

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 17^e SEANCE

Séance du Mardi 7 Novembre 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ MERIC

1. — Procès-verbal (p. 3011).
2. — **Facilités de circulation des femmes de marins sur les lignes aériennes intérieures.** — Discussion d'une question orale avec débat (p. 3011).
MM. Michel Chauty, Joël Le Theule, ministre des transports.
Clôture du débat.
3. — **Situation de la construction et de la réparation navales.** — Discussion de questions orales avec débat (p. 3013).
MM. Gérard Ehlers, Michel Chauty, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Louis Minetti, André Morice.
Suspension et reprise de la séance.
- PRÉSIDENTE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET
4. — **Conférence des présidents** (p. 3021).
5. — **Situation de la construction et de la réparation navales.** — Suite de la discussion de questions orales avec débat (p. 3023).
MM. Maurice Schumann, Joseph Yvon, Bernard Legrand, Jean Francou, Félix Ciccolini, Joël Le Theule, ministre des transports; André Morice, Louis Minetti, Gérard Ehlers.
Clôture du débat.
6. — **Gestion du service des eaux de Versailles, Marly et Saint-Cloud.** — Discussion d'une question orale avec débat (p. 3033).
MM. Jean-Pierre Fourcade, Bernard Hugo, Edouard Bonnefous, Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie.
Clôture du débat.
7. — **Dépôt d'avis** (p. 3038).
8. — **Ordre du jour** (p. 3038).

PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ MERIC,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 31 octobre 1978 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

FACILITES DE CIRCULATION DES FEMMES DE MARINS SUR LES LIGNES AERIENNES INTERIEURES

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Michel Chauty attire l'attention de M. le ministre des transports sur les difficultés que rencontrent les femmes de marins pour voyager à l'intérieur du territoire sur les services d'Air Inter.

Cette société refuse, depuis plusieurs années, d'accorder des réductions sur ses vols pour les femmes de marins qui rejoignent leurs maris aux escales en France. Or, elles obtiennent ces facilités sur des compagnies françaises pour des voyages à l'extérieur.

Le problème n'est pas d'ordre commercial, mais d'ordre moral. Les escales des marins en France sont courtes, la grande

majorité des femmes habitent dans l'Ouest ; aussi dépensent-elles de temps à voyager par le train pour rejoindre les ports d'escale qu'à rencontrer leurs maris.

La profession de marin a toujours été dure, mais la situation des femmes est encore plus inconfortable.

Il lui demande s'il n'estime pas que des réductions sur les lignes d'Air Inter permettraient d'améliorer cette situation en réduisant les charges des femmes de marins. (N° 73.)

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

M. Michel Chauty. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si j'ai déposé cette question orale avec débat sur les facilités de transport qui peuvent être accordées aux femmes de marins, c'est que, contrairement à ce que pourrait penser l'opinion nationale, la vie des femmes et des familles de marins revêt actuellement une très grande importance dans les questions maritimes.

La vie maritime a beaucoup changé. Autrefois, sur nos côtes, les marins partaient dix-huit, vingt mois et les femmes assuraient, à elles seules, toute la vie locale, toute la vie familiale. Aujourd'hui, s'ils partent moins longtemps, les charges des femmes sont toujours aussi lourdes, elles le sont même beaucoup plus. Autrefois, on ne connaissait pas toutes les difficultés inhérentes, par exemple, aux emprunts, à l'éducation. Alors qu'elles sont aujourd'hui confrontées à ces aspects matériels de la vie familiale, les femmes de marins sont obligées d'avoir des contacts plus fréquents encore avec leur époux.

La navigation a, elle aussi, beaucoup changé. Autrefois, lorsque les marins revenaient à terre, ils y restaient quinze jours, trois semaines. Aujourd'hui, les conditions d'exploitation et de rentabilité des navires sont telles qu'ils naviguent trois mois sans débarquer. On charge sur rade, on décharge en trois jours et on repart.

Compte tenu de ces conditions d'exploitation très difficiles, les femmes qui désirent rejoindre leur mari pour discuter avec lui d'un sujet quelconque tenant à la vie familiale disposent, au mieux, dans un nombre de ports, de trois jours pour le faire.

Il convient de noter que, sur les 18 000 à 20 000 marins français mariés, les trois quarts habitent dans nos régions de l'Ouest qui connaissent des problèmes de desserte certes peu graves, mais difficiles à résoudre.

Une femme de marin qui veut rejoindre son mari à Marseille doit passer deux jours dans le train, un pour y aller, un autre pour en revenir, et si elle peut voir son mari pendant six heures, elle a beaucoup de chance. Les femmes de marins sont donc conduites à utiliser des moyens de transport plus rapides, mais aussi plus onéreux. C'est pourquoi elles souhaitent que la compagnie intérieure Air Inter leur accorde des réductions pour pouvoir disposer du maximum de temps avec un minimum de charges.

Je ne ferai pas d'analogie avec les conditions de transport des marins. Si, pour eux, les transports sont gratuits, ils sont en fait payés par les compagnies. C'est donc une affaire purement intérieure.

Les femmes de marins se trouvent dans une situation difficile. C'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question qui attend une réponse depuis un certain temps déjà.

Monsieur le ministre, en arrivant ce matin à mon bureau j'y ai trouvé votre lettre du 3 novembre. Je vous laisse le soin d'en faire état publiquement. Ce que je souhaite, c'est que la situation des femmes de marins des régions de l'Ouest soit étudiée avec le maximum d'attention.

Nous aurons de plus en plus de difficultés à recruter des marins, notamment des marins de grande pêche. Il est donc absolument indispensable que nous examinions le problème familial. Le marin est de moins en moins un homme isolé, mais sa femme a droit à toute notre considération car si, dans quelques années, nous ne trouvons plus de femmes valables, comme le sont nos femmes de l'Ouest, pour épouser des marins, nous aurons beaucoup de mal à trouver des équipages.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention M. Chauty exposer au Sénat et au Gouvernement un problème qui lui tient à cœur depuis longtemps et dont la solution de fait s'impose.

J'ai reçu, avec M. Chauty d'ailleurs, dans le passé, une délégation de femmes de marins. Récemment, nous avons échangé une correspondance sur ce sujet.

Si le problème est complexe, il est d'autant mieux résolu que le marin est très éloigné. C'est à l'intérieur de l'hexagone que des difficultés apparaissent, tout au moins pour le transport par avion.

En fait, depuis 1976, les familles des marins de la marine marchande bénéficient d'importantes réductions tarifaires de la part de compagnies aériennes comme Air France, l'Union de transports aériens et Air Afrique sur un certain nombre de lignes internationales.

Aligné sur celui qui est accordé par les compagnies maritimes pour le transport des marins isolés, le niveau de ces réductions est de 40 p. 100 pour les vols internationaux effectués à l'intérieur de l'Europe et de 25 p. 100 pour la plupart des autres pays, à l'exception — c'est important — du Canada, des Etats-Unis, du Mexique et du Japon.

La question posée par M. le sénateur Chauty vise essentiellement les déplacements à l'intérieur de l'hexagone et surtout les conditions de vol sur Air Inter, puisque les femmes de marins ne bénéficient d'aucune réduction spécifique lorsqu'elles empruntent les avions de cette compagnie. Cette situation peut s'expliquer par le fait qu'il existe d'autres moyens de transport moins onéreux. Les raisons mises en avant par M. le sénateur Chauty tiennent à la brièveté des arrêts des marins dans les ports et à l'éloignement de nombreuses familles résidant, en particulier, dans l'ouest de la France.

Cela étant, je suis obligé de prendre en considération les impératifs commerciaux de la compagnie Air Inter. Comme je ne cesse d'inciter cette compagnie, ainsi que la compagnie Air France, à avoir un compte d'exploitation équilibré, je dois être prudent dans la répartition des réductions qu'elle peut accorder.

Néanmoins, le problème soulevé par M. le sénateur Chauty est réel, et j'ai demandé à la compagnie Air Inter et aux compagnies maritimes de consentir un effort. La solution vers laquelle nous nous orientons est-elle satisfaisante ? Je me contente pour le moment de poser la question.

En fait, la compagnie Air Inter serait disposée à accorder une réduction spécifique de 25 p. 100 aux femmes de marins de la marine marchande, en contrepartie de l'alignement à 25 p. 100 du niveau de réduction qu'elle consent actuellement aux compagnies maritimes pour le transport des marins isolés sur les trajets effectués entièrement en France métropolitaine. Ne croyez pas que ces compagnies donnent d'une main et qu'elles retirent de l'autre ! En fait, un dialogue doit se nouer entre Air Inter et les compagnies puisque, comme vous l'indiquez dans votre intervention, la plupart d'entre elles assument à leurs frais le transport des marins. Il en résulterait une charge légèrement plus importante pour les compagnies, mais en échange d'un effort non négligeable réalisé en faveur des femmes de marins.

Cet effort conjoint d'Air Inter et des compagnies maritimes devrait, je le pense, contribuer à améliorer la situation des femmes de marins. Pour certaines, l'effort consenti sera modeste, mais ce sera tout de même un premier pas et si ce premier pas pouvait être acquis très rapidement, la réponse à votre question serait réellement positive.

M. Michel Chauty. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty. Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous remercier de m'avoir répondu et d'avoir amorcé un dialogue. En effet, ce qu'attendent avant tout les femmes de marins, c'est qu'une discussion puisse s'engager.

La compagnie Air Inter a, bien sûr, avancé des arguments commerciaux. Selon le chiffre qu'elle m'a indiqué, il s'agirait d'environ 60 000 trajets par an, ce qui justifie certainement une étude des réductions tarifaires à consentir.

Néanmoins, l'important, pour moi, est non pas de savoir si l'on accordera 25 p. 100 de réduction sur Air Inter et si l'on modifiera la participation des compagnies, mais d'apprendre que le dialogue est amorcé et que l'on va tenter de résoudre le problème.

Monsieur le ministre, ayant au moins obtenu ce premier résultat, je voudrais vous en remercier très sincèrement au nom de tous ceux qui m'ont demandé de faire cette démarche.

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

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

— 3 —

SITUATION DE LA CONSTRUCTION ET DE LA REPARATION NAVALES

Discussion de questions orales avec débat.

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

I. — M. Gérard Ehlers attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation du secteur de la construction et de la réparation navale.

Les crédits d'Etat et subventions se traduisent par des restructurations et licenciements dans toute la France.

Les carnets de commandes ne sont pas suffisamment pourvus, les capacités inemployées sont importantes. La place dans le monde de notre industrie ne correspond pas aux possibilités industrielles et humaines de notre pays. Les conditions de vie et de travail sont défectueuses.

A ce bilan très négatif, il convient d'ajouter la masse considérable des fonds publics engloutis sous différentes formes au bénéfice des sociétés multinationales.

Devant ces résultats très négatifs pour les salariés et notre pays, seul un plan de redressement et d'expansion de la construction et de la réparation navales est de nature à remédier à la crise actuelle.

Il convient d'ajouter que les solutions européennes ont fait la preuve de leur inefficacité.

C'est pourquoi il lui demande quelles solutions il compte adopter pour répondre aux besoins importants de notre marine marchande, pour garder une construction et une réparation navales dignes de la France, créer les emplois nécessaires, développer la coopération internationale tout en garantissant notre indépendance nationale dans cet important secteur économique. (N° 53.)

II. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre des transports que l'industrie française de la réparation navale connaît, en raison des conditions très sévères de la concurrence internationale, et plus spécialement en Europe, des difficultés telles que des entreprises puissantes risquent de fermer leurs portes, dans tous les grands ports.

Cette situation est d'autant plus inquiétante que, pour des raisons de sécurité nationale, il est absolument impossible à un Etat responsable de se reposer sur des entreprises extérieures du soin d'entretenir et de réparer en tous temps notre flotte de commerce.

Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour garder en France une indispensable et puissante industrie de la réparation navale ? (N° 72.)

III. — Mlle Irma Rapuzzi appelle instamment l'attention de M. le Premier ministre sur la situation économique et sociale dans le département des Bouches-du-Rhône par suite des menaces de liquidation judiciaire qui pèsent sur l'entreprise la plus importante de réparation navale de Marseille, et sur l'annonce de licenciements massifs — 1334 — aux chantiers navals de La Ciotat.

Elle lui rappelle qu'en dépit de nombreuses interventions et demandes des autorités responsables, et en particulier du maire de Marseille et des parlementaires socialistes, des délibérations du conseil municipal de Marseille, du conseil général des Bouches-du-Rhône et du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la situation n'a cessé d'empirer pour atteindre son point culminant avec la décision du tribunal de commerce de fixer la date limite du jeudi 7 septembre 1978, à l'autorisation donnée aux syndicats de faire fonctionner cette importante entreprise de réparation navale.

