents parlementaires sur la réduction des nuisances à Roissy-Charles-de-Gaulle et à Orly.

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

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

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Monsieur le sénateur, je ne peux pas vous laisser dire que le Gouvernement n'a pas la volonté de faire appliquer la loi car il le fait. C'est seulement une différence d'interprétation qui nous sépare.

Je vous répète que ce sont les avions et non pas les aéroports qui produisent les nuisances dont vous venez de parler. Il est évident que l'on ne peut pas classer les avions comme les installations. En revanche, à l'intérieur des aéroports, est classé tout ce qui peut être dangereux, insalubre ou incommode.

POLITIQUE D'INDEMNISATION ET DE RELOGEMENT DES RIVERAINS DES AÉROPORTS

M. le président. La parole est à M. Perrein pour rappeler les termes de sa question n° 2087.

M. Louis Perrein. Ayant exposé à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie que l'application de la procédure d'indemnisation des riverains des aéroports, notamment celui de Roissy-Charles-de-Gaulle, est beaucoup trop limitative, je lui demande de bien vouloir m'indiquer s'il compte mettre en œuvre une politique nouvelle d'indemnisation et de relogement identique à celle qui est appliquée aux résidents de la zone B comme à ceux de la zone A : amalgame des deux zones de bruit en une seule zone de bruit fort, telle que définie dans le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977 approuvant une directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes.

Je lui demande également s'il compte envisager la création d'un établissement public en substitution de la commission d'aides aux riverains, les fonds collectés et les propriétés acquises devant revenir à la collectivité.

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

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Monsieur le sénateur, l'ouverture de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a entraîné, pour les populations riveraines, des nuisances que l'on ne connaissait pas auparavant.

Le Gouvernement avait jugé opportun, avant cette ouverture, de prendre un certain nombre de mesures particulières en faveur des riverains de cet aéroport et de celui d'Orly. C'est dans ce dessein que le décret n° 73-193 du 13 février 1973 et ses arrêtés d'application permettent d'attribuer des aides financières pour atténuer les nuisances subies par les riverains les plus exposés de ces deux aéroports ; il ne s'agit pas, d'ailleurs, d'une « indemnisation » au sens propre du terme, mais d'une aide financière dont les zones d'attribution ont été fixées en tenant compte du trafic prévu en 1977.

Il n'est pas envisagé d'étendre à la zone B les mesures d'acquisition de logements prévues en zone A autour de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en raison de son trafic de nuit.

En effet, même si, pour préserver l'avenir, les règles d'urbanisme et de construction dans les zones de bruit des aérodromes, récemment confirmées par le décret du 22 septem-

bre 1977 que vous citez, interdisent la construction de logements dans les deux zones A et B correspondant au trafic futur des aéroports, il n'en reste pas moins que les nuisances sont nettement moins élevées en zone B qu'en zone A et que l'effort des pouvoirs publics en faveur des riverains doit être consenti en priorité en faveur de ceux qui sont effectivement les plus touchés par ces nuisances.

Par conséquent, on doit le comprendre, les mesures d'urbanisme, qui sont des mesures de prévention concernant une situation à long terme dont les éléments ne peuvent être déterminés avec précision, doivent nécessairement, dans l'intérêt même des constructeurs comme des futurs habitants, être prises avec une large marge de sécurité, alors que, lorsqu'il s'agit d'une aide immédiate, avec de lourdes conséquences financières — ce qui est tout différent — la situation concrète et réelle des intéressés doit être exactement appréciée.

Dans ce sens, ce sont les seuls habitants de la zone A, correspondant au trafic actuel, de Roissy, qui doivent effectivement pouvoir être relogés.

Quant à la création éventuelle d'un établissement public en substitution de la commission d'aide aux riverains, elle ne m'apparaît pas justifiée ; elle ne pourrait avoir pour conséquence qu'un alourdissement des structures administratives et des charges financières.

Il faudrait désigner un président et un conseil d'administration, nommer un agent comptable, recruter le personnel nécessaire au fonctionnement de cet établissement, acquérir des locaux, alors qu'actuellement l'Aéroport de Paris, qui est un établissement public, assure l'instruction des dossiers et la gestion comptable des fonds, soigneusement gérés à part de son propre budget, à un coût minimal et avec l'aide efficace de la commission consultative créée par le décret de 1973.

Il me semble donc que les structures qui existent sont plus légères, moins coûteuses, d'une efficacité plus rapide que toute autre formule lourde et nécessairement compliquée que l'on souhaiterait voir mettre en place.

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

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, en application de la circulaire du 20 juillet 1973 relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports, approuvée par le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977, et de la circulaire du 24 février 1974 du ministère de l'aménagement du territoire, trois zones ont été créées : A, B et C. Ces zones sont explicitées par un plan d'exposition au bruit qui vient d'être rendu public en ce qui concerne l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Les règles de répartition du produit de la taxe parafiscale instituée par le décret n° 73-193 du 13 février 1973 font que, pour les riverains de la zone A, le droit à indemnisation s'applique aux habitations privées et aux bâtiments publics, comme vous venez de le rappeler.

Pour la zone B, ce droit est limité aux bâtiments publics, en vertu de l'arrêté interministériel du 27 mars 1973.

Rien ne justifie la différence de traitement entre les habitants de la zone A et de la zone B, comme vous nous l'indiquiez à l'instant, en particulier si l'on se réfère aux recommandations du ministère de la santé qui fixe le niveau de bruit acceptable dans les zones urbanisées à 45 décibels de nuit et 55 décibels de jour.

En outre, d'après les informations recueillies auprès des agents immobiliers opérant au voisinage de Roissy et d'Orly, il apparaît que les dépréciations atteignent fréquemment 30 p. 100 dans la zone B.

Cette identité de l'intensité des nuisances entre les zones A et B est si vraie que la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports, approuvée par le décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977, interdit toute construction nouvelle à usage d'habitation dans les « zones de bruit fort », zones dites A et B, monsieur le ministre, « lorsqu'il y a un plan ». C'est actuellement le cas de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Est-il cohérent et juste de reconnaître la quasi-identité des nuisances entre les zones A et B quand il s'agit de fixer une réglementation en matière d'urbanisme et de refuser de la reconnaître, au risque de provoquer des discriminations infondées et injustes, en matière d'indemnisation des riverains ?

Actuellement, les droits des riverains de la zone C sont ignorés. Pourtant, les riverains de la zone C subissent des nuisances suffisantes pour que, là aussi, des dispositions soient édictées par la directive d'aménagement national précédemment citée.

Cela nous amène à faire plusieurs constatations. D'une part, la relative imprécision de la définition des zones de bruit fait que les riverains de la zone C peuvent subir, en réalité, des nuisances comparables à ceux de la zone B. D'autre part, les règles spéciales en matière d'urbanisme entraînent une moins-value du patrimoine pour les populations déjà installées dans la zone C.

Il apparaîtrait donc équitable, monsieur le ministre, d'harmoniser les procédures d'indemnisation dans les trois zones A, B et C — je dis bien d'harmoniser et non pas d'identifier — où les riverains subissent à la fois des nuisances sonores et une dépréciation de leurs biens du fait de la proximité de l'aéroport.

Tel a d'ailleurs été le vœu du conseil général du Val-d'Oise unanime dans sa séance du 28 octobre 1977.

En outre, il y a lieu de souligner que le décret du 13 février 1973 ne s'applique que pour les aéroports d'Orly et de Roissy. Il ne semble pas normal de traiter de façon différente les riverains des aéroports de la région parisienne et ceux des aéroports de province. Ainsi, les riverains de celui de Marseille-Marignane ne semblent pas avoir bénéficié d'un droit identique à l'indemnisation.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il conviendrait d'étendre à l'ensemble du territoire national la réglementation en vigueur aujourd'hui seulement applicable pour les aéroports de Paris ?

Je voudrais maintenant insister sur les critères de bruit. Les normes pour la définition des zones de bruit actuellement utilisées pour la définition des plans d'exposition au bruit paraissent trop théoriques. Il s'agit, en effet, d'un indice issu de calculs qui ne tiennent pas suffisamment compte du bruit réellement perçu par les riverains. Il s'agit d'un indice pondéré en fonction de la répétition journalière, du temps d'intensité, du nombre de passages, etc.

C'est pourquoi le conseil général du Val-d'Oise s'est prononcé, le 14 février 1978, « pour la redéfinition des zones de bruit en fonction du bruit réel » et a préconisé l'emploi de l'indice DBA, jusqu'ici généralement utilisé, notamment à l'étranger.

Dans cette même séance du 14 février 1978, le conseil général du Val-d'Oise a préconisé aussi « la création d'un établissement public distinct de l'Aéroport de Paris, chargé de gérer les fonds perçus ».

C'est une mesure de bon sens, même si elle est difficile à appliquer. La commission dite Wattine, dont la composition a été fixée par l'arrêté interministériel publié au *Journal officiel* du 3 avril 1973, ne permet pas, ce qui est paradoxal, une gestion des fonds produits par la taxe parafiscale instituée par le décret du 13 février 1973, conformément aux intérêts de toutes les parties en présence.

Il faut donner aux collectivités locales un droit de regard sur une gestion actuellement par trop « confidentielle ».

Le conseil général du Val-d'Oise a donc estimé que « la participation des élus et des associations intéressées à toutes les décisions à prendre concernant l'utilisation des fonds produits par les taxes » était hautement souhaitable.

Les élus départementaux estiment en particulier, j'insiste beaucoup sur ce point, monsieur le ministre, que les biens acquis par l'aéroport à l'aide de taxes, c'est-à-dire de fonds publics, doivent être mis à la disposition d'un établissement public autonome, distinct de l'aéroport et contrôlé par le département.

Tel est le souhait du conseil général qui désire, en outre, être consulté au sujet des procédures de vol et de l'extension éventuelle des équipements de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Monsieur le ministre, à une époque où on parle tant de concertation, une telle consultation serait particulièrement bien venue.

INSTAURATION POUR LES SALARIÉS D'UN SYSTÈME PROGRESSIF D'ADMISSION A LA RETRAITE

M. le président. La parole est à M. Cauchon, pour rappeler les termes de sa question n° 2111.

M. Jean Cauchon. J'attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur l'importance pour les travailleurs salariés de l'instauration du système progressif d'admission à la retraite, comportant le maintien du contrat de travail et la réduction de l'horaire de travail sans réduction correspondante de la rémunération. Devant les avantages multiples pour les salariés que présente un tel système, je lui demande de bien vouloir exposer les mesures que le Gouvernement entend prendre, en particulier dans le domaine des charges sociales, afin d'inciter le plus grand nombre d'entreprises à mettre en place ce système de préretraite.

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

M. Lionel Stoleru, secrétaire d'Etat auprès du ministre du travail et de la participation (Travailleurs manuels et immigrés). Monsieur Cauchon, je vous prie bien vouloir excuser M. Boulin, ministre du travail et de la participation, qui, convoqué par M. le Premier ministre, n'a pu venir répondre lui-même à votre question.

Le problème que vous évoquez a d'abord un caractère technique. C'est également un problème général d'aménagement de la durée du temps de travail.

Pour ce qui est de l'aspect technique, il ne fait nul doute que le code de la sécurité sociale est parfaitement clair et qu'il justifie une réponse négative à la question posée concernant le système de préretraite que vous avez évoqué.

Lorsque les entreprises donnent une rémunération pleine et entière à un salarié qui exerce un travail pendant une certaine période — par exemple une semaine — les charges sociales sont dues sur la totalité du salaire puisque le code prévoit que les charges sont dues sur la rémunération en contrepartie ou à l'occasion du travail.

Si nous faisons une exception dans ce domaine — ce serait d'ailleurs du ressort de Mme Veil — nous créerions une multitude de problèmes car la question se poserait également pour les congés payés qui sont d'une nature assez proche, pour les congés maladie. Nous aurions à faire face à toute une série d'extensions qui auraient pour répercussion un coût budgétaire assez important pour le système social.

De plus, une telle réforme n'aurait pas non plus que des avantages pour les intéressés car de nombreux types de protections sociales sont directement liés au montant des salaires soumis aux charges sociales, de sorte qu'en réduisant celles-ci on réduirait également maints avantages qui, pour le salarié, constitue sa protection sociale.

Par conséquent, autant nous sommes favorables à un système de transition, car il s'agit bien de cela, entre la vie active et la retraite, autant la mesure proposée soulèverait de nombreuses difficultés à la fois sur le plan financier et sur le plan social.

En conséquence, nous nous orienterions plutôt vers l'un des deux systèmes actuels, celui du temps réduit ou celui de la préretraite.

Le système du temps réduit répond à peu près à votre préoccupation, car une entreprise, qui décide d'employer un salarié, soit à mi-temps, soit aux trois quarts de temps, peut lui donner une rémunération assortie de charges sociales qui sont strictement proportionnelles à celle-ci, c'est-à-dire au mi-temps ou aux trois quarts de temps.

Par ailleurs, le système de préretraite, qui a fait l'objet de l'accord contractuel entre les partenaires sociaux du 13 juin 1973, permet également, avec une certaine souplesse en fonction de l'âge, le départ progressif à la retraite.

Dans la sidérurgie notamment, à partir d'un peu plus de cinquante-sept ans, et même avant pour les travailleurs postés ayant travaillé la nuit pendant un certain nombre d'années, il peut être envisagé un départ progressif du type de celui que vous souhaitez.

Reste effectivement posé le problème de « la retraite à la carte » au sens le plus large du terme, c'est-à-dire, en quelque sorte, de la gestion du temps de travail d'un homme pendant sa vie active. C'est un problème que le Gouvernement aura à étudier dans les mois qui viennent, ne serait-ce que pour des raisons d'emploi. Il devrait faire l'objet, me semble-t-il, de négociations contractuelles. D'ailleurs, le sujet a été abordé par M. Bergeron et M. le Premier ministre au cours des entretiens qu'ils ont eus tout récemment.

La négociation contractuelle pourrait s'engager — c'est là notre sentiment — à la fois sur la durée du travail, sur les congés, sur les conditions de travail et sur les possibilités de retraite.

Un autre système avait été proposé, notamment par le groupe Peugeot-Citroën : il s'agissait de l'attribution de points d'épargne-retraite qui, accumulés tout au long de la vie, permettraient au bénéficiaire de les faire valoir quand il le désirerait et de bénéficier ainsi de bonifications pour la retraite.

Votre question présente donc deux aspects : un aspect social, qui concerne l'organisation des avantages sociaux liés au temps de travail et qui devrait et pourrait faire l'objet d'une négociation contractuelle et un aspect plus humain, relatif à la transition entre la période d'activité et la retraite.

Le Gouvernement est favorable à tous les systèmes qui permettent une transition progressive. L'expérience a montré que, pour le bien-être de chaque homme et de chaque femme, il faut éviter un passage brutal entre une activité à temps plein et une activité soit nulle soit moindre.

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

M. Jean Cauchon. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'être venu répondre à ma question qui traduisait surtout ma préoccupation de voir diminuer, autant que faire se peut, les charges sociales ; je constate que, sur les objectifs à atteindre, nous nous rencontrons parfaitement.