Compte tenu de l'importance de la situation et du fait que tout attermoiement risque de porter un coup mortel à l'activité économique des Bouches-du-Rhône, il lui apparaît que les mesures de sauvegarde doivent être prises au niveau de la plus haute autorité gouvernementale et qu'il appartient à M. le Premier ministre de lui faire connaître s'il envisage de provoquer, sans délai, les décisions législatives et réglementaires qui, seules, mettraient fin à cette crise sans précédent traversée par ces activités, à savoir :

— assortir les primes et subventions versées aux armateurs qui font construire de l'obligation de passer commande aux chantiers français ;

— anticiper sur la construction des navires prévus, et notamment ceux qui ont été promis par le Président de la République pour les lignes Corse—continent et pour la rénovation de la flotte SNCF-Transmanche ;

— porter l'obligation de couverture des transports maritimes sous pavillon national à 50 p. 100 ;

— lutter efficacement contre les pavillons de complaisance ;

— aider les entreprises en cause, pendant la période difficile, pour éviter des licenciements, en diminuant le temps de travail à trente-cinq heures pour tous, sans suppression de salaire ni chômage — mieux vaut payer des travailleurs en activité que des chômeurs à 90 p. 100 (n° 96).

IV. — M. Antoine Andrieux attire l'attention de M. le Premier ministre sur la gravité de la situation de la réparation navale à Marseille à la suite des menaces de liquidation judiciaire de l'entreprise la plus importante et sur celle de la construction navale résultant de l'annonce de très nombreux licenciements aux chantiers navals de La Ciotat.

Malgré les efforts faits notamment par le maire de Marseille et les parlementaires socialistes, l'activité économique et sociale du département des Bouches-du-Rhône est fortement éprouvée par la crise touchant ce secteur.

Il demande à M. le Premier ministre, à la suite des études réalisées par les assemblées locales et les organisations syndicales, quelles mesures, tant législatives que réglementaires, il entend proposer pour permettre la survie de cette activité (n° 97).

(Question transmise à M. le ministre des transports.)

V. — M. Louis Minetti s'étonne que M. le ministre des transports n'ait pris aucune mesure concrète pour assurer l'activité des chantiers navals de La Ciotat et de la plus importante entreprise de réparation navale de Marseille.

Construire, réparer, transporter français sont des mesures de nature à assurer l'emploi à tous les travailleurs de ce secteur et, en même temps, un élément décisif de notre indépendance nationale.

En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre et se permet d'attirer son attention sur les propositions formulées par le parti communiste français dans un plan de sauvetage de la plus importante entreprise de réparation navale de Marseille (n° 116).

VI. — M. Maurice Schumann demande à M. le ministre des transports s'il est en mesure de fournir l'état récapitulatif des crédits perçus par chaque chantier de construction navale au cours des années 1974, 1975, 1976 et 1977 (n° 122).

VII. — M. André Morice demande à M. le ministre des transports de vouloir bien définir la politique du Gouvernement dans le domaine de la construction navale et de dire s'il entend notamment modifier la loi d'aide, permettant ainsi aux chantiers de survivre et d'assurer l'emploi des travailleurs ou s'il se résigne à supprimer certains chantiers aggravant ainsi la situation de l'emploi dans les régions intéressées. Il lui demande, en outre, si la suppression du secrétariat général de la marine marchande s'inscrit dans le cadre de la politique du Gouvernement en ce domaine de la construction navale et quelles sont les raisons qui ont conduit à cette décision de nature à mécontenter les gens de mer et tous ceux qui s'intéressent aux activités maritimes de notre pays (n° 132).

La parole est à M. Ehlers, auteur de la question n° 53.

M. Gérard Ehlers. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis une quinzaine d'années, la restructuration du secteur de la réparation et de la construction navales s'est traduite par des concentrations massives, réalisées avec l'aide des fonds publics, accompagnées de licenciements, d'une dégradation des conditions de travail et de la faillite d'un grand nombre de petites et moyennes entreprises.

Pour la France, en vingt ans, le nombre de chantiers construisant des navires de fort et moyen tonnage est passé de seize à huit. Dans le même temps, on a privilégié des secteurs de plus forte rentabilité comme la construction des pétroliers géants.

Aujourd'hui, sous l'impulsion du même vicomte Davignon, un plan ressemblant étrangement à celui de la sidérurgie et appelé pompeusement « Plan d'action communautaire pour la construction navale » est mis en place, à Bruxelles comme il se doit.

Ce plan de démantèlement de notre industrie nationale, qui semble avoir l'aval de notre Gouvernement, vise à poursuivre et même à accélérer la destruction des capacités de production pour permettre à quelques géants de se tailler une place dans l'arène internationale. C'est un emploi sur deux que la commission de Bruxelles envisage de supprimer dans la Communauté, soit 75 000 emplois. Pour la France, cela signifierait 15 000 nouvelles suppressions d'emploi. Ce que la Communauté a mis au point, c'est non pas un plan anti-crise, mais un plan européen de destruction concertée de tout un potentiel industriel.

Il en va de même pour la réparation navale, où, au sud comme au nord, des milliers de licenciements supplémentaires sont prévus. Il convient d'ajouter à ce triste bilan les centaines de petites et moyennes entreprises qui vivent de l'activité portuaire et navale, mais aussi d'autres industries, le commerce, les ports : autant d'activités essentielles pour l'économie de nos zones littorales et l'intérêt national.

L'idée de construire, de transporter et de réparer français semble pour le moins contestée et constituerait, paraît-il, une politique nationaliste condamnable. Il me semble, monsieur le ministre, qu'elle mérite, au contraire, une réflexion approfondie et une sérieuse discussion.

Partant des grands problèmes d'actualité, je souhaiterais avoir votre opinion sur une série de questions.

Depuis plusieurs années, on nous parle, en particulier dans cette Haute assemblée, d'un véritable dumping, en matière de transports maritimes, de la part des pays de l'Est. Or nous avons appris que l'Etat prendrait en charge 50 p. 100 du prix de la construction de neuf bateaux destinés à la Pologne, soit une subvention de 450 millions de francs.

Cette situation appelle au moins deux questions, même si elle est présentée comme un moyen de donner du travail à certains chantiers français. Premièrement, ne pensez-vous pas qu'il y ait contradiction entre le fait de condamner le dumping et celui de donner cette subvention ? Deuxièmement, pourquoi ne pas profiter d'une telle subvention et des prix bas pratiqués pour rénover et développer notre flotte, qui en a bien besoin ? Ne pensez-vous pas que les débouchés pour la construction et la réparation navales passent d'abord par un armement français digne d'un pays comme le nôtre ?

Il est capital, à ce propos, d'examiner la situation et la place de notre pavillon. S'agissant des marchandises françaises, la part du pavillon français est de 30 p. 100 à l'import et de 24 p. 100 à l'export. Les statistiques officielles montrent que le trafic maritime français est passé de 32 p. 100, en 1975, à 29 p. 100, en 1976, soit un recul de trois points.

Que pensez-vous, monsieur le ministre, dans le cadre d'accords d'Etat à Etat à avantages mutuels, de la proposition de répartition dite des « 40-40-20 », c'est-à-dire la garantie de 40 p. 100 de transports pour chaque pays signataire de l'accord et de 20 p. 100 pour les pays tiers, part dans laquelle, d'ailleurs, notre pavillon pourrait éventuellement prendre une place ?

En ce qui concerne la structure de notre flotte, en 1977, nous constatons les faits suivants : 67 p. 100 correspondent aux pétroliers ; 1,2 p. 100 aux « navires-passagers » ; 2,2 p. 100 aux transporteurs de gaz ; 0,6 p. 100 aux transporteurs de produits chimiques.

S'agissant de la moyenne d'âge, 38 p. 100 des vraquiers ont plus de dix ans, de même que 51 p. 100 des polythermes.

Autre aspect important : les statistiques montrent que le taux des accidents est proportionnel à l'âge des bateaux.

Que dire du régime de la complaisance maritime, qui permet le maintien en service d'unités trop anciennes et dangereuses pour la navigation ? Ne pensez-vous pas que l'abolition de la complaisance et de tout ce qui s'en rapproche, de loin ou de près, est devenue la condition *sine qua non* de la reprise d'un mouvement de construction de navires ?

N'est-il pas temps de revoir l'aide aux chantiers sur la base de critères leur permettant de passer le cap des difficultés actuelles, sans démantèlement d'un outil de travail qui s'avérera indispensable au moment de la reprise, et qui est un des éléments de l'indépendance nationale ?

Quand on sait que les navires battant pavillon de complaisance sont financés à plus de 80 p. 100 par les sociétés multinationales bancaires américaines, qui les font construire là où l'exploitation des salariés est la plus mauvaise — Taiwan, Corée, Grèce, Espagne, Brésil, Japon — et les font armer par des armateurs, grecs notamment, avec des équipages incompétents ou irresponsables,

on peut se demander si la politique soutenue par le Gouvernement ne traduit pas, en réalité, une reconnaissance et une acceptation tout à fait explicite de la domination de l'impérialisme américain.

En n'oubliant pas non plus les scandaleux détournements de trafic — on parle toujours de 7 millions de tonnes — qui continuent, on se rend facilement compte des possibilités qui existent pour nos chantiers.

Disons qu'un tiers de notre flotte doit être renouvelée. Il convient, en outre, de tenir compte de la place que notre pavillon devrait occuper dans notre import-export, du fait que les conférences de lignes, où quelques hommes décident de l'avenir de notre flotte, se traduisent, comme dernièrement, par la perte du trafic des Indes pour le port de Dunkerque, et aussi de ce que l'application des quotas fait que, comme à Dunkerque, des milliers de tonnes de marchandises restent à quai ou sont encore dans l'attente du bateau étranger qui viendra les charger et les transporter.

Aucune commande de bateau de pêche n'est enregistrée depuis plusieurs années dans nos chantiers.

A l'égalisation par le haut des avantages sociaux définie par le traité de Rome, on oppose une politique d'embauche de personnel étranger sous-payé, sans aucune garantie sociale, à bord de nos navires.

Il convient, à cet égard, de saluer comme il convient l'action unanime, digne, de nos navigants qui a mis très heureusement en échec une telle politique, tant il est vrai qu'il s'agissait là de la mise en application, sous une autre forme, du système dit de complaisance.

Comment s'imaginer que le premier armement français réduise ses activités, à Dunkerque, à celles d'une simple agence commerciale dans un réseau Compagnie générale maritime polarisé ?

Le plan de restructuration se traduisait par l'amputation de 900 emplois, et il faut bien admettre que si des services quittent Dunkerque, les trafics suivent finalement. On en a l'expérience depuis le départ de Dunkerque d'un autre « grand » de l'armement français : les Chargeurs réunis. Que deviendront, par exemple, les services des Antilles, de l'océan Indien et de l'Afrique du Sud ?

Ne s'agit-il pas, monsieur le ministre, d'une liquidation de l'entreprise nationale au bénéfice de l'armement privé ? Pour un ministre étendant son contrôle financier sur les ports et les transports, ne s'agit-il pas de prendre en compte le coût de l'amortissement d'ouvrages portuaires hautement spécialisés et demeurant gravement sous-exploités ? En un mot, ma question est la suivante : que signifie le départ de la Compagnie générale maritime du port de Dunkerque ?

A propos de l'idée « construire, transporter et réparer français », j'aimerais avoir votre opinion sur une expérience dunkerquoise. Comme vous le savez, les chantiers de construction navale France-Dunkerque ont créé un armement et loué à la Havraise péninsulaire deux bateaux construits par eux : le *Ville du Havre* et le *Ville de Dunkerque*. La construction de deux autres bateaux est prévue dans les mêmes conditions.

Ne pensez-vous pas, en dehors de toute autre réflexion politique, qu'il y a là la preuve qu'il est possible de construire et d'armer français, et — pourquoi pas ? — de réparer français ? C'est très important au moment où, après la vente de dizaines de navires, dont huit dans la seule semaine du 20 au 27 août 1978, et les suppressions d'emploi que cela comportait, nous nous demandons s'il ne s'agit pas du prélude à une énorme vague de liquidations destinées à laisser la France sans véritable construction navale et sans flotte.