J'ai déjà eu l'occasion d'intervenir sur ce problème qui nous préoccupe fort. Pourquoi cette insistance ? Tout simplement parce que les divers textes que le Gouvernement a soumis au vote du Parlement, et qui tendaient à abaisser l'âge de la retraite, n'ont malheureusement pas répondu aux espérances de leurs auteurs. En effet, le 31 juillet dernier, soit un an après la mise en place de ce droit nouveau, à peine 5 500 personnes ont été touchées par la nouvelle législation, alors que, lorsque nous avons voté la loi, nous pouvions légitimement penser que 70 000 personnes seraient concernées. Il est probable que les statistiques ont évolué favorablement depuis le mois de juillet ; elles restent cependant encore bien en deçà du chiffre espéré.

En ce qui concerne la mise en application de l'accord du 13 juin 1977, qui permet à un certain nombre de salariés de bénéficier d'une retraite à soixante ans, le secrétaire général de la confédération Force ouvrière a pu affirmer que le peu d'empressement des intéressés à profiter de cette possibilité empêchait une diminution sensible du chômage, ce que nous regrettons.

Ces rappels étaient nécessaires pour démontrer à quel point il serait utile que les entreprises puissent appliquer un véritable système progressif de pré-retraite — système conforme au souhait du Président de la République et pour lequel il indiquait sa préférence, à Lyon, lors des états généraux du troisième âge — qui répond sans doute à l'attente d'un très grand nombre de travailleurs âgés puisqu'il leur permettrait, comme vous l'avez vous-même souligné tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, d'une part, de réduire progressivement leur activité professionnelle, d'autre part, de conserver des ressources identiques et de s'adapter petit à petit à leur future condition de retraité.

Or, les entreprises qui souhaitent appliquer ce système progressif de pré-retraite se voient opposer, avec rigueur, l'article L. 120 du code de la sécurité sociale dont vous venez de parler. C'est ainsi que les indemnités complémentaires aux allocations journalières de sécurité sociale, versées directement par l'employeur au salarié lorsque celui-ci adopte le système progressif de pré-retraite, restent considérées comme une rémunération et sont, de ce fait, passibles de l'ensemble des charges sociales.

Il serait évidemment souhaitable — mais vous nous avez dit les difficultés que cela soulève — d'assouplir la réglementation en vigueur notamment en interprétant de manière moins restrictive l'article L. 120 du code de la sécurité sociale afin de prévoir l'exonération totale des charges sociales assises sur la partie du traitement versé aux personnes ayant adopté le système progressif de pré-retraite qui ne correspond pas à une prestation en travail de la part de ces salariés.

Comme Mme le ministre de la santé l'a fait lors de l'examen de la loi de finances pour 1978, vous avez indiqué que l'adoption de ce système aurait un certain nombre d'incidences sociales et financières importantes. Vous estimez toutefois qu'une solution pourrait être trouvée dans les textes relatifs au travail à temps partiel qui permettent aux entreprises de ne pas supporter de charges supplémentaires lorsqu'elles emploient, pour un même poste de travail, plusieurs personnes à temps partiel.

Mme le ministre de la santé a indiqué, par ailleurs, qu'elle était prête à étudier cette question, tout en précisant que celle-ci était de la compétence du ministère du travail. C'est la raison pour laquelle je me suis permis, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous interroger à nouveau sur les perspectives et les échéances des études menées à l'heure actuelle par votre département ministériel au sujet de ce problème particulièrement important.

Il est indéniable que le système progressif de pré-retraite présente des intérêts, tant sur le plan des conditions de travail du salarié que sur celui de sa préparation psychologique à sa cessation d'activité.

Je vous demande donc à nouveau, monsieur le secrétaire d'Etat, d'accélérer les études en cours afin qu'elles puissent déboucher sur des initiatives concrètes qui ne laissent pas supporter aux entreprises des charges sociales supplémentaires et qui permettent l'application effective, progressive et bénéfique de la pré-retraite.

M. Lionel Stoleru, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Lionel Stoleru, secrétaire d'Etat. Monsieur le questeur, je voudrais vous apporter deux précisions.

Premièrement, si les chiffres que vous avez cités sont très bas, c'est que les années 1977 et 1978 ne sont pas de bonnes années. En effet, au cours de ces deux années, sont parvenues à l'âge de soixante ans des personnes qui sont nées en 1917 et 1918, années où la natalité fut très faible, et qui bénéficient d'un droit à la retraite à soixante ans, en raison des droits qui ont été accordés pour la période de 1939-1945.

Deuxièmement, pour ce qui est des solutions possibles, le ministère de la santé et de la famille et notre ministère étudient actuellement la possibilité de gérer le système que vous avez évoqué non pas en supprimant les charges sociales, car nous nous heurterions alors à des difficultés, mais en les faisant payer par quelqu'un d'autre, par exemple, l'U. N. E. D. I. C.

CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ CENTRALE IMMOBILIÈRE DE CONSTRUCTION

M. le président. La parole est à M. Hubert Martin, pour rappeler les termes de sa question n° 2133.

M. Hubert Martin. Monsieur le ministre, j'ai longuement hésité avant de me décider à faire cette intervention ; je pensais qu'il était impossible qu'une collaboration ne puisse enfin s'établir un jour entre la ville de Briey et la société centrale immobilière de construction, filiale de la caisse des dépôts et consignations.

Si je porte cette affaire à la tribune du Sénat, c'est, d'une part, parce que je sais que d'autres villes lorraines, entre autres Metz et Vandœuvre, ont connu les mêmes ennuis, d'autre part, parce que la situation ne s'est pas améliorée au fil des ans.

C'est donc dans un souci constructif que j'entreprends ma démarche, persuadé que la caisse des dépôts et consignations doit remettre de l'ordre dans sa filiale sclérosée.

Tout à l'heure, je vous citerai des exemples des très mauvais rapports, ou plutôt des rapports inexistant, qui existent entre la ville de Briey, dont je suis le maire, et la S. C. I. C., dont le siège, pour l'Est de la France, est à Strasbourg.

Pour le moment, je désirerais savoir si vous avez la possibilité, monsieur le ministre, d'exercer un pouvoir de contrôle sur cette société par l'intermédiaire de la caisse des dépôts et consignations.

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

M. René Monory, ministre de l'économie. Monsieur le sénateur, vous venez d'évoquer les problèmes auxquels vous vous heurtez dans votre commune; il est sans nul doute possible de vous rencontrer personnellement afin de tenter d'améliorer la situation. Je voudrais présentement répondre à votre question d'une façon générale.

Comment s'exerce le contrôle de mon ministère sur la S.C.I.C. ?

Le contrôle du fonctionnement de la société centrale immobilière de construction, qui est une filiale à 99,9 p. 100 de la caisse des dépôts et consignations, incombe en premier lieu à une commission de surveillance, à laquelle siègent quatre représentants du Parlement : trois pour l'Assemblée nationale et un pour le Sénat. La présidence de cette commission est généralement assurée par un parlementaire. Enfin, depuis 1975, une commission est généralement assurée par un parlementaire. Enfin, depuis 1975, une commission spéciale a été chargée de suivre l'activité des filiales techniques de l'établissement.

Le ministère de l'économie n'intervient en principe dans l'organisation et dans la conduite des affaires internes de la caisse ou de ses filiales qu'à trois titres : par l'intermédiaire de son représentant permanent à la commission de surveillance; pour donner suite aux conclusions des rapports de la Cour des comptes, qui exerce désormais les pouvoirs dévolus antérieurement à la commission de vérification des comptes des entreprises publiques — je crois devoir rappeler que, pour une large part, cette modification est due à l'initiative de la commission des finances du Sénat — enfin, pour répondre aux suggestions qui lui sont soumises par le directeur général de la caisse au sujet de l'organisation et de l'orientation du groupe.

C'est à ce titre que mon prédécesseur s'est préoccupé d'une redéfinition des missions et des modalités d'intervention de la société centrale immobilière de construction dont les origines remontent à 1954 et qui a pour objet d'apporter une contribution à la promotion du logement social.

Comme vous allez pouvoir le constater grâce aux chiffres que je vais vous citer, une évolution des interventions de la société centrale immobilière de construction dans le sens d'une meilleure adaptation aux besoins s'est déjà manifestée spontanément : dans les programmes lancés annuellement, les logements individuels représentaient 23,6 p. 100 du total en 1977, contre 3 p. 100 en 1967, c'est-à-dire dix ans plus tôt; 58 p. 100 de ces logements étaient destinés à l'accession à la propriété en 1977, contre 32 p. 100 dix ans plus tôt; enfin, l'orientation vers la province a été accentuée, puisque 73 p. 100 des logements construits en 1977 l'ont été en province, contre 49 p. 100 dix ans plus tôt.

Mais cette évolution doit être amplifiée et accélérée pour mieux répondre aux objectifs de la nouvelle politique du logement fondée sur le remplacement d'une aide à la pierre par une aide à la personne; je pense notamment au secteur de la rénovation et de la réhabilitation de l'habitat ancien.

En outre, la nécessité de réserver une part croissante de l'épargne privilégiée au financement des investissements productifs va conduire à une certaine banalisation des financements de la société centrale immobilière de construction. S'agissant du financement de la promotion immobilière proprement dite, la société centrale immobilière de construction ne pourra prétendre à des concours de la caisse des dépôts que si ces concours lui sont octroyés aux conditions consenties ordinairement sur la place de Paris à des emprunteurs de même nature. Quant aux acquéreurs des logements construits par cette société, ils devront obtenir leurs financements auprès des établissements habilités à consentir les nouveaux prêts au logement.

Il appartient donc au directeur général de la caisse des dépôts d'assurer, sous le contrôle de la commission de surveillance, la mise en œuvre de cette nouvelle orientation. Pour ma part, j'entends bien veiller, avec les moyens dont je dispose, à une stricte application de cette politique.

M. le président. La parole est à M. Hubert Martin.

M. Hubert Martin. Monsieur le ministre, je voudrais, si vous le permettez, faire un très rapide historique de l'affaire.

Briey est une sous-préfecture cernée — et c'est là un point très important — par des exclusives minières. Il est normal de protéger les mines de fer qui nous entourent, même si elles sont actuellement en crise. Mais, de ce fait, nous éprouvons les plus grandes difficultés à trouver des terrains constructibles.

Depuis plusieurs années, malgré notre souci de construire des logements dans notre commune, qui compte 5 000 habitants, mais qui possède les équipements pour en accueillir au moins 25 000, nous n'avons jamais pu lancer une politique de construction. Nos concitoyens, notamment nos fonctionnaires — et ils sont nombreux, puisque Briey est la sous-préfecture d'un arrondissement de 200 000 habitants — sont amenés à se loger ailleurs; c'est ainsi qu'actuellement, cinq juges habitent Metz, à trente kilomètres de Briey.

En 1973, un magnifique terrain boisé, que l'on appelle la Cartoucherie, se libérait; il s'agissait de dix-sept hectares constructibles. C'était à la fois notre chance et le début de nos malheurs.

Devant l'impossibilité financière où nous étions d'acquérir nous-mêmes ce terrain, nous prenions contact avec la S.C.I.C., sur le conseil de l'architecte de cette société, également chargé de l'étude de notre plan d'occupation des sols. Ce terrain devait permettre la réalisation, après accord avec la direction, d'un certain nombre de maisons individuelles du même type, de constructions libres et de deux petits immeubles locatifs, dont nous avions un pressant besoin, surtout, comme je vous l'ai déjà dit, pour nos fonctionnaires.

Premier écueil avec la S.C.I.C. : des contacts absolument impossibles. Ce projet, de toute évidence, devait être réalisé en pleine collaboration avec la ville. Le téléphone n'étant manifestement pas relié au bureau du directeur, de nombreuses lettres furent échangées. J'avais l'intention, je dois vous le dire, de vous communiquer le résumé de ces lettres, mais finalement, j'y renonce, parce que cela prolongerait cette séance. En tout cas, il s'est produit un fait anormal : c'est qu'onze de mes lettres sont restées sans réponse. C'est vraiment la première fois depuis que je suis maire de Briey, depuis 1959, qu'onze lettres restent sans réponse et que des coups de téléphone sont impossibles à donner.

Si je raccourcis mon intervention, je dois cependant indiquer que je rappelais au directeur de nombreuses choses : nous avons dépensé nous-mêmes 500 000 francs pour réaliser une route d'accès, nous avons acheté un grand terrain pour y construire une école. Tout cela est resté lettre morte.

Je voudrais simplement citer la dernière lettre en date du 17 mai 1977, où j'évoquais le manque total de dynamisme dans les ventes. C'est incroyable. Je soulignais le fait, et j'eus droit à une réponse le 24 mai dernier. En voici les principaux extraits : « J'ai pris connaissance de votre lettre du 17 mai et des observations que vous faites sur notre service commercial. Je ne manquerai pas de les répercuter à ma direction générale afin qu'elle dote, s'il est possible, ce service de moyens plus importants... mais je pense pouvoir résoudre cette difficulté et pouvoir démarrer le programme de 46 logements locatifs au plus tard au mois de septembre. » C'était le 24 mai dernier. Rien n'a encore été fait jusqu'à ce jour.

Je n'ai pas insisté sur cette correspondance qu'il aurait été, à mon avis, trop long de développer à cette tribune. Je voulais tout de même vous en faire part et je vous enverrai les lettres qui, vous le verrez, sont restées sans réponse.

J'en viens au deuxième écueil. Tout aurait pu se justifier encore si on avait tenu compte de nos avis. Nous avions demandé des maisons individuelles. Elles sont, pour la plupart, en bande et aussi chères que des maisons individuelles. C'est une des raisons qui en a certainement empêché la vente.

Nous avons réclamé des collectifs locatifs pour les raisons que je vous ai exposées tout à l'heure. Il n'y en a pas à l'heure actuelle.

Nous avons souhaité la vente immédiate des terrains sur lesquels des maisons individuelles libres devaient être construites. A cette heure, aucun terrain n'a été mis en vente.

Pourtant, nous avons fait notre travail. Je vous l'ai dit tout à l'heure : une dépense de 500 000 francs a été engagée pour la construction d'une route d'accès et les V.R.D. — voies et réseaux divers — et nous avons acheté un grand terrain contigu pour y construire une école.

Troisième écueil, et c'est peut-être le point le plus scandaleux : il n'y a aucune politique de vente. C'est une société annexe qui s'en occupe ou plutôt qui ne s'en occupe pas. C'est aberrant, il n'y a personne pour faire visiter ou personne n'est avisé si quelqu'un se pointe. C'est la plus grande inaction et pourtant, je le suppose, ces gens sont payés.

Mes conclusions sont claires ; c'est le plus grand, et je vous demande de m'excuser de l'expression, « je-m'en-fichisme ». Les maisons construites — dont, à ma connaissance, aucune n'est vendue, commencent à se dégrader. Les seuls bâtiments locatifs qui auraient pu être habités immédiatement sont encore à l'état de plan. Les terrains à vendre ne sont pas vendus et j'appelle cela de la spéculation foncière indigne d'une société nationale dépendant d'une banque pratiquement étatisée.

Ces terrains vont être maintenant vendus probablement au prix fort, et c'est scandaleux de la part d'un établissement public. Nous avons vu des habitants de Briey aller construire ailleurs alors qu'ils auraient pu très bien trouver sur place des terrains.