La flotte sous pavillon de complaisance ne devient-elle pas une donnée de base de la satisfaction des besoins français en transport maritime ? Nous constatons simplement que moins il y aura de navires français, plus il y aura de navires voguant sous pavillon de complaisance ; en conséquence, toute politique conduisant à une réduction de la flotte nationale ne peut qu'accroître les risques que font peser sur nos côtes les navires déficients, armés sous de tels pavillons.

L'importance de la flotte de commerce dans les moyens qui permettent l'exercice d'une réelle indépendance pour un pays est telle que tous ceux qui veulent jouir de cette indépendance font précisément l'effort de se doter d'une flotte assez importante.

Croyez-vous que l'absence de navires français, déjà patente dans certains secteurs de trafic, permette de lutter contre la diminution des intérêts étrangers d'où ils viennent ?

Le plus important, dans votre politique, est qu'elle risque d'être irréversible, car on ne peut reconstituer rapidement une flotte importante et encore moins les équipages suffisamment compétents pour l'exploiter.

Pour nous, la crise maritime est, certes, une réalité, mais il faut s'attaquer à ses causes et non à ses effets.

L'origine de la crise actuelle, celle de la construction et de la réparation navales, comme celle des transports maritimes, réside presque exclusivement dans le développement d'attitudes « sur-spéculatives » de la part de sociétés bancaires multinationales du monde occidental. Celles-ci, par l'intermédiaire d'armateurs prête-nom, grecs notamment, opèrent les unes et les autres à l'abri du pavillon de complaisance. Elles ont lâché sur le marché un excédent de navires sans précédent.

Une solution durable de la crise ne peut s'obtenir que par une action aboutissant à l'abolition totale du pavillon de complaisance maritime et des conséquences qui en découlent.

Dans l'immédiat, il faut mettre en place des mécanismes qui favorisent, d'une part, le transport de notre commerce extérieur par des navires français et, d'autre part, la construction et la réparation de ceux-ci dans les chantiers nationaux. Il s'agit là, non pas d'un protectionnisme primaire, mais de l'application d'une véritable clause de sauvegarde en faveur d'une industrie clé pour le développement ultérieur du pays, et du maintien de son indépendance économique.

Nous demandons donc, dans l'intérêt des salariés en cause, inséparable de l'intérêt national, salariés soutenus par l'ensemble des travailleurs du secteur, qu'une mission soit confiée au conseil supérieur de la marine marchande en vue de proposer au Gouvernement des modalités concrètes d'action et, en particulier, chacun le comprendra, permettant la survie de la marine marchande française.

Ce conseil pourrait alors jouer pleinement le rôle d'animation de la politique maritime française que le législateur, à la Libération, lui avait confié.

Une très large consultation de toutes les organisations concernées devrait permettre de dégager de nouvelles orientations qu'il appartiendrait au conseil de faire prendre en compte dans des décrets ou des projets de loi qui pourraient être mis en application dès leur vote à la prochaine session parlementaire.

Il en va de même de notre proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête parlementaire sur la situation de la construction et de la réparation navales en France et sur l'utilisation des fonds publics alloués aux sociétés de ce secteur, qui a été déposée le 14 juin 1978, d'autant plus que la proposition de réunion tripartite faite par les organisations syndicales n'a pas été suivie d'effet.

Dans cette attente, afin de préserver l'avenir — parce que c'est l'essentiel — il convient de suspendre tout de suite la procédure de liquidation de ces secteurs vitaux de notre économie.

Maintenir le plein emploi, l'activité et l'essor de nos industries, satisfaire les revendications sociales, telles sont les conditions à remplir pour que la France, grand pays maritime, alors fort à l'intérieur, puisse jouer normalement et dans un sens positif son rôle dans l'économie et les échanges internationaux.

C'est dire, monsieur le ministre, combien j'attends les réponses que vous voudrez bien me donner et j'y porterai la plus grande attention.

M. le président. La parole est à M. Chauty, auteur de la question n° 72.

M. Michel Chauty. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai posé cette question sur la réparation navale parce que, dans la politique de la marine marchande qui forme un tout, ce secteur est extrêmement important.

On pourrait admettre, à la rigueur — c'est une hypothèse d'école que je ne partage absolument pas — que les constructions navales soient effectuées dans les chantiers mondiaux les plus compétitifs et que les navires construits soient exploités par des compagnies françaises.

Il n'en demeure pas moins que, même dans cette hypothèse, il faudrait assurer la maintenance et l'entretien des navires de toutes catégories. On serait obligé, de toute façon, d'avoir, dans les ports de rattachement, des services de réparation navale.

De plus, en temps de crise, on ne conçoit pas très bien comment la France pourrait assurer le service de son trafic

maritime si elle ne disposait pas d'une industrie de la réparation navale parfaitement compétente et compétitive, capable de faire face à toutes des demandes des armateurs.

Dans la situation qui nous intéresse et qui, heureusement, n'est pas extrême, je suis obligé de constater que notre politique en matière de marine marchande nous conduit à mettre nos entreprises de réparation navale en position très difficile.

Nous subissons, par suite de la loi libérale qui régit la marine marchande — car c'est un problème qui se traite à l'échelon de l'ensemble du globe et non pas seulement dans le cadre d'une nation — des conditions de concurrence absolument extraordinaires.

Ces conditions sont de deux sortes : les premières proviennent du tiers monde et les secondes de la Communauté économique européenne.

Les conditions de concurrence provenant du tiers monde sont ce qu'elles sont, mais nous avons peu de possibilités d'intervenir immédiatement à leur égard, si ce n'est par des mesures préférentielles et protectionnistes.

En revanche, dans le cadre de la Communauté économique européenne, des dispositions communes doivent pouvoir être prises.

Les prix de la réparation navale sont fondés sur trois facteurs : les fournitures, les services et les salaires du personnel.

Les fournitures ne sont pas toujours approvisionnées par les industriels français compétents à des prix nécessairement compétitifs sur le marché mondial et l'on peut même dire que ces industriels se désintéressent de certains clients. Ils ont sans doute tort et notre industrie en pâtit.

Les services, en ce domaine, sont beaucoup plus importants. Pour réparer un navire, on a besoin de moyens très particuliers : moyens à quai, docks flottants ou cales sèches. Nous possédons des équipements ; nous en manquons peut-être pour certaines catégories d'entre eux mais ceux qui existent ont des coûts de facturation déterminés. Or, quand on fait la comparaison avec certaines fournitures internationales, on s'aperçoit qu'en Europe, en particulier, ces coûts des services n'apparaissent pas dans la facturation. Ils ont disparu par un moyen quelconque.

De plus, les salaires et les charges de caractère social ne représentent pas moins de 90 p. 100 du prix de la réparation navale. On comprend très bien d'où vient la concurrence du tiers monde : les salaires y sont très bas.

Mais, ce que l'on admet moins, c'est la concurrence européenne. Il faut savoir, en effet, que les Hollandais ou les Allemands paient des salaires d'un montant moins élevé. Or, la réparation navale européenne devrait se situer à un même niveau salarial. Cependant, que constatons-nous ? Pour une réparation identique, les Hollandais proposent actuellement des prix de 30 à 40 p. 100 moins élevés que ceux de nos chantiers. On ne s'en explique pas la raison *a priori*.

Toutefois, lorsqu'on sait comment s'effectue l'opération et qu'on dépouille les comptes, on s'aperçoit qu'en Hollande, en particulier, l'Etat prend à son compte une partie des charges salariales.

C'est une situation qui, dans le Marché commun, ne peut plus durer. On ne peut prétendre, dans la Communauté, instaurer une libre concurrence si tous les Etats ne retiennent pas les mêmes dispositions de base. Or, ils devraient parler le même langage.

La réparation navale, dans le Marché commun, est soumise à de telles conditions de prix que, nous avons pu le constater, certains armements français ont fait, ces derniers mois, réparer des navires en Hollande, en particulier, privant par là même de travail des chantiers français de la Manche et de la mer du Nord, et le problème se pose exactement de la même manière en Méditerranée.

Cette situation devient tellement grave qu'il est temps de tirer la sonnette d'alarme. Si nous continuons ainsi, nous ne disposerons plus de services de maintenance de notre flotte. Il ne reste plus que deux solutions. En matière de marine marchande — les Français ne le comprennent pas suffisamment — il faut être nationaliste, je n'ai aucune honte à le dire. C'est un devoir de le crier. Si nous devons un jour faire face à des ennuis internationaux, ce ne seront ni les flottes étrangères ni les marins étrangers qui nous aideront. Quand on sait qu'actuellement nous n'assurons même pas 50 p. 100 de notre trafic, on peut se demander le prix qu'il nous faudrait payer en période de

crise. D'autant plus que nous serions alors naturellement confrontés à un beaucoup plus grand nombre d'avaries de toutes sortes qu'actuellement. Il ne serait pas question de faire réparer ou entretenir nos navires dans des chantiers du tiers monde.

Par conséquent, il nous faut avoir, en tout temps, une industrie de la réparation navale compétente et parfaitement capable de faire face à toutes les demandes.

D'une part, les dispositions que vous avez prises en matière de réparation des navires français doivent être, je le souhaite, appliquées par votre ministère et par la direction de la marine marchande avec une extrême rigueur. Il n'est pas admissible, en effet, que des armements français fassent actuellement réparer à l'étranger quand on connaît les difficultés de notre industrie.

D'autre part, je souhaite ardemment que vous puissiez mener, avec nos partenaires européens, les négociations nécessaires pour obtenir que tout le monde parle le même langage et que l'on cesse de tricher : tricher avec les salaires, tricher avec les services, tricher avec les prix. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, auteur de la question n° 96.

Mlle Irma Rapuzzi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la conjoncture économique et sociale dans la région Provence-Côte d'Azur, notamment dans le département que je représente ici et dans la ville de Marseille dont je suis l'élue, est à ce point préoccupante qu'elle m'a amenée, à deux semaines d'intervalle, à venir à cette tribune lancer à la fois un cri d'alarme et un appel, à travers les responsables de notre Gouvernement, à la solidarité nationale.

Nous souhaitons vivement que M. le ministre des transports nous apporte, à l'occasion du débat d'aujourd'hui, des réponses aux questions que nous posons désespérément depuis maintenant plusieurs mois.

Mon collègue et ami, M. Antoine Andrieux, qui se trouve empêché d'être ici aujourd'hui pour raison de santé, se proposait, pour sa part, d'attirer l'attention du Gouvernement sur les problèmes plus particulièrement liés aux activités des chantiers de construction navale. Il se réservera, lors de la discussion du budget de la marine marchande, de poser les questions plus techniques et plus précises qu'il se proposait de soulever dans le présent débat.

Pour ma part, c'est essentiellement sur l'aspect économique et social de la crise de la réparation et de la construction navales et sur ses conséquences pour l'environnement économique que je désirerais attirer votre attention, monsieur le ministre. Je le ferai en utilisant des textes indiscutables, des statistiques officielles qui n'ont fait, je crois, l'objet, jusqu'à présent, d'aucune contestation, d'aucun démenti. C'est dire que notre dossier se présente avec une telle rigueur et une telle précision que tout délai supplémentaire qui pourrait être sollicité pour procéder à des études autres que celles que l'on connaît déjà apparaîtrait hélas ! inutile.

Le nombre des demandes d'emploi non satisfaites dans la région Provence-Côte d'Azur n'a cessé d'augmenter, comme dans l'ensemble de la France, mais mon propos vise à démontrer que ma région est beaucoup plus atteinte à ce point de vue que les autres, ce qui justifierait, en bonne logique, que nous bénéficions au moins du même traitement que celui qui est accordé à des régions moins touchées que la nôtre.

En 1971, dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, on enregistrait 43 668 demandes d'emploi non satisfaites ; celles-ci étaient passées à 87 000 en 1975 ; elles s'élevaient, au mois de septembre dernier, à 113 316, soit 8 p. 100 de la population active et 11,4 p. 100 de la population salariée. Au même moment, le taux de chômage par rapport à la population active était, en moyenne, de 5,6 p. 100 pour le reste de la France.

La progression des demandes d'emploi, autre facteur d'inquiétude pour nous, ne cesse de s'accélérer : c'est ainsi qu'entre juillet 1977 et juillet 1978 elle a été de 12,6 p. 100 pour l'ensemble de la région, mais de 20 p. 100 pour le seul département des Bouches-du-Rhône, et cela au moment où la moyenne nationale était de 9 p. 100.

Parmi toutes les victimes injustement frappées par cette crise sans précédent, les jeunes sont les plus atteints. Le nombre des chômeurs de moins de 25 ans ayant présenté une demande d'emploi s'élève à 36 906 sur un total de 113 000, soit 31,5 p. 100 de la cohorte des chômeurs, ce qui est extrêmement préoccupant.