Je ne saurais mieux terminer mon intervention, parce qu'on pourrait me taxer d'être de parti pris, qu'en citant mot à mot les appréciations en style un peu télégraphique qui me viennent d'une ville de Meurthe-et-Moselle située à cent kilomètres de Briey. Je ne peux pas la nommer, mais vous allez pouvoir deviner son nom. Cette ville a eu les mêmes ennuis que nous.

Voici la note que j'ai.

« Premièrement, bon service technique qui permet aux communes d'urbaniser, mais service administratif et service de vente totalement nuls. »

« Deuxièmement, ne tient pas assez compte des capacités financières des communes. »

« Troisièmement, service vente en dessous de tout : personnel non compétent, aucune agressivité sur le marché, siège à Strasbourg, trop éloigné des points d'impact. Exemple : à X — je ne citerai pas le nom de cette commune — depuis trois ans, aucune vente de commerces de leur fait ; les seuls commerces vendus l'ont été à l'initiative des commerçants déjà installés en locaux provisoires et qui tenaient à se réinstaller au plus vite, la commune détruisant les locaux provisoires. »

« Quatrièmement, il n'y a jamais de réponses au courrier adressé aux différents services. Quant au téléphone, il n'y a jamais de responsable pour donner une réponse correcte. »

« Cinquièmement, service après-vente inexistant. »

« Sixièmement, lenteur très administrative dans tous les domaines ; exemple impensable mais vrai : quatre ans d'attente pour avoir un acte de propriété. »

Il s'agit là, monsieur le ministre, de graves accusations qui nous donnent un avant-goût de nationalisations à outrance. Il faut changer les structures de cette société, faire des coupes claires, tant pis pour le personnel incompetent ! En effet, après tout, la S.C.I.C. est une émanation de la Caisse des dépôts et consignations, elle travaille avec l'épargne française, c'est-à-dire avec notre argent. Nous vous connaissons bien dans cette maison, monsieur le ministre. Je pense que vous devriez engager une enquête car peut-être s'agit-il simplement d'une situation propre à l'Est de la France. De toute façon, je compte sur vous pour faire en sorte que cette grande société de construction qui a à son actif tant d'intéressantes réalisations retrouve dans notre région son dynamisme et engage le dialogue indispensable avec les collectivités locales.

J'ajoute brièvement que, comme vous le devinez, les Briotins accusent le maire de ne rien faire. Ce sont les discussions — pour ne pas employer un mot grossier que je ne refuse à utiliser — les conversations que j'ai eues avec mes compatriotes qui m'ont poussé à faire cette intervention. Je veux bien avoir des responsabilités, mais dans le cas présent je n'en ai aucune et je crois que c'est la S.C.I.C. qui les a toutes.

M. René Monory, ministre de l'économie. Je demande la parole.

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

M. René Monory, ministre de l'économie. Monsieur le sénateur, je voudrais simplement vous rappeler la limite de la tutelle que nous exerçons en tant que ministre de l'économie sur la S. C. I. C. Dans votre cas particulier, je vous demande de bien vouloir faire parvenir dans les prochains jours à mes services les différentes informations que vous venez de donner dans votre exposé. Mais, je le répète, ma limite d'intervention est très étroite. Si nous surveillons, bien entendu, la bonne gestion de la S. C. I. C. comme d'ailleurs celle de la Caisse des dépôts et consignations, il n'est pas dans notre mission de surveiller, plus particulièrement, la gestion au coup par coup. Cependant je vous promets à la suite de votre intervention de faire examiner de très près les difficultés que vous rencontrez pour savoir si elles sont habituelles ou si elles sont exceptionnelles et dues à des raisons particulières.

M. Hubert Martin. Je vous remercie, monsieur le ministre.

DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DE LA COMMUNE DE SAINT-GENIS

M. le président. La parole est à M. Ruet, pour rappeler les termes de sa question n° 2140.

M. Roland Ruet. Monsieur le ministre, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me préciser comment et quand seront tenues les promesses gouvernementales qui ont été faites à la commune de Saint-Genis pour qu'elle accepte sur son territoire une zone à urbaniser en priorité.

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

M. René Monory, ministre de l'économie. Il s'agit là d'une question brève, mais précise. Ayant pris mes fonctions depuis trois ou quatre jours, je ne possède pas encore tous les éléments pour y répondre.

Le système que nous sommes en train de mettre au point comporte des décisions d'octroi de prêts du F. D. E. S. qui dépendent de mon autorité. Mais la question revêt aussi un aspect budgétaire, me semble-t-il. Je me bornerai donc à rappeler les étapes pour lesquelles sont intervenus des accords entre la commune de Saint-Genis et mon ministère. Je vous demanderai, monsieur le sénateur, de préciser si dans votre esprit il s'agit de décisions du passé qui n'ont pas connu de réalisation ou s'il s'agit de nouvelles promesses.

Je rappellerai non pas toutes les étapes, cela n'a pas d'importance, mais seulement les étapes financières, consécutives à la décision de la commune de réaliser une opération de 1 400 logements sur 55 hectares.

Dans une lettre du 24 février 1967, le ministre de l'équipement a proposé de créer une zone à urbaniser en priorité de 800 logements et une zone d'aménagement différé susceptible de recevoir un complément de 600 logements. Cette proposition avait recueilli l'accord de la commune, qui a demandé la création d'une Z. U. P. et d'une Z. A. D. par une délibération du 16 mars 1967, il y a donc dix ans. Ces deux zones ont été créées par arrêté du 7 juillet 1967, la Z. U. P. étant concédée à la société d'équipement du département de l'Ain.

Un premier dossier-programme a été présenté au comité n° 2 *ter* du fonds de développement économique et social le 19 décembre 1968. Ce dossier portait sur un programme total de 1 400 logements, à réaliser en deux tranches. Le F. D. E. S. a donné un accord de principe sur l'octroi d'une subvention exceptionnelle de 300 000 francs au titre des travaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement.

Le dossier des réalisations a ensuite été mis au point. Il a été approuvé par le conseil municipal le 8 octobre 1971 pour une première tranche opérationnelle de 800 logements.

Je pense que les 300 000 francs promis en 1968 ont été versés. Ensuite le comité n° 2 *ter* du F. D. E. S. a alors donné son accord pour la poursuite de l'opération dans les conditions fixées par le dossier-programme. Dans sa séance du 11 octobre 1972, il a confirmé qu'une aide complémentaire exceptionnelle de 500 000 francs serait attribuée à la ville de Saint-Genis-Pouilly au titre des travaux de superstructure : 230 000 francs devraient permettre la réalisation du premier groupe scolaire et 270 000 francs celle du second groupe scolaire. La subvention correspondante a été effectivement attribuée par arrêté interministériel en date du 22 octobre 1975.

Votre question — et c'est moi qui vous interroge puisque je ne dispose pas pour l'instant d'informations exactes au point de vue budgétaire — signifie-t-elle que cette subvention n'a pas été versée ?

M. Roland Ruet. Monsieur le ministre, le problème que j'ai évoqué — et je vous le dirai dans quelques minutes — est beaucoup plus vaste.

M. René Monory, ministre de l'économie. C'est bien ce que je pensais. Ce que je voudrais vous dire avant que vous ne preniez la parole, c'est que, à ma connaissance, aucune autre aide n'a été promise ni concrétisée par des arrêtés pour cette opération. Dans ces conditions, ce qui est important aujourd'hui, c'est que vous nous précisiez exactement ce qui vous a été dit et ce que vous attendez et que nous examinions la situation ensemble, éventuellement au cours d'une réunion soit avec moi-même, soit avec mes collaborateurs.