Pour souligner la gravité de la crise que traverse notre région, je citerai la diminution systématique du pourcentage

d'emplois industriels par rapport à la population active : les emplois industriels, qui représentaient 22,3 p. 100 de la population active en 1954, ne s'élevaient plus qu'à 19 p. 100 en 1975, époque où ils étaient de 30 p. 100 dans l'ensemble de la France.

Les plus touchées de nos activités étaient, avant la crise de l'industrie navale, les industries agro-alimentaires. Celles-ci occupaient une place de choix dans la vie économique de notre région, puisqu'elles représentaient 16,4 p. 100 des activités en 1975. Mais le nombre des salariés des industries agro-alimentaires est tombé de 17 300 en 1968 à 13 250 en 1975.

Les industries de transformation, qui regroupent notamment la sidérurgie, la construction et la réparation navales — objet de nos préoccupations les plus pressantes d'aujourd'hui — offraient, dans les Bouches-du-Rhône, 20 000 emplois en 1975. En 1978, avant même la crise qui a provoqué, dans un premier temps, le licenciement ou la menace de licenciement de 1 250 travailleurs de la réparation navale et de 1 200 travailleurs des chantiers navals de La Ciotat, le nombre des emplois de l'industrie de transformation avait diminué de 6 000.

Les faillites et les licenciements pour raisons économiques sont pour nous un grave sujet de préoccupation. Avec 2,2 p. 100 de la population salariée en 1977, notre région a, hélas, avec la région voisine du Languedoc-Roussillon, le triste privilège de connaître le taux le plus élevé de faillites et de licenciements pour raisons économiques.

Un autre secteur est également considéré comme un bon baromètre de l'activité d'une région, celui de la construction des logements. Ce n'est pas pour rien que le proverbe « quand le bâtiment va, tout va » n'a jamais été remis en question.

Or, en quatre ans, le nombre des logements construits a diminué, dans mon département, de 30,5 p. 100, alors que, dans le même temps, cette baisse n'était que de 18,1 p. 100 pour l'ensemble de la France, taux qui n'est pas moins inquiétant.

Dans ce contexte économique général, je ne l'apprendrai à personne, le port et le trafic maritime jouent, dans l'économie de Marseille et des Bouches-du-Rhône, un rôle de premier plan et sont un facteur de dynamisme en période normale.

Je rappellerai en passant que le trafic de marchandises du port autonome de Marseille a représenté, en 1977, avec 97,5 millions de tonnes de jauge brute, 35 p. 100 du trafic national portuaire. Bien sûr, la construction et la réparation navales jouaient un rôle essentiel.

Jusqu'à présent, trois grands groupes détenaient, pour ainsi dire, le monopole de ces activités dans notre département : le groupe Terrin, le chantier naval de La Ciotat et les chantiers navals et industriels de la Méditerranée à La Seyne. A eux trois, ils employaient 17 000 salariés, ce qui, avec les 10 000 emplois de sous-traitance, représentait 11 p. 100 de la population salariée de l'industrie.

Les chantiers de La Ciotat — dont mon collègue M. Minetti vous parlera sans doute avec beaucoup plus de compétence que moi-même — de la vie ou de la mort desquels dépendent la vie ou la mort d'une ville, fournissent 54 p. 100 des emplois et 80 p. 100 des emplois industriels.

Dans ces conditions, il n'est pas excessif de dire — vos propos, à différentes occasions, ont montré, monsieur le ministre, que vous partagiez ce point de vue — qu'avec la crise de la réparation et de la construction navales, qui vient s'ajouter à un contexte de crise économique plus général, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est atteinte dans l'une de ses fonctions économiques essentielles.

Je voudrais aussi vous rendre attentif au fait qu'au-delà des licenciements actuels, au-delà de la présente récession, c'est à une véritable dévitalisation, peut-être irréversible, de notre secteur industriel que nous assistons aujourd'hui.

Le présent est sombre, inquiétant, préoccupant. Mais ce qui ajoute à notre angoisse, c'est que nous avons le sentiment qu'en laissant sombrer définitivement un secteur d'activités aussi important que celui de la construction et de la réparation navales nous commettrions, chacun au poste de responsabilité où nous avons été placés, une faute lourde, une faute irréparable.

Où en sommes-nous ? C'était pour obtenir une réponse à cette question que, dès le 4 septembre dernier — nous étions alors, il est vrai, en période d'intersession parlementaire — j'avais adressé à M. le président du Sénat la question orale

dont nous débattons aujourd'hui ; je souhaitais attirer l'attention des pouvoirs publics sur la situation tragique que connaît notre région.

Déjà, il apparaissait que la tentative de reprise dite « plan Fournier » ne pourrait être acceptée, et ce pour des raisons que l'on a suffisamment évoquées pour que je n'y revienne pas aujourd'hui.

Ma question était déposée au moment où M. Gaston Defferre, député-maire de Marseille, vous demandait de bien vouloir étudier l'ensemble de ces problèmes.

Mais, depuis, vous avez eu un entretien avec M. Gaston Defferre, et la position que vous avez alors adoptée a été confirmée à plusieurs reprises. Par exemple, le 22 septembre, vous déclariez : « L'appui des pouvoirs publics, qui ne saurait être accordé directement à la ville, sera en revanche fourni à toute société présentant, sur le plan industriel, une solution saine, durable et compétitive. »

Ces propos ont été confirmés, sous une forme différente — mais nous y avons été d'autant plus sensibles qu'ils différaient de déclarations antérieures que je n'aurai pas le mauvais goût de rappeler ici — par M. le Premier ministre, qui déclarait dans notre département, au mois de septembre, selon un compte rendu de presse qui n'a fait l'objet d'aucune contestation : « L'aide de l'Etat est acquise ; le plan Defferre est pris en considération, » dans la mesure, bien entendu, où les conditions que vous-même aviez émises, monsieur le ministre, seraient réunies.

Malgré cette prise de position, qui était satisfaisante, dans la mesure où elle précisait que le dossier que nous souhaitons voir pris en considération était effectivement pris en considération, le processus de démantèlement s'est accéléré.

C'est ainsi que, par une décision regrettable, qui n'a pas peu pesé, au plan social, sur le développement ultérieur de l'affaire, le tribunal de commerce décidait la mise à l'encan de deux des sociétés du groupe Terrin : 1 700 licenciements à la SPAT, c'est-à-dire le groupe Terrin, et 1 200 licenciements annoncés à La Ciotat. C'était trop pour une population ouvrière inquiète, démoralisée, et c'est là qu'il faut voir les raisons de la grève de tous les secteurs de la réparation navale, déclenchée le 5 octobre.

La situation est explosive. Nous qui vivons dans ce département sommes plongés dans un climat de tension où le pire peut arriver. Nous pensons qu'il faut faire vite, car le temps ne joue pas en faveur d'une heureuse solution de ce conflit.

La grève totale qui s'est déroulée durant les quinze derniers jours dans les ports français, et notamment à Marseille, est également une des conséquences de cette situation critique. Je ne vous ferai pas l'injure, monsieur le ministre, de penser que vous n'avez pas mesuré l'ampleur et la gravité des conséquences qu'une pareille situation risque malheureusement d'entraîner pour le prestige de notre marine, pour le prestige de nos ports, pour l'avenir du développement des relations maritimes entre la France et les autres pays.

Au terme de cette intervention — c'est la conséquence logique de l'ensemble de mon propos — je dirai qu'il est temps que des mesures concrètes soient prises et que le processus inverse soit enfin engagé.

Dans notre département règne un climat de scepticisme et de méfiance. Croyez bien que ce climat n'est pas seulement le fait de telle ou telle organisation, de tel ou tel groupement. Il règne, bien entendu, parmi les populations ouvrières auxquelles on a fait miroiter un certain nombre de projets et de dispositions et qui ne voient arriver que des lettres de licenciement.

Pour des milliers de familles, de travailleurs dont la qualification professionnelle et l'attachement à leur métier ne peuvent être mis en doute, il y a là des motifs vraiment valables de découragement et de pessimisme. Si certains sont au bord de la révolte, monsieur le ministre, il faut les comprendre et les aider à reprendre espoir dans un avenir moins sombre. Mais pour cela, je le répète, des mesures concrètes doivent être prises. En effet, dans le passé et tout récemment encore, notre région — ne voyez pas là une manifestation d'amertume, je ne fais que reprendre les textes — notre région n'a pas été avantagée par les mesures gouvernementales prises, ici et là, précisément pour pallier, d'une façon plus ou moins heureuse, les difficultés économiques.

Ainsi le bénéfice du décret d'avril 1976, qui instituait une prime de développement régional, n'a pas été étendu à notre département. Toutefois, puisque l'article 9 permettait de le faire, nous avions espéré qu'un geste serait fait. En effet, cet

article 9 dispose qu'à titre exceptionnel dans les localités situées en dehors de la zone définie en annexe 4 de ce décret, où se posent, « en raison de la fermeture d'un ou plusieurs établissements et d'un déséquilibre profond de l'emploi, des problèmes d'une particulière gravité, une prime de développement régional pourra être attribuée aux entreprises dont les programmes contribuent de façon significative à la solution des problèmes posés ».

Force est malheureusement de constater que notre région n'a pas encore pu obtenir le bénéfice de cette prime de développement et lorsque, le 21 avril, le délégué à l'aménagement du territoire, M. Essig, est venu participer à une journée de travail où il a rencontré tous les responsables de l'économie, de l'administration, des assemblées élues, il ne nous a pas caché que nous ne pourrions pas bénéficier de cette disposition.

De la même manière, si on examine le montant des aides de la DATAR aux différentes régions françaises — il s'agit d'un document officiel — on relève que, pour la région Provence-Côte d'Azur, les primes s'élevaient en 1977 à 5 millions de francs. Or, pendant la même année 1977, la Lorraine se voyait attribuer 35 millions de francs, la région Midi-Pyrénées 29,3 millions de francs, la Bretagne 37,4 millions de francs et le Nord-Pas-de-Calais 43,5 millions de francs.

Loin de nous la pensée que les régions mieux traitées que la nôtre ne devraient pas recevoir l'aide qui leur a été consentie. En réalité, lorsqu'on compare la situation économique et sociale de notre région avec celle des régions que je viens de nommer, on s'aperçoit que, vraiment, la différence est trop grande entre le sort qui nous a été réservé et celui qui a été réservé aux autres régions.

Ce n'est pas tout. Nous avons eu la désagréable surprise qui a motivé mon intervention d'il y a quinze jours. Lorsque, le 5 juillet 1978, le conseil des ministres a arrêté le plan de développement des régions méridionales, nous avons constaté avec étonnement que, si les trois régions du Sud de la France — Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon — figuraient dans ce plan, en revanche, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en était exclue. Ce n'est pas certainement pour des raisons de latitude, car, lorsque l'on parle du Midi, il s'agit bien de notre région. Ce n'est point, non plus, pour des raisons qui tiendraient à une prospérité économique que ne connaissent pas les autres régions. Je crois, sans prétention, que je viens de démontrer le contraire. Il en a pourtant été ainsi, en dépit de toutes les démarches tentées jusqu'à présent, en dépit de la solidarité — à laquelle je me plais à rendre hommage — tant des responsables que de toutes les associations agricoles de ces trois régions, qui n'ont cessé, et cela jusqu'au plus haut niveau, de plaider en faveur de l'inclusion de notre région dans le plan de développement des régions méridionales.

Alors, qu'advient-il au stade où nous sommes arrivés ? Au mois de juillet dernier, nous avions espéré qu'après les travaux du CIASI — le comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles — et le rapport qui en était issu, notre industrie et notre réparation navales se verraient accorder les aides qu'elles étaient en droit de recevoir. Ni vous-même, monsieur le ministre, ni le Premier ministre n'avez exclu cette possibilité. Mais le temps presse.

Voilà des mois que ces activités sont interrompues, faute de moyens de trésorerie. Ceux qui pourraient, pour des raisons, d'ailleurs, que nous comprenons bien, s'intéresser à la reprise des activités de réparation navale, au redémarrage et au sauvetage des chantiers navals de La Ciotat, attendent pour agir de façon concrète que l'Etat donne le signal d'une intervention directe. Tel est l'objet précis de ma demande. Nous réclamons que les aides qui ont été envisagées, qui nous ont été promises, nous soient accordées. Elles seront valables pour le court terme. Mais il convient, d'abord, de résoudre les problèmes immédiats. Par la suite, monsieur le ministre, vous le savez bien, nous ne pourrions juguler une crise comme celle que je viens d'évoquer, qui est générale et qui atteint, d'ailleurs, toute l'Europe occidentale, qu'en employant, à moyen terme, des solutions plus radicales.