En effet, pour l'instant, à ma connaissance, les deux seules aides qui ont été promises sont, d'abord, celle de 300 000 francs, puis celle de 500 000 francs. Mais j'ai l'impression que votre question est beaucoup plus large et que vous voulez beaucoup plus d'argent. Aussi je me méfie un peu (*Sourires.*) et je préfère vous entendre avant de prendre position.

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

M. Roland Ruet. Monsieur le ministre, j'accueille votre réponse avec gratitude, non seulement par simple politesse, mais parce que vous venez de me dire que vous acceptiez une concertation. Celle-ci me paraît, en effet, nécessaire et voici pourquoi.

En 1968, pour offrir des logements aux fonctionnaires du Centre européen de la recherche nucléaire, le ministre des affaires étrangères et la D. A. T. A. R. ont choisi la commune de Saint-Genis, dans l'Ain, pour y créer une zone à urbaniser en priorité. Cette initiative ne fut pas acceptée avec enthousiasme par le conseil municipal qui n'avait rien demandé et qui ne se laissa fléchir qu'après avoir obtenu l'assurance écrite que sa participation financière ne dépasserait pas 2 500 000 francs pour l'ensemble du programme, lequel prévoyait, en sa première tranche, 800 logements, deux écoles, deux plateaux d'éducation physique, deux gymnases, un terrain de sport, une salle polyvalente, un centre médico-social, un club pour les jeunes et une poste.

Saint-Genis ne groupait alors que 2 000 habitants et, en exigeant que la contribution pécuniaire de la commune ne puisse excéder 2 500 000 francs, le conseil municipal s'était contenté de respecter, avec une louable sagesse, la limite que le trésorier-payeur général du département avait lui-même fixée.

Les dossiers administratifs de cette Z.U.P. furent établis avec tant d'incohérence et d'ambiguïté que dix années n'ont pas suffi pour achever les travaux prévus. Durant ce temps, les dépenses, qui avaient d'ailleurs été sous-estimées, n'ont, bien sûr, pas cessé d'augmenter.

Pour combler le déficit de l'opération, pour faire édifier ce qui n'a pas encore été construit, c'est-à-dire les deux plateaux d'éducation physique, le terrain de sport, le gymnase, le centre médico-social, le club destiné aux jeunes, la salle polyvalente, la poste, et pour faire aménager des espaces verts, le conseil municipal de Saint-Genis demande, naturellement, que les promesses du ministère des affaires étrangères et de la D. A. T. A. R., la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, soient enfin tenues.

Elles le seront le jour où l'Etat aura versé — c'est là que que nos idées divergent, monsieur le ministre — une subvention de 10 700 000 francs à la commune, tout en lui consentant un prêt de 2 800 000 francs. Cette contribution, incontestablement justifiée, il n'est pas possible de la marchander, ni de la différer.

S'il ne respectait pas ses engagements, l'Etat défailant acculerait une commune aux plus graves difficultés financières cependant qu'à deux pas du C. E. R. N. et de Genève huit cents logements construits pour satisfaire une exigence de ce même Etat resteraient sans aucun équipement médico-social, culturel et sportif.

Monsieur le ministre, les sommes que je viens de citer vous ont sans doute paru très importantes. En tout cas, elles sont très éloignées de celles que vous avez vous-même évoquées.

Je vais les justifier en lisant un extrait d'un article de journal qui n'a jamais été contesté : « Lors d'une réunion interservices qui s'est tenue à la préfecture de Bourg-en-Bresse le 17 février... » — donc tout récemment — « ... le préfet a déclaré que ses services et lui-même proposeraient à l'Etat d'attribuer à la commune de Saint-Genis une subvention exceptionnelle de 9 millions de francs, plus un prêt exceptionnel de 4 400 000 francs. »

Je souligne, monsieur le ministre, que le préfet et moi sommes tout à fait d'accord pour reconnaître que l'Etat a contracté une dette très importante envers la commune de Saint-Genis. Je souhaite que, durant la concertation que vous avez bien voulu envisager, nous puissions parvenir à un accord, faute de quoi la commune se trouverait dans une situation financière absolument inextricable et cette Z.U.P., créée voilà plus de dix ans, ne serait jamais terminée.

M. René Monory, ministre de l'économie. Je demande la parole.

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

M. René Monory, ministre de l'économie. Monsieur le sénateur, j'y vois un peu plus clair, mais, en même temps, malheureusement, je me rends compte que la décision ne m'appartient pas. En réalité, il s'agit d'une concertation engagée sous l'autorité du préfet. Je ne peux donc pas décider à la place du ministre de l'intérieur au sujet d'une opération d'urbanisme placée sous la tutelle à la fois de la D. A. T. A. R. et du ministère de l'intérieur.

Je suis venu moi-même ce matin vous répondre car votre question n'était pas suffisamment explicite. La décision finale se prendra en accord avec mon ministère et celui du budget, puisqu'il s'agit d'octroyer des crédits, mais il faut d'abord que les ministères techniques se prononcent sur cette subvention.

Quant à la concertation amorcée par le préfet, le problème est de savoir si le ministère de l'intérieur a pris une décision. Tant qu'il ne l'a pas fait, je ne peux verser aucun prêt du F. D. E. S. au titre de la D. A. T. A. R. pas plus que mon collègue du budget ne peut attribuer de subvention.

Sur ce point, je ne peux que vous rappeler les promesses qui ont été faites dans le passé et vous dire qu'à ma connaissance ce qui a été promis a été versé.

Avec la D. A. T. A. R. et le ministère de l'intérieur, nous abordons maintenant une autre phase : vous criez au secours et je vous comprends. Vous devez organiser vous-même, comme l'a déjà fait le préfet avec ses responsables, une réunion de concertation à laquelle j'accepte de participer. Mais mon rôle, encore une fois, n'est pas de prendre la décision.

Si, dans le passé, la D. A. T. A. R. vous a effectivement promis des crédits pour l'aménagement de votre commune, il est normal de chercher à savoir ce qu'il advient de ces promesses.

D'autre part, il existe des possibilités au ministère de l'intérieur, mais elles dépendent de mon collègue. Ce ministère exerce une tutelle et il vous faut respecter cet ordre chronologique.

Nous sommes ouverts au sein de mon ministère à toute discussion, mais nous ne pouvons pas, dans ce cas particulier, prendre la place de nos collègues. Nous pourrions, à l'occasion, avoir un entretien — je suis toujours prêt, ainsi que mes collaborateurs, à ouvrir le dialogue avec mes amis sénateurs — mais il n'en reste pas moins vrai que vous devez vous mettre d'accord avec vos partenaires car ce sont eux qui détiennent la clef du problème.

POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE COPROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE

M. le président. La parole est à M. Cauchon, pour rappeler les termes de sa question n° 2138.

M. Jean Cauchon. Monsieur le président, je demande à M. le secrétaire d'Etat au logement de bien vouloir préciser la politique que le Gouvernement entend mener dans le domaine de la copropriété immobilière et les dispositions qu'il entend prendre, tant sur le plan de l'aide financière, de l'incitation fiscale que de l'adaptation de la législation afin d'assurer la nécessaire sauvegarde de ce patrimoine immobilier.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (Logement). Monsieur le sénateur, la copropriété ne peut constituer une forme attractive d'acquisition d'un logement et assurer la sauvegarde du patrimoine immobilier acquis sous cette forme que si le régime juridique auquel elle est soumise permet d'administrer les immeubles sans difficultés majeures et en laissant aux copropriétaires une réelle maîtrise de la gestion de leur patrimoine.

A cet égard, la loi du 10 juillet 1965 a véritablement créé un droit nouveau, qui appelle cependant, à l'expérience, des corrections et des compléments. C'est pourquoi le ministère de la justice, en liaison avec le ministère de l'environnement et du cadre de vie, a entrepris l'élaboration d'un projet de loi dont l'objet est, sans dénaturer l'économie d'une loi reconnue bonne dans son principe, d'en améliorer les dispositions qui ont fait l'objet de critiques et ont été reconnues imparfaites par les tribunaux, les praticiens ou les usagers.