Nous, socialistes, nous avons présenté un certain nombre de propositions qui méritent d'être examinées et dont nous sommes convaincus qu'elles sont applicables. Je les rappelle brièvement.

Il faut d'abord assujettir les primes et subventions accordées aux armateurs qui font construire, à l'obligation de passer commande dans des chantiers français. C'est la moindre des choses. Or, tel n'est pas le cas aujourd'hui, puisqu'une entreprise nationale, je veux parler de la société Elf, n'hésite pas à passer ses commandes à l'étranger.

Il faut ensuite anticiper sur la construction des navires prévus, notamment ceux qui ont été promis par le Président

de la République pour les lignes Corse—continent et pour la rénovation de la flotte SNCF-Transmanche. Cette nécessité n'est contestée par personne. Il serait éminemment souhaitable que la décision de passer commande ne soit pas différée inutilement encore de longs mois.

Il faut enfin porter l'obligation de couverture des transports maritimes sous pavillon national à 50 p. 100, lutter efficacement contre les pavillons de complaisance et aider les entreprises en cause pendant la période difficile pour éviter des licenciements en diminuant le temps de travail par exemple, trente-six heures pour tous sans suppression de salaire ni chômage. Nous pensons, et personne là-dessus ne nous a fait la démonstration que nous nous trompions, que mieux vaut payer des travailleurs en activité que des chômeurs à 90 p. 100.

Voilà, monsieur le ministre, les raisons — il y en a d'autres, bien sûr, mais insister davantage serait vous faire injure — les raisons, dis-je, de notre appel angoissé. A l'heure où l'activité industrielle et les échanges commerciaux se redéplient sur tout le pourtour de la Méditerranée, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'a-t-elle pas une fonction spécifique à assumer ? Sa vocation maritime et les équipements industriels et commerciaux qui la soutiennent devraient pouvoir lui permettre de jouer sa chance, la dernière peut-être. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Minetti, auteur de la question n° 116.

M. Louis Minetti. La marine, les ports, la construction et la réparation navales sont des questions liées.

Le conflit qui se déroule dans la marine marchande est exemplaire par les motivations qui ont poussé les marins à l'action. Ce qui se passe est le banc d'essai de la mise en œuvre de la politique du déclin de notre pays. Au cœur du grand combat de classe, il y a le redéploiement des multinationales à base française avec l'intégration à l'impérialisme américain — n'oublions pas que les flottes de complaisance sont dominées par le grand capital américain — et la perspective de l'élargissement de la Communauté économique européenne, avec les implications qu'il comporte pour le restant de notre flotte.

Dans ce dessein, on recherche dans les pays du tiers monde une main-d'œuvre à bon marché et on tente de constituer une flotte sous pavillon français prétendument libre. C'est ce que préconise le président du comité central des armateurs de France, avec la possibilité d'embarquer des « marins » de toutes nationalités, sans aucune garantie sociale, et échappant à toute législation.

En fait, il s'agit de la constitution d'une flotte sous pavillon de complaisance, d'autant plus que la flotte sous pavillon français a été réduite à sa plus simple expression — 494 navires au 1^{er} juillet. Il paraît évidemment difficile de descendre encore plus bas. Il faut donc introduire l'apartheid à bord des navires battant pavillon français, afin que les grands armements réalisent encore plus de profits. Cela est d'autant plus impérieux pour le grand patronat que se profile à l'horizon l'élargissement du Marché commun.

Je précise que la discrimination existe déjà à bord des navires ouest-allemands, hollandais et belges, pour ne citer que ceux-là, les gouvernants de ces pays ayant autorisé l'embarquement de marins du tiers monde sous-payés, en plus des transports importants réalisés sous pavillon de complaisance. Je ne parle pas de la Grande-Bretagne, dont les navires ont toujours été le refuge de l'apartheid.

Voilà donc une politique délibérée. Vous voulez niveler par le bas les conditions de vie des travailleurs français. Je tiens à rappeler devant la Haute assemblée les révélations qui ont été faites par notre collègue M. Jacques Eberhard il y a une dizaine de jours : « Le journal *Fortune*, fleuron, comme son nom l'indique, de la presse financière internationale, a publié l'annonce suivante, payée par les autorités grecques : « La Grèce offre aux investisseurs et aux hommes d'affaires une classe ouvrière énergique, disciplinée et meilleur marché, ainsi que la législation antigreve et les procédures d'arbitrage du travail les plus perfectionnées d'Europe. Le droit de grève y est sévèrement restreint ; les grèves sont quasi illégales dans les services publics ; transports, télécommunications, hôpitaux, raffineries ; le Gouvernement a agi, à l'occasion, de manière draconienne contre les grèves illégales. » Cela signifie : fermez vos usines, mettez vos ouvriers au chômage, venez sur notre territoire pour gagner encore plus.

Mais le patronat français en a tiré immédiatement les conclusions. Je cite encore son bulletin officiel : « La crainte du chômage est sans conteste l'élément dissuasif déterminant pour empêcher toute agitation sociale d'envergure. » J'ajoute que, dans les négociations entre les représentants patronaux et les syndicats ouvriers et cadres de Terrin à Marseille au cours de l'été dernier, un des syndics, dans un accès de franchise sans doute, déclara : « Il faudra vous aligner sur ceux de Singapour ; ils travaillaient pour un bol de riz. »

Toute la politique du Gouvernement et du grand patronat est dans ces trois textes. C'est la raison pour laquelle les armateurs tentent de porter atteinte au statut des gens de mer, comme on projette déjà de s'attaquer au statut des dockers.

Cependant, la signature d'un protocole d'accord, samedi dernier, confirme que la lutte résolue des marins a conduit les armateurs à des reculs importants. Ce premier succès des marins est obtenu malgré les mensonges, les campagnes honteuses de la presse et des mass media aux ordres, accusant par exemple les marins de vouloir affamer la Corse.

C'est l'honneur de *L'Humanité*, de *La Marseillaise* et des autres journaux du parti communiste français que d'avoir frayé la voie à la vérité.

Ce premier succès est obtenu malgré les attaques policières, malgré les provocations, malgré les risques d'explosion et de collision que vous avez pris en faisant manœuvrer des navires au mépris de toutes les règles de sécurité.

Ce recul est la preuve que la politique du Gouvernement, politique de déclin de la France, peut être mise en échec par la lutte unie, ferme et résolue des travailleurs car, en défendant leur emploi et leur statut, les marins ont défendu non seulement les intérêts, l'indépendance et la souveraineté de la France, mais aussi les statuts des autres corporations ouvrières portuaires, bref, l'avenir même des ports de France.

Aujourd'hui, les marins, placés aux avant-postes des actions contre les multinationales, viennent de faire la démonstration que la classe ouvrière de France ne sera jamais à genoux. Elle ne laissera pas effacer ses conquêtes sociales ; elle ne laissera pas notre patrie s'engager sur la pente du déclin.

Cela dit, tout n'est pas fini. Il reste à transformer ce protocole d'accord signé samedi en solide acquis pour les marins et pour la « navale ».

Permettez-moi d'ajouter une précision. Savez-vous combien veut gagner la Nouvelle Compagnie de paquebots, anciennement compagnie Paquet, en débarquant les marins français pour embaucher ces ressortissants indonésiens ? 1 500 millions de centimes par an. Savez-vous combien la nation a perdu à cause de l'entêtement des armateurs à vouloir porter atteinte au statut des marins ? 90 milliards de centimes par jour ! C'est sans doute ce que certains appellent une saine gestion financière.

Par conséquent, ils veulent revenir au temps des négriers, même si cela occasionne des catastrophes, comme celle de *l'Amoco Cadiz*.

Je vous pose donc, monsieur le ministre, sur ce problème de la marine, deux questions. D'abord, vous engagez-vous à maintenir intact le statut des marins et à rappeler à l'ordre les compagnies de navigation, en interdisant l'apartheid à bord des navires français ? Ensuite, êtes-vous décidé à frapper les pavillons de complaisance et à développer la marine marchande ?

Le deuxième objet de cette intervention concerne la construction navale.

Depuis plusieurs années, des subventions importantes ont été accordées sous forme de garantie de prix. J'ajoute que les conditions de garantie de prix s'appliquent aux navires destinés à naviguer sous pavillon français comme sous pavillons étrangers. Voici les montants des crédits utilisés : pour 1973, 626 millions de francs ; pour 1974, 855 millions de francs ; pour 1975, 1 105 millions de francs ; pour 1976, 1 019 millions de francs ; pour 1977, 1 084 millions de francs et, pour 1978, avec le collectif budgétaire, 1 332 millions de francs, soit plus d'un milliard par an.

Quant aux armateurs, les primes qui leur ont été attribuées au titre de développement de la flotte de commerce s'élèvent elles aussi à près d'un milliard de francs pour la réalisation, au 31 décembre 1977, de quatre-vingt-deux navires, dont trente-neuf seulement ont été commandés en France et quarante-trois à l'étranger.

Il ne m'a pas été possible d'obtenir la répartition des crédits ordonnancés par entreprise bénéficiaire au 30 juin 1978. Cette

répartition est, paraît-il, confidentielle. J'espère que nous pourrions en connaître l'utilisation et savoir pour quelles raisons les crédits accordés n'ont pas été utilisés pour construire en France.

A ce propos, je veux faire référence au rapport de la Cour des comptes de 1976, page 32 : « Le système (d'aide) institué aboutit ainsi, suivant les cas et les époques, à des conséquences paradoxales : l'aide allouée par l'Etat est d'autant plus forte qu'elle est moins nécessaire lorsque le marché est saturé ; à l'inverse, dans les périodes de récession, où un chantier peut être amené à prendre une commande à un prix très bas, voire à perte, l'allocation sera réduite. Dans ces conditions, il y aurait intérêt, ne fût-ce que pour l'information des pouvoirs publics, à ce que soient opérées par sondages des vérifications du prix de revient des navires. Les règles de comptabilité imposées aux constructeurs par les textes de base, et notamment par le règlement d'administration publique du 25 novembre 1951, devraient faciliter cette enquête, à la condition toutefois que l'administration de la marine marchande dispose de moyens adéquats.

« Toutefois, la critique essentielle a trait à la durée pendant laquelle l'Etat a accordé la garantie de prix. D'après les avenants au contrat conclu avec la profession, cette forme d'aide pouvait atteindre cinq ans pour les commandes prises jusqu'en 1971 et quatre ans pour celles passées jusqu'en 1972. Ces périodes excédaient trop largement celles de la construction des navires. »

La Cour des comptes cite trois exemples : celui d'un minéralier-pétrolier construit en quatorze mois, qui a bénéficié d'une garantie de cinq ans ; celui d'un cargo polytherme construit en onze mois, qui a bénéficié d'une garantie de trois ans et demi ; celui d'un cargo réfrigéré construit en douze mois, qui a bénéficié d'une garantie de cinq ans.

Sur ce point, la Cour des comptes conclut : « Les conséquences ont été très onéreuses pour l'Etat. Les indemnités versées ont, du fait de la forte hausse des coûts sur d'aussi longues périodes, atteint 30 p. 100 et plus du prix contractuel. Les constructeurs, de leur côté, ont dû supporter une partie de cette augmentation, en raison de la franchise qui leur a été imposée. Les principaux bénéficiaires ont été les armateurs, en majorité étrangers, qui, en traitant à prix fermes, ont tiré le meilleur parti de l'érosion monétaire. »

La Cour des comptes souligne : « Il semble même que certains d'entre eux aient considéré qu'une commande susceptible de dégager à terme un important bénéfice constituait une valeur négociable. En effet, des ventes de contrats ont eu lieu quelque temps après leur conclusion, qui ont permis au cédant d'encaisser au passage, et sans aucun risque, une prime importante. »

A quoi ont abouti ces aides ? A développer la marine marchande ou les chantiers navals ? Pas du tout.

On comptait en France, en 1959, quatorze grands et moyens chantiers. Depuis 1970, il ne reste plus que sept grands et moyens chantiers, dont cinq grands : Atlantique, La Ciotat, Dunkerque, Constructions navales et industrielles de la Méditerranée et Dubigeon-Normandie.

Quant aux effectifs, s'ils étaient alors de 36 000, ils n'étaient plus que de 24 600 au 1^{er} mai 1978, après la mise à la retraite des salariés âgés de plus de cinquante-six ans et huit mois. Aujourd'hui, plus de 1 200 licenciements sont prévus aux chantiers navals de La Ciotat. D'autres licenciements sont préparés sur l'ensemble de la construction navale, visant à des regroupements entre les plus grands groupes.

Evidemment, en s'engageant dans une telle voie, on peut parler de démantèlement et d'une liquidation de la réparation, de la construction navale, de ruine de régions, notamment de la nôtre, celle de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Que penser de tout cela ? C'est tout simplement l'application des recommandations de la Communauté économique européenne, qui a envisagé la suppression de 70 000 emplois sur les 160 000 salariés au niveau européen. Vous appliquez tout simplement le plan Davignon, le même vicomte qui régla « à l'euro-péenne » la crise de la sidérurgie et qui préconise aujourd'hui de réduire de moitié l'appareil productif naval de la Communauté.

Ainsi la nouvelle capitale, c'est Bruxelles. C'est là que se décident, dans le secret des cabinets, les mesures qui frappent nos travailleurs, nos villes et hypothèquent l'avenir de notre pays. Cette politique non seulement est dramatique pour la population, catastrophique pour des régions entières, mais elle met en cause directement notre indépendance nationale dont l'existence d'une flotte de commerce est un élément indispensable.

Cette politique est intolérable et vous comprendrez que je renouvelle notre opposition à l'élargissement du Marché commun quand on connaît le potentiel de l'Espagne, de la Grèce et du Portugal dans ce domaine.

Cependant, comment en sortir, comment éviter ce gâchis humain incroyable ? M. le Président de la République a fait des promesses lors de son voyage en Corse. Vous-même, monsieur le ministre, les avez renouvelées dans une émission télévisée et à d'autres occasions. Je rappelle les propositions sérieuses que nous avons déjà faites et qui peuvent se résumer en trois verbes : transporter, construire et réparer français. Cependant, je vais les détailler en sept points, afin de vous montrer que nous possédons notre dossier.

Premièrement, actuellement, cinq car-ferries — un de moins par rapport à il y a deux ans — assurent la liaison continent-Corse : le *Napoléon*, le *Provence*, le *Corse*, le *Comté-de-Nice* et le *Fred-Scamaroni*. Trois sont en fin de carrière : le *Corse*, le *Comté-de-Nice* et le *Fred-Scamaroni*. Un seul, le *Cygnos*, en cours de construction, entrera sans doute en fonction au mois de juin 1979.

Pour répondre aux besoins minima du trafic, améliorer les services rendus par la Compagnie nationale Corse-Méditerranée, contribuer à assurer dans les meilleures conditions la continuité territoriale telle qu'on l'a promise, il faut faire en sorte que trois navires adaptés aux principaux ports de Corse et du continent puissent être mis immédiatement en chantier.

Une telle mesure, entre autres, éviterait à l'avenir au ministère de l'éducation d'affréter un navire chypriote, *L'Aphrodite*, pour quatre croisières, départ de Nice, comme il l'a fait en février et en mars 1978.

Deuxième proposition : la compagnie privée française Corsica-Line assure la liaison entre la Corse et l'Italie avec des navires battant pavillon panaméen. Or, l'ouverture de ces lignes fut justifiée par l'incapacité, voulue, dans laquelle se trouvait la société nationale maritime Corse-Méditerranée, de répondre aux besoins du trafic. Nous proposons, dans le cadre de la lutte contre les pavillons de complaisance, que le Gouvernement exige de cette compagnie de naviguer sous pavillon français, la question pouvant se régler à égalité avec le pavillon italien, et, dans l'éventualité de difficultés, fasse en sorte que la compagnie nationale reprenne à son compte l'exploitation de ces lignes.

Troisièmement, un seul car-ferry, le *Roussillon*, appartenant à la société nationale, assure la liaison avec l'Afrique du Nord. Sa vente, nous dit-on, est prévue pour 1979. Il convient donc de mettre immédiatement en chantier deux navires. Comme mesure transitoire, le *Roussillon* pourrait être conservé. Sinon, on pourrait aussi faire affréter un navire coque nue.

Quatrième proposition : le groupement d'intérêt économique Sud-Cargo, qui réunit la Caennaise, la Compagnie générale maritime et la compagnie Daher, déploie son activité sur l'ensemble du bassin méditerranéen. Mais, dans le cadre de cette association, les sociétés privées accaparent les activités les plus rentables au détriment de l'entreprise nationale, en liquidant, d'ailleurs, les bâtiments français.

Nous proposons, par conséquent, que, face à cette situation, la CGM joue pleinement son rôle et se substitue à la compagnie Daher afin d'assurer les tâches d'intérêt national. Afin d'y parvenir, au plus vite, la construction de plusieurs cargos doit être décidée rapidement.

Cinquièmement, la croisière représente un marché en plein développement, la France s'y trouve pour le moins insuffisamment présente, j'allais dire pratiquement absente, avec, si je suis bien informé, seulement trois navires : le *Massalia*, le *Mermoz*, l'*Azur*. Il faut maintenir intégralement notre présence, mais surtout prévoir le remplacement des bâtiments et même en envisager de nouveaux.

Sixièmement, de la même façon, afin de redonner au pavillon français toute sa place en Méditerranée, il faut mener une lutte ferme contre les pavillons de complaisance, obliger les armateurs à l'affrètement coque nue avec équipages français et sous pavillon national. Il faut immédiatement mettre un terme à l'entreprise de démantèlement en cours de notre flotte marchande, j'en ai parlé voilà un instant. Enfin, il faut mettre un terme à cette situation qui fait que nous n'assurons qu'environ 30 p. 100 de nos échanges par mer. Il faut atteindre le seuil de 50 p. 100 sous pavillon français et nous avons étudié que pour l'atteindre, il faudrait construire une flotte diversifiée de cent navires : cargos, porte-containers, polythermes, dont des dizaines pour la Méditerranée.

Enfin, il faut évidemment suspendre toute décision conduisant à une réduction de notre capacité de transports maritimes.

Septièmement, ces mesures ne sauraient être pleinement efficaces et trouver un prolongement durable qu'à la condition, d'une part, que soit en même temps maintenu et développé le potentiel matériel et humain des bureaux d'études afin de progresser dans la recherche de conceptions et la mise au point de techniques et technologies nouvelles ; et, d'autre part, qu'elles soient accompagnées de mesures sociales destinées à augmenter le pouvoir d'achat des travailleurs, à assurer de meilleures conditions de vie et de travail, à permettre le retour à la semaine de quarante heures sans diminution de salaire et éventuellement à trente-cinq heures pour certains travaux pénibles, à avancer l'âge de départ à la retraite. Nous croyons que ces propositions peuvent être discutées. C'est la raison pour laquelle je vous pose sur le problème cinq interrogations.

Quand mettrez-vous en chantier, et où, les bateaux promis pour la Corse ?

Quand mettrez-vous fin au pavillon de complaisance de la *Corsica Line* et quand commanderez-vous les navires nécessaires à cette exploitation ?

Quand renouvellerez-vous les navires sur les lignes d'Afrique du Nord ?

Depuis quelques mois, on entend beaucoup parler de bateaux polonais ; où en est-on et quand prendrez-vous des mesures concrètes ?

Quand organiserez-vous une rencontre tripartite ou quadripartite avec les élus pour discuter de ces propositions et éventuellement d'autres ?

Ces interrogations avaient fait l'objet, monsieur le ministre, d'une lettre que je vous avais adressée avec mon ami et collègue, Edmond Garcin, député des Bouches-du-Rhône.

Sur ces cinq questions, j'entends bien — vous me permettez cette référence, monsieur le ministre, étant du Midi — que la réponse ne ressemble pas à l'Arlésienne dont on parle toujours et que l'on ne voit jamais !

J'aborde la dramatique question de la réparation navale marseillaise. Notre collègue, Mlle Rapuzzi, a cité des chiffres que je reprends, ce qui me permettra d'alléger mon propos. Avec le licenciement de 1 800 travailleurs, le processus de démantèlement du groupe Terrin est engagé, avec toutes les retombées catastrophiques qu'il entraîne déjà pour plus de 250 entreprises sous-traitantes.

Vous-même, monsieur le ministre, recevant une délégation du conseil régional le 27 juin dernier, vous avez pris des engagements précis concernant l'avenir du groupe Terrin, premier réparateur français et européen ; vous avez affirmé notamment que le Gouvernement n'était pas favorable au démantèlement du groupe, que le statut social serait respecté et que le Gouvernement saurait inciter les armateurs français à faire réparer leurs navires dans nos chantiers.

Mais que faut-il penser de vos engagements ? Durant les mois de juillet et d'août, vingt navires ont été détournés du port de Marseille ou ont annulé leur visite : parmi eux *L'Orque*, *L'Athos*, *Le Fina Belgique*, *Le Comté de Nice*, *L'Aldebaron*.

Le nombre de navires à réparer est pourtant aussi important qu'en 1974, mais ils sont délibérément déroutés du port de Marseille.

Les travailleurs de cette industrie de réparation navale, dès les mois de mai et juin 1978, ont fourni la preuve que plus de 150 000 heures de travail avaient été effectuées par mois. La charge de travail pour le maintien du potentiel étant estimée à 170 000 heures de travail, il convient d'agir pour atteindre ce seuil. Or, on fait le contraire, on dérouté les navires.

J'ajoute que les travailleurs ont fait une autre démonstration : ils avaient, dans deux des entreprises non bradées du groupe, accepté de reprendre le travail si des discussions sérieuses s'engageaient pour assurer la vie de l'ensemble des entreprises.

Non seulement le Gouvernement n'a rien réglé, mais il a eu recours aux provocations policières.

Terrin, ce n'est donc ni fini, ni réglé. Mes deux questions sont les suivantes : quand vous déciderez-vous à contraindre les armateurs à faire réparer leurs navires en France, et notamment à Marseille ? Quand ferez-vous des propositions concrètes, précises pour une solution industrielle ?

Avant de terminer, monsieur le ministre, je tiens à rappeler ceci : le droit au travail — car je n'ai parlé que du droit au travail depuis le début de mon intervention — est le plus élémentaire des droits. Ce droit est inscrit dans la Constitution.

M. le Président de la République, gardien de la Constitution, selon les devoirs de sa charge, devrait donc y veiller. Mais je dois observer que, dans l'orientation de la politique gouvernementale, on se préoccupe d'abord de satisfaire les financiers du genre des commanditaires du journal *Fortune*, dont je parlais au début ; on trouve beaucoup plus d'intérêt à traiter avec les hommes d'affaires au cœur sec qu'avec les travailleurs qui ne demandent que du travail.

Quant à nous, nous entendons Mgr Etchegaray lorsqu'il dit : « Le chômage reste un scandale, un gaspillage inacceptable. L'homme sans emploi est un homme mutilé dans sa personnalité et ses solidarités. Le droit au travail est plus qu'un simple corollaire du droit à la subsistance : il est aussi une exigence pour l'épanouissement humain. »

Je n'en dirai pas plus.

M. le président. La parole est à M. Morice, auteur de la question n° 132.

M. André Morice. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les orateurs qui m'ont précédé ont tous traité du problème de la construction navale et de la réparation navale. Tous ces collègues partagent les mêmes soucis et cherchent des solutions à une crise qui, par son caractère mondial, constitue une menace particulièrement grave pour l'emploi.

En ce qui me concerne, je tiendrai compte des interventions précédentes pour éviter les redites, d'autant plus que je suis déjà intervenu sur le même sujet en juin 1977.

Si, donc, je viens à nouveau à cette tribune, c'est que les raisons de ma précédente intervention n'ont pas changé et qu'aucune solution valable n'a encore été fournie à ce problème difficile.

Je rappelais, le 10 juin 1977, que, comme ministre de la marine marchande, j'avais été amené en 1951 à mettre en application la loi d'aide à la construction navale, dite loi Defferre, votée en 1950.

Par la mise en application de cette loi, bien des difficultés ont été surmontées. Mais le premier avantage nous a été apporté sur le plan social où s'opérait, sous nos yeux, un changement profond. Nous avons alors envoyé dans les pays nordiques une mission constituée par les comités d'entreprise des chantiers navals : le but de cette mission d'étude était de permettre à nos travailleurs de voir les conditions dans lesquelles fonctionnait la construction navale dans des pays spécialisés, ce qui leur assurait des prix leur facilitant l'ouverture du marché.