Ce projet sera diffusé dans des délais maintenant assez rapprochés et, si rien ne s'y oppose, le Parlement pourra en être saisi avant l'expiration de l'année en cours.

Il m'est possible d'indiquer brièvement les principales orientations qui guident en la matière l'action du Gouvernement et qui vont d'ailleurs dans le sens que vous avez souhaité, monsieur le sénateur.

Ainsi, l'un des objectifs essentiels de la réforme en cours est d'aider les copropriétaires à sauvegarder leur patrimoine. Dans cette perspective, il est envisagé deux séries de mesures, d'une part, pour renforcer la participation des copropriétaires à la gestion en leur conférant des prérogatives accrues, d'autre part, pour accroître l'efficacité des délibérations en éliminant certaines situations de blocage dues au fonctionnement trop rigide des organes de la copropriété, notamment de l'assemblée générale, et d'ouvrir plus largement l'accès à la justice pour régler des conflits qui, jusqu'à présent, paraissaient et étaient même irréductibles.

En matière d'aide financière destinée à assurer la sauvegarde du patrimoine immobilier placé sous le régime de la copropriété, il ne paraît pas nécessaire de prévoir des mesures particulières.

Je rappelle que les pouvoirs publics, conscients de l'intérêt qu'il y a à réhabiliter le patrimoine existant, ont mis en place différents systèmes d'aides aux propriétaires occupants. Ces aides s'adressent aussi bien aux propriétaires individuels qu'aux copropriétaires.

Je citerai, pour mémoire, les prêts consentis par les sociétés de crédit immobilier — H. L. M. — pour l'aménagement et l'assainissement des logements, le régime de primes à l'amélioration de l'habitat pour les travaux de mises aux normes dans les logements situés dans les programmes d'intérêt général.

Enfin, sur le plan fiscal, la copropriété immobilière n'est pas traitée distinctement de la propriété immobilière individuelle, qu'il s'agisse des déductions pour travaux d'entretien ou d'amélioration, au bénéfice des propriétaires bailleurs, ou des déductions des intérêts des emprunts contractés pour l'acquisition ou la réparation des résidences principales.

Ces dispositions constituent des mesures particulièrement favorables à la propriété immobilière en général, dont le coût budgétaire est élevé; il n'apparaît pas nécessaire actuellement d'en accroître la portée sans accroître dans des proportions difficilement supportables, la charge budgétaire entraînée par la politique d'aide au logement.

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

M. Jean Cauchon. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre réponse qui montre combien nos préoccupations se rejoignent quant à la copropriété immobilière.

L'aide personnalisée au logement, telle qu'elle a été présentée au Parlement par notre ami M. Jacques Barrot, telle qu'elle a été votée et telle qu'elle est appliquée depuis le 1^{er} janvier de cette année, constitue sans nul doute l'une des réformes les plus importantes entreprises durant ces dernières années,

puisqu'elle va permettre au plus grand nombre de Français, en particulier, aux plus modestes, de devenir effectivement propriétaires de leur logement ou de leur maison individuelle.

Cependant, le problème qui nous préoccupe aujourd'hui est celui de la copropriété immobilière. Nous avons eu l'occasion de constater que si, effectivement, le régime d'aide à l'accession à la propriété est particulièrement efficace, les personnes qui deviennent copropriétaires ont — vous l'avez souligné tout à l'heure — les plus grandes difficultés à faire face à l'entretien et à la préservation de leur immeuble, lequel nécessite bien souvent des travaux d'amélioration au bout de quelques années.

Cette situation n'a évidemment pas échappé aux pouvoirs publics puisque — vous l'avez fort bien rappelé à l'instant — vous avez examiné ce problème au ministère et qu'un projet de loi modifiant la législation sur la copropriété sera, comme vous l'avez annoncé tout à l'heure, prochainement soumis au vote du Parlement.

Quelles seraient les mesures qu'il conviendrait de prendre dans ce domaine très particulier de la gestion des immeubles en copropriété où, bien souvent, les intérêts des copropriétaires, des locataires, des syndicats ne sont pas nécessairement convergents ?

Je pense tout d'abord qu'en matière fiscale il conviendrait d'intégrer les dépenses portant sur les travaux d'intérêt général et de réhabilitation de l'habitat, ainsi que les frais de ravalement partiel et total qui sont, au demeurant, obligatoires dans la déduction fiscale des copropriétaires occupants. En outre, l'exonération fiscale en matière de frais de ravalement, aujourd'hui limitée à 7 000 francs, plus 1 000 francs par personne à charge, alors qu'elle était de 5 000 francs en 1965, mériterait certainement d'être revalorisée.

Sur le plan de la législation, il serait sans doute nécessaire de réformer la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis en l'adaptant notamment aux différentes catégories d'immeubles; il n'est pas normal, en effet, que les mêmes textes régissent l'ensemble des types de copropriété, que ce soit un immeuble comportant huit appartements ou un ensemble moderne qui en compte plusieurs centaines.

Par ailleurs, ne pourrait-on prévoir un accroissement du rôle et des pouvoirs des conseillers syndicaux ? Les conseils syndicaux sont très souvent composés d'hommes et de femmes de bonne volonté, qui connaissent bien les problèmes de leur immeuble et qui sont sans doute les plus à même de pouvoir suggérer les solutions les plus conformes à l'intérêt général.

Un accroissement de leurs responsabilités permettrait, en outre, aux syndicats de prendre plus rapidement les mesures qui s'imposent et d'éviter la convocation d'assemblées générales extraordinaires de copropriétaires.

En matière de charges, qui donnent lieu très souvent à de très vives contestations tant de la part des copropriétaires que de la part des locataires, il conviendrait de favoriser l'instauration d'une véritable gestion prévisionnelle à moyen et à long terme pour les immeubles, qui serait susceptible de préserver les intérêts des copropriétaires, ainsi que ceux des futurs accédants à la propriété.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques propositions que je tenais à formuler à la suite de votre réponse dont je vous remercie au nouveau. Je souhaite, comme vous l'espérez vous-même, que nous puissions à nouveau débattre très bientôt de ces problèmes et j'appelle de mes vœux le dépôt d'un projet de loi modifiant d'une manière raisonnable, mais néanmoins en profondeur, la législation sur la copropriété.

DURÉE HEBDOMADAIRE DU TRAVAIL APPLICABLE AUX TECHNICIENS DE L'INSÉMINATION ARTIFICIELLE

M. le président. La parole est à M. Chatelain, pour rappeler les termes de sa question n° 2150.

M. Fernand Chatelain. Je demande à M. le ministre de l'agriculture si la loi du 27 décembre 1974 instaurant quarante heures hebdomadaires de travail pour les salariés de l'agri-

culture est applicable aux techniciens de l'insémination artificielle. En effet, dans certaines coopératives d'élevage, cette catégorie de personnel ne bénéficie pas du champ d'application de la loi.

Je lui demande, en conséquence, de bien vouloir préciser comment doit être interprété le texte de loi, les inséminateurs étant des travailleurs de l'agriculture.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (Logement), en remplacement de M. le ministre de l'agriculture. Monsieur Chatelain, M. Méhaignerie, ministre de l'agriculture, est aujourd'hui retenu à Bruxelles par les travaux de la Communauté. Il ne peut donc vous répondre personnellement et il vous prie de l'en excuser. Il m'a prié d'être son porte-parole et de répondre à votre question.