Sans doute connaissons-nous aujourd'hui une crise mondiale due, pour une part, à la réduction de l'activité des armements touchés par l'abus de l'usage des pavillons de complaisance et, d'autre part, à la concurrence effrénée que font aux chantiers navals de l'Ouest européen d'autres chantiers lointains comme le Japon ou la Corée du Sud. Le Japon produit à lui seul plus de 50 p. 100 de la construction navale dans le monde. La Corée du Sud, qui était jadis un de nos clients, s'est lancée dans cette activité et elle construit déjà un volume supérieur au nôtre.

Que font les autres pays européens pour lutter contre cette menace ?

Tous les pays soutiennent la construction navale et je voudrais donner un certain nombre d'exemples sur ce point. A l'étranger, toutes les formes de l'aide sont appliquées. Certains pays réservent la totalité des commandes de leurs armements à leurs chantiers nationaux. D'autres, comme l'Allemagne, pratiquent une aide directe. Parmi ces pays nordiques, la Norvège et même la Hollande ont des régimes tout à fait spéciaux ; ils accordent des taux d'intérêt vraiment exceptionnels aux pays en voie de développement pour obtenir un certain nombre de commandes. En Suède même, on a noté une pratique jusqu'alors sans précédent : on a construit deux méthaniers sans commande. On les a construits pour donner du travail aux ouvriers, puis on a attendu que la commande arrive. C'est une preuve de confiance dans l'avenir, mais en venir là souligne combien est grave ce problème qui se pose à tous les pays.

Quant à nous, que faisons-nous et qu'allons-nous faire en ce domaine ? Nous attendons des précisions du Gouvernement et souhaitons qu'elles nous soient données au terme de ce débat

qui aura, entre autres, souligné l'inquiétude profonde des sénateurs représentant divers départements victimes d'une situation dont ils ne portent pas la responsabilité.

Chacun de nous, dans son secteur, se préoccupe de ce qui peut être fait et chacun met l'accent sur l'intérêt majeur de la poursuite de l'activité en construction navale.

Le département de la Loire-Atlantique, que je représente ici avec trois autres de mes collègues, MM. Guillard, Chauty et Legrand, a deux chantiers navals : l'un, les chantiers de l'Atlantique, propose un certain nombre d'opérations qui ont besoin d'être confirmées pour nous rassurer ; l'autre, les établissements Dubigeon-Normandie de Nantes. La construction navale à Nantes et à Saint-Nazaire peut justement revendiquer de réels succès. Les grands paquebots des chantiers de l'Atlantique ont fait gloire et honneur à notre pays et le paquebot *France*, qui connaît une fin des plus tristes, a quand même été, pendant de longues années, et il le reste, l'exemple même de la qualité de la construction. Quant aux chantiers nantais, ils ont été spécialisés, à une certaine époque, dans la construction des navires de guerre ; chacun se rappelle les extraordinaires performances réalisées, à l'époque, par toute une série de contre-torpilleurs qui ont montré la valeur de la qualité professionnelle de nos chantiers.

Veut-on prendre le risque de priver nos chantiers de ces spécialistes qui ont construit ces bâtiments ? Est-il par ailleurs prudent de réserver aux seuls arsenaux la totalité des commandes militaires, alors qu'il serait sage d'avoir, à côté des arsenaux dont chacun reconnaît la qualité de l'effort, au moins un ou deux chantiers civils capables d'apporter, le jour venu, un concours précieux.

Quant à Dubigeon, c'est purement et simplement sa fermeture qui va s'imposer si, dans les jours qui viennent, une commande d'un car-ferry n'est pas passée au chantier. Actuellement, nous avons du travail pour l'effectif actuel jusqu'à fin mars. Si la commande du car-ferry est enregistrée maintenant, nous pourrions occuper le même effectif jusqu'à la fin 1979 et l'on peut penser qu'à cette période — certaines négociations en cours le montrent — le chantier pourrait reprendre à l'extérieur un certain nombre de commandes. Mais, pour cela, il est nécessaire qu'il vive au-delà du 1^{er} avril 1979, ce qui ne peut se faire que si la commande du car-ferry tant attendue permet de démarrer les études finales et les approvisionnements, donnant ainsi du travail aux chantiers à partir d'avril 1979, c'est-à-dire évitant une période négative où la grosse majorité des effectifs devra être licenciée.

La solution est là. Elle est même très avancée, puisque le chantier et l'armement sont d'accord sur un prix, également sur le délai de livraison, délai exceptionnel d'ailleurs, puisqu'il prend son terme au début de l'été 1980, délai très court que seul Dubigeon présentement est capable de respecter.

On pourrait même dire au Gouvernement que si le problème est bien posé jusqu'en ses détails, c'est qu'il est prêt à être réglé. Pourquoi alors, une fois de plus, verrait-on le Gouvernement, comme tant d'autres avant lui, se priver du bénéfice du geste, laisser à penser que cette solution lui a été finalement imposée contre son gré, alors que s'il passait cette commande dans les délais normaux, non seulement il permettrait au chantier de poursuivre son activité mais on le remercierait encore d'avoir agi en temps utile.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que cette solution est la bonne ? Nous l'attendons de vous.

Ne craignez-vous pas qu'à l'exemple de ce qui s'est déroulé à Marseille, vous vous trouviez un jour face à un administrateur provisoire, qui prend trop souvent l'allure d'un liquidateur, situation pénible et dramatique qui serait pourtant inéluctable si vous ne permettez pas aux administrateurs normaux de poursuivre leurs efforts ?

Si vous voulez que le plan de sauvegarde de la construction navale — analogue à celui de la sidérurgie — voie le jour, comme il nous a été récemment indiqué, faut-il encore que nos chantiers demeurent vivants. Cette deuxième loi d'aide demandera un certain délai pour être appliquée. C'est ce délai qu'il faut donner à nos chantiers en leur procurant des commandes leur permettant de vivre durant les quelques mois qui précéderont le développement du deuxième plan d'aide.

C'est cette assurance, monsieur le ministre, que nous attendons de vous.

Ce serait un curieux prélude, alors que les plus hautes sphères de l'Etat — hier encore, c'était la visite à l'Élysée d'un certain nombre de présidents de conseils généraux de l'Ouest — nous promettent le développement de nos activités, que de commencer

par conduire à la fermeture des activités existantes et essentielles. Nous pensons que vous voudrez éviter cela, monsieur le ministre, avec beaucoup de cœur.

M. Bernard Legrand. Très bien !

M. André Morice. Par ailleurs — je terminerai par là cette intervention très brève, mais qui définit bien la situation — une certaine émotion s'est manifestée lorsque vous avez décidé de supprimer le secrétariat général à la marine marchande. Plusieurs de nos collègues parlementaires ont été ministres de la marine marchande. Je l'ai été moi-même et j'ai constaté que l'activité de la marine marchande pouvait parfaitement justifier un secrétaire général et un ministre ou un secrétaire d'Etat.

Il y a un certain nombre de traditions dans la marine qui font que les gens de mer préfèrent conserver leurs structures déjà anciennes, pour des raisons pratiques et de sentiment. Vous avez bien voulu m'adresser, ainsi qu'à plusieurs de nos collègues, un document expliquant les raisons majeures pour lesquelles vous avez agi ainsi. J'aimerais que ce débat vous donne l'occasion de préciser à nouveau ces raisons ainsi que les garanties de bon fonctionnement que vous nous proposez d'établir.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que nous vous posons. Dans l'intérêt de notre pays, nous souhaitons que vos réponses soient positives et apportent à l'armement français et à nos chantiers navals de nouvelles raisons d'espérer. (*Applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, la conférence des présidents devant se réunir à midi, je vous propose d'interrompre maintenant nos travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Jacques Boyer-Andrivet.*)

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

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

A. — Mercredi 8 novembre 1978, à dix heures, à seize heures trente et le soir.

Jeudi 9 novembre, à dix heures, l'après-midi et le soir.

Eventuellement **vendredi 10 novembre 1978 :**

Ordre du jour prioritaire :

1^o Projet de loi portant aménagement de la fiscalité directe locale (n^o 532, 1977-1978) ;

2^o Projet de loi modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements (n^o 32, 1978-1979).

La conférence des présidents a reporté à aujourd'hui mardi 7 novembre, à dix-neuf heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces deux projets de loi.

D'autre part, il a déjà été décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux textes et que l'ordre des interventions dans cette discussion générale sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session.

Par ailleurs, la conférence des présidents a décidé que la discussion générale sera organisée selon les dispositions prévues par l'article 29 bis du règlement, sur une durée globale de huit heures, interventions des rapporteurs et des ministres non comprises. Chaque groupe disposera d'un temps minimal identique de trente minutes. Le temps demeurant disponible sera réparti entre les groupes et les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe en proportion de leur importance numérique. Les inscriptions de parole devront parvenir au service de la séance au plus tard aujourd'hui mardi 7 novembre, à dix-neuf heures.

B. — Mardi 14 novembre 1978.

A neuf heures trente :

1° Deux questions orales avec débat jointes transmises à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations avec le Parlement) :

N° 56 de M. Jean Cluzel sur la politique d'aménagement du territoire ;

N° 129 de M. Georges Lombard relative à la mise en valeur des régions de l'Ouest.

2° Question orale avec débat n° 123 de M. Louis Brives à Mme le ministre de la santé et de la famille sur le bien-fondé du dépistage systématique de l'alcoolémie.

A quinze heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire :

3° Projet de loi reportant la date de consultation obligatoire des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (n° 2, 1978-1979) ;

4° Projet de loi relatif aux transports publics d'intérêt local (n° 529, 1977-1978) ;

5° Projet de loi portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures (urgence déclarée) (n° 51, 1978-1979) ;

6° Projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande (urgence déclarée) (n° 54, 1978-1979) ;

C. — Mercredi 15 novembre 1978, à quinze heures et le soir.

Ordre du jour prioritaire :

1° Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature (n° 41, 1978-1979) ;

2° Projet de loi tendant à assurer l'égalité des époux dans les régimes matrimoniaux et dans la gestion des biens de leurs enfants (n° 278, 1977-1978) ;

Ordre du jour complémentaire :

3° Discussion des conclusions de la commission des lois sur les propositions de loi de M. Henri Caillavet tendant à protéger les clients des agences matrimoniales et de MM. Francis Palmero, Jean Cauchon et Jean Francou portant statut des agences matrimoniales (n° 49, 1978-1979).

D. — Jeudi 16 novembre 1978, à dix heures, à quinze heures et éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant modification des dispositions du titre premier du livre V du code du travail relatives aux conseils de prud'hommes (n° 13, 1978-1979).

(La conférence des présidents a précédemment fixé au mercredi 15 novembre, à midi, le délai-limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

D'autre part, sera prononcé à quinze heures l'éloge funèbre de M. Henri Terré.

E. — Vendredi 17 novembre 1978, à neuf heures trente et l'après-midi :

Vingt-sept questions orales sans débat.