La loi du 27 décembre 1974 est de portée générale et n'exclut de son champ d'application aucune catégorie d'activité. Il apparaît toutefois qu'il est des situations dans lesquelles il est impossible à l'employeur de déterminer avec précision le nombre d'heures de travail accomplies par ses salariés, cet état de choses pouvant tenir aux conditions de travail des intéressés ou à la nature de leur profession. Ce problème n'est d'ailleurs pas particulier au régime agricole puisque les V. R. P. des entreprises du commerce et de l'industrie, dont l'activité se prête difficilement à un contrôle, ne peuvent, en pratique, d'après M. le ministre du travail et de la participation, être compris parmi les bénéficiaires de la loi du 21 juin 1936 et que, pour les mêmes raisons, il a dû être prévu des mesures particulières d'application de cette loi aux travailleurs à domicile.

Evidemment, cette impossibilité doit être réelle, car il serait trop facile d'arguer des complications que peut entraîner la loi sur la semaine de quarante heures pour prétendre qu'elle est inapplicable, et la tenir en conséquence pour lettre morte. Il faut admettre que les conditions actuelles d'exercice de la profession d'inséminateur ne paraissent pas se prêter à un décompte, par l'employeur, de leur temps de travail. C'est pourquoi les partenaires sociaux ont observé, lors des consultations préalables à l'élaboration du décret n° 75-416 du 26 mai 1975, qu'il n'était ni opportun, ni réaliste, de les inclure dans le champ d'application de ce texte.

Il reste que si l'un d'entre eux était en mesure d'administrer la preuve que sa durée effective de travail lui ouvrait droit, compte tenu des taux de majoration prévus par l'article 993 du code rural, à une rémunération supérieure au forfait qui lui est versé, il serait en droit d'exercer devant la juridiction compétente une action en rappel de salaire. D'une manière générale d'ailleurs, si l'évolution des conditions d'exercice de l'activité des intéressés rendait possible à l'avenir le décompte de leur temps réel de travail, il serait nécessaire d'envisager le retour à l'application intégrale de la loi du 27 décembre 1974, puisque, seule, l'impossibilité de fait d'appliquer ce texte est de nature à justifier le recours à la pratique du forfait.

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

M. Fernand Chatelain. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre réponse bien qu'elle ne nous donne guère de précisions.

Je voudrais simplement rappeler que la loi du 27 décembre 1976 a fixé les modalités d'application de la législation sur les quarante heures et la rémunération des heures supplémentaires pour les travailleurs de l'agriculture.

Ce texte dont la date d'entrée en vigueur a été fixée au 1^{er} janvier 1975 prévoit notamment que la durée du travail effectif des ouvriers agricoles est fixée à quarante heures par semaine, c'est la règle ; que les heures effectuées au-delà de la durée normale doivent être justifiées par des travaux urgents et qu'elles donnent lieu à une majoration de salaire ; que l'exécution d'heures supplémentaires ne peut avoir pour conséquence de porter à plus de cinquante heures la durée moyenne hebdomadaire de travail sur une période de douze semaines consécutives et à plus de cinquante-sept heures la durée du travail au cours d'une semaine.

En application de l'article 992 du code rural, le Gouvernement a promulgué des décrets d'application, notamment celui que vous rappelez, monsieur le secrétaire d'Etat, du 26 mai 1975, qui restreint la portée du texte, mais qui exclut de son champ d'application le personnel d'insémination.

La convention collective nationale signée le 11 juillet 1968 renvoyait aux accords d'établissement le soin de fixer les règles selon lesquelles était établie la détermination du temps de travail.

En ce qui concerne la coopérative d'élevage du Vexin, où la situation du personnel d'insémination a motivé ma question, l'accord d'établissement signé le 8 juillet 1969 entre la section syndicale et la direction prévoit en son article 9 les modalités de décompte des heures effectuées par le personnel d'insémination. En appliquant ces modalités de calcul, certains inséminateurs effectuent jusqu'à quatre-vingts heures de travail par semaine durant certaines périodes. Ces heures supplémentaires, en contradiction avec la loi du 27 décembre 1974, ne sont pas majorées. La coopérative n'a formulé aucune dérogation concernant la limite maximum de la durée du travail.

Depuis plusieurs années, une commission d'études composée de représentants patronaux et de délégués des organisations syndicales se réunit de façon épisodique afin d'élaborer un projet de modification de la convention collective nationale.

Bien qu'il n'y ait eu aucun accord, les représentants patronaux ont convoqué le 1^{er} mars une réunion afin de présenter un projet partiel de modification dont certaines dispositions sont en contradiction avec les textes en vigueur, tant en ce qui concerne le droit de grève dans les coopératives d'insémination que l'application de la loi de quarante heures. Ce dernier article renvoie les parties aux accords d'établissement pour la détermination du travail.

Certains syndicats ont signé cet accord qui ne résout rien. Le problème reste entier. C'est pourquoi, plutôt que de vouloir imposer à toute fin les désirs de certains dirigeants de coopératives qui entendent régler des difficultés réelles au détriment de leur personnel, j'insiste tout particulièrement pour que la direction des affaires sociales du ministère de l'agriculture, à l'échelon national et à l'échelon départemental, cesse de se bander les yeux et tienne compte des réalités — d'ailleurs je prends acte, à ce sujet, d'un certain nombre de déclarations de M. le ministre de l'agriculture dans sa réponse — n'étude plus le problème dans le souci de ne pas mécontenter certains dirigeants de coopératives et crée les conditions pour que les lois sociales soient effectivement appliquées dans l'agriculture, quitte à proposer les moyens qui permettront effectivement aux coopératives de surmonter leurs difficultés. Ce n'est pas au détriment des travailleurs de l'insémination artificielle que doivent être réglées les difficultés de l'élevage français !

Nous devons trouver des solutions conformes aux intérêts des éleveurs comme à ceux des ouvriers de cette corporation.

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Jean Cauchon, Francis Palmero, Jean Cluzel, Jean-Pierre Blanc, Jean-Marie Bouloux, Jean Colin, Henri Goetschy, Louis Orvoen, Roger Poudonson, Jean-Marie Rausch, Pierre Schiélé, une proposition de loi tendant à modifier le taux de la pension de réversion attribuée aux conjoints survivants en application des dispositions du code de la sécurité sociale.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 316, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Jean Cauchon, Francis Palmero, Jean Cluzel, Jean-Pierre Blanc, Jean-Marie Bouloux, Jean Colin, Henri Goetschy, Louis Orvoen, Roger Poudonson, Jean-Marie Rausch, Pierre Schiélé, une proposition de loi tendant à modifier le taux de la pension de réversion attribuée aux conjoints survivants des agents de la fonction publique, en application du code des pensions civiles et militaires de retraite.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 317, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 18 avril 1978, à quinze heures :

1. — Discussion du projet de loi de programme sur les musées. [N° 202 et 273 (1977-1978). — M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, et n° 315 (1977-1978), avis de la commission des affaires culturelles. — M. Paul Séramy, rapporteur.]

2. — Suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant la loi n° 68-1 du 2 janvier 1968 tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention. [N° 102 et 281 (1977-1978). — M. Pierre Marcihacy, rapporteur de la commis-

sion des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, et n° 291 (1977-1978), avis de la commission des affaires économiques et du Plan. — M. Maurice Schumann, rapporteur.]

Personne ne demande la parole ?..

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures vingt-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 25 novembre 1977.

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1978

Page 3110, 1^{re} colonne, article 83, I, b, 2^e ligne :

Au lieu de : « ... mais ne remplissant pas la condition de ressources... »,

Lire : « ... mais ne remplissent pas la condition de ressources... »

ABONNEMENTS

	FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER
	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :		
Débats	22	40
Documents	30	40
Sénat :		
Débats	16	24
Documents	30	40

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION

26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone { Renseignements : 579-01-95.
Administration : 578-61-39.