N° 2200 de M. Pierre Schiélé, transmise à M. le ministre des transports, (aménagement de la liaison routière Epinal—Mulhouse) ;

N° 2261 de M. René Tinant à M. le ministre des transports (mise en chantier du tronçon Compiègne—Reims de la liaison fluviale Seine—Est) ;

N° 2279 de M. Francis Palmero à M. le ministre des transports (classement dans la voirie nationale des axes empruntant les cols d'Allos, de Restefond et de la Cayolle) ;

N° 2281 de M. Francis Palmero à M. le ministre des transports (participation française aux travaux de reconstruction de la voie ferrée Nice—Coni) ;

N° 2288 de M. Kléber Malécot à M. le ministre des transports (transports routiers de matières explosives ou dangereuses) ;

N° 2326 de M. Charles Ferrant à M. le ministre des transports (concurrence étrangère en matière de transports maritimes) ;

N° 2327 de M. René Touzet à M. le ministre des transports (suppression d'un train sur la ligne Limoges—Paris) ;

N° 2330 de Mme Hélène Luc à M. le ministre des transports (amélioration des transports aériens entre la Corse et le continent) ;

N° 2331 de Mme Hélène Luc à M. le ministre des transports (situation du personnel du contrôle aérien) ;

N° 2345 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard à M. le ministre des transports (mauvaises conditions de transports des voyageurs sur la ligne SNCF Paris—Dourdan) ;

N° 2348 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie [logement] (publication des décrets d'application de la loi relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction) ;

N° 2231 de M. Pierre Schiélé à M. le ministre de l'intérieur (statut des cadres administratifs communaux) ;

N° 2295 de M. Jean Cluzel à M. le ministre de l'agriculture (prévention des accidents causés par les renversements de tracteurs agricoles) ;

N° 2272 de M. Pierre Tajan à M. le ministre de l'agriculture (nouveau régime des prêts fonciers du Crédit agricole) ;

N° 2317 de M. Jean Cluzel à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (construction d'un nouvel hôtel des postes à Lalpasse) ;

N° 2339 de M. Francis Palmero, transmise à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (statut des gardes de l'office national de la chasse) ;

N° 2306 de M. Joseph Raybaud à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (diminution de la nappe du Var) ;

N° 2308 de M. Joseph Raybaud à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (demande de création d'établissement public par un syndicat intercommunal) ;

N° 2329 de M. Michel Chauty à M. le ministre de la défense (protection de la pêche et de la chasse dans les mers australes) ;

N° 2337 de M. Michel Chauty à M. le ministre de la défense (intérêt porté aux commandes de navires de guerre par différents Etats) ;

N° 2344 de M. René Tinant à M. le ministre de la défense (cumul de pensions d'anciens militaires de carrière) ;

N° 2338 de M. Michel Chauty à M. le ministre des affaires étrangères (vente de deux escorteurs à l'Argentine) ;

N° 2341 de M. Francis Palmero à M. le ministre de la culture et de la communication (mesures en faveur des artistes) ;

N° 2342 de M. Henri Caillavet à M. le ministre de la culture et de la communication (atteinte au principe du pluralisme de la presse) ;

N° 2349 de M. Henri Caillavet à M. le ministre de la culture et de la communication (difficultés de la Société française de production [SFP]) ;

N° 2346 de M. Guy Schmaus à M. le ministre du travail et de la participation (situation de l'entreprise Oger de Clichy) ;

N° 2352 de M. James Marson à M. le ministre de l'industrie (situation de l'entreprise Babcock à La Courneuve) ;

F. — Du mardi 21 novembre, à dix heures, au dimanche 10 décembre 1978 :

Ordre du jour prioritaire :

Projet de loi de finances pour 1979 (n° 560, AN).

Il n'y a pas d'observations en ce qui concerne les propositions d'ordre du jour complémentaire et de discussion des questions orales avec débat ?...

Ces propositions sont adoptées.

— 5 —

SITUATION DE LA CONSTRUCTION ET DE LA REPARATION NAVALES

Suite de la discussion de questions orales avec débat.

M. le président. Nous reprenons la discussion des questions orales avec débat, jointes, relatives à la situation de la construction et de la réparation navales.

La parole est à M. Schumann, auteur de la question n° 122.

M. Maurice Schumann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention sera extrêmement brève.

A vrai dire, je n'aurais pas posé cette question orale avec débat si la question écrite que j'ai posée voilà quelques mois avait fait l'objet d'une réponse de la part de vos prédécesseurs. Vous n'êtes donc pas, monsieur le ministre — je tiens à le souligner — personnellement en cause.

Quel est le problème ? Il est très simple. J'ai entre les mains, comme tous les parlementaires peuvent l'avoir, un document qui donne l'état récapitulatif des crédits perçus par chaque chantier naval au cours des cinq dernières années closes de 1969 à 1973. J'avais souhaité connaître les mêmes chiffres pour les années 1974 à 1977 incluse.

Je dois à la vérité de dire que, voilà quelques minutes encore, je n'étais pas en possession de ces chiffres alors que je les avais vainement demandés par la voie de ma question écrite, d'où la transformation de celle-ci en question orale avec débat.

A vrai dire, aussi, il faut souligner que cette hésitation à répondre m'inquiétait et elle paraissait justifiée. Hélas, je constate maintenant que n'étaient que trop fondés les bruits selon lesquels les crédits perçus, en 1977, par les chantiers de la société métallurgique Dunkerque-Normandie, étaient inférieurs de plus de moitié à ceux qui avaient été perçus en 1974 et en 1975, voire en 1976, alors que les chiffres correspondants pour d'autres chantiers étaient en accroissement.

Le problème demeure — il faut le souligner au passage, monsieur le ministre — un problème actuel.

Je ne sais pas ce que vous allez nous dire dans un moment de l'objectif de production que se fixe le Gouvernement. Sera-t-il — mais ce n'est pas mon propos pour l'instant de m'interroger sur ce point — de 250 000, 350 000, 450 000, 550 000 tonneaux de jauge brute compensés ? Quel qu'il doive être, je voudrais obtenir de vous des assurances sur la part qui sera réservée aux chantiers dunkerquois.

Il va de soi que nous ne demandons pas plus dans ce domaine que dans aucun autre un sort privilégié. Nous demandons seulement qu'une région de France particulièrement touchée par la crise ne soit pas défavorisée et que ne soient pas pénalisés ceux des chantiers qui se sont toujours montrés les plus économes des deniers publics.

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

M. Joseph Yvon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce débat, dont l'objet est inspiré par la crise qui atteint gravement nos chantiers navals, a l'avantage d'intervenir à un moment où se prépare la discussion de la loi de finances. Il nous est possible ainsi d'apprécier, à travers les fascicules budgétaires soumis à l'examen des commissions compétentes, quelle est, pour 1979, l'orientation, en ce domaine, de la politique du Gouvernement.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit aujourd'hui : rechercher les possibilités d'avenir de notre construction navale dont la situation est spécialement préoccupante et savoir quelles mesures le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour franchir ce cap difficile en face duquel se trouve notre pays, péril qu'il partage, du reste, avec tous les pays maritimes.

Sans revenir sur la situation de nos chantiers, clairement exposée ce matin par nos collègues qui représentent ici des régions particulièrement concernées par la crise, qu'il me soit permis de vous présenter brièvement l'élément le plus éloquent de ce dossier, le carnet de commandes tel qu'il apparaît globalement dans nos divers établissements navals.

De 3 millions de tonneaux de jauge brute environ au 1^{er} janvier 1977, il est passé à moins de 1 800 000 tonneaux au

1^{er} janvier 1978, pour atteindre environ 1 500 000 tonneaux au 1^{er} octobre dernier, soit une réduction des commandes de l'ordre de 50 p. 100.

Il est évident que, dans ces conditions, la plupart des chantiers sont en sous-activité et les échéances de rupture de charge sont très proches ; 31 navires restent à livrer, dont 19 destinés à l'exportation, ce qui répond à la thèse de ceux qui préconisent une politique protectionniste.

Les livraisons se répartiront, d'année en année, jusqu'en 1982, de la manière suivante : pour La Ciotat, Dubigeon et les Ateliers du Havre, les dernières livraisons s'effectueront en 1980 ; pour les Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, en 1981 ; et, pour les Chantiers et ateliers de Dunkerque et les Chantiers de La Seyne, en 1982.

Quant aux effectifs, ils subissent une évolution aussi inquiétante. Entre la fin de l'année 1975 et le milieu de la présente année, le niveau global des effectifs des principaux chantiers a accusé une diminution de près de 4 300 personnes. C'est la conséquence de la dégradation continue du carnet de commandes des chantiers navals.

Cette réduction s'est effectuée par la diminution du nombre des sous-traitants travaillant dans l'enceinte même des établissements, par l'arrêt de l'embauche et par des départs anticipés avec garantie de ressources en ce qui concerne les effectifs propres des chantiers navals.

Plus récemment, une procédure de licenciement a dû être engagée par les Chantiers de La Ciotat, dont le carnet de commandes est le plus dégarni.

Les prévisions concernant la demande de navires pour les années qui viennent étant très pessimistes, une nouvelle diminution du niveau des effectifs est probable d'ici à la fin de 1979.

C'est donc une catastrophe sans précédent, tant au point de vue économique que social, qui frappe certaines de nos régions littorales.

Certes, notre pays n'est pas la seule victime de cette crise qui atteint toutes les nations maritimes, puisqu'il est établi que le tonnage en construction et en commande dans le monde a diminué de 100 millions de tonnes par rapport à 1974.

Cette situation est due à trois causes principales : l'apparition de nouvelles puissances qui se sont engagées dans les activités maritimes : Formose, la Corée du Sud, le Brésil ; le développement de la production qui a entraîné une surcapacité des chantiers ; et la régression de la demande.

Tout doit pourtant être mis en œuvre pour maintenir en France une activité dont les qualités technologiques sont remarquables. Il faut permettre à la construction navale d'être prête à répondre à la demande au moment de la reprise. Or, déjà, l'aide apportée aux chantiers en juillet 1977 avait été jugée tardive et insuffisante. Si les mêmes mesures avaient été prises à la fin de l'année 1975, elles auraient sûrement permis de prendre un volume de commandes capable de prolonger la durée du plan de charge.

En outre, par comparaison avec ce qui est fait ailleurs, cette aide a été insuffisante puisqu'elle s'est traduite, en France, par une subvention qui atteint de 10 à 15 p. 100 du prix de revient des navires, alors que nos principaux concurrents bénéficient d'aides allant couramment jusqu'à 30 p. 100 de ce prix.

Ces observations me paraissent aller dans le sens des propos, que vous avez tenus, monsieur le ministre, le 27 mai dernier, à Dunkerque, à l'occasion du baptême du navire *Ville du Havre* : « Le Gouvernement », disiez-vous, « n'entend pas laisser annihiler par la crise la construction navale de notre pays ».

Mais cette déclaration trouve-t-elle son écho dans les dispositions budgétaires que nous examinerons dans quelques semaines ? Celles-ci correspondent-elles à ce souci de maintenir l'activité de nos chantiers et à la volonté d'assurer leur survie ? Nous n'en sommes pas convaincus, malgré certaines apparences qui tiennent à l'augmentation des crédits, alors que ceux-ci n'ont pour objet, en définitive, que d'éponger le passé.

Ces crédits, en fait, sont destinés à des réévaluations, aux révisions des prix des tranches 1976, 1977 et 1978, ainsi que de la tranche 1979 des grands navires.

D'ailleurs, à quoi sert-il d'inscrire au budget des sommes affectées aux chantiers pour les inciter à prendre des commandes si le marché n'existe plus, si la demande a totalement disparu ?

Face à la gravité de la crise, le Gouvernement a invité les chantiers à se diversifier. Des primes prévues par le décret du 30 mars 1978 devraient permettre à des entreprises de s'implanter dans les régions touchées par la crise de la construction navale.

Le fonds spécial d'adaptation créé en septembre dernier a aussi pour objet la promotion d'opérations de diversification et de reconversion des industries touchées par des crises structurelles. Pour l'instant, il n'apparaît pas que ces textes aient abouti pratiquement à un résultat quelconque.

C'est un changement radical de l'approche du problème qu'il faut opérer. Ce ne sont pas des mesures au compte-gouttes, au coup par coup, qui permettront de résoudre cette crise. Si le Gouvernement ne présente pas un plan global destiné à sauver nos industries maritimes, celles-ci vont peu à peu disparaître.

Or elles sont d'une importance primordiale, tant au point de vue stratégique qu'économique et social.

Notre balance commerciale serait gravement affectée par la disparition d'une industrie dont l'avance technologique est remarquable. Un très grave problème se posera à certaines régions de France si les chantiers doivent fermer.

Il y a plus de dix ans, la marine française et les industries qui y sont liées ont entrepris, avec l'aide des pouvoirs publics, un vaste effort de développement et de modernisation. Nos capacités de production sont tellement modernes et techniquement avancées qu'il faut trouver les moyens de les employer.

Il ne s'agit plus de distiller, comme par le passé, quelques aides. Il faut, avant que la crise n'éclate, ce qui ne saurait tarder, que toutes les parties concernées — l'Etat, les armateurs, les constructeurs, les syndicats — établissent un plan d'ensemble qui permette de sauver nos industries navales et les emplois qui y sont liés.

Tous les moyens doivent être employés : commandes publiques — constructions de dragues pour l'entretien de nos ports, d'engins de servitude, de remorqueurs, de navires de surveillance des zones des 200 milles — prêts et aides publics, restructuration des entreprises, détermination des moyens de production que l'on garde et de ceux que l'on abandonne et, enfin, reconversion du personnel.

Des contacts internationaux ont lieu afin de trouver une solution commune, au sein de l'OCDE et de la Communauté économique européenne.

Une action vigoureuse pourrait également être menée contre les pavillons de complaisance et les navires présentant des caractéristiques inférieures aux normes. La France dispose des moyens juridiques pour le faire. L'accord de La Haye du 2 mars 1978 conclu entre les pays riverains de la mer du Nord doit permettre d'effectuer de réels contrôles de l'état technique des navires entrant dans les ports de l'Europe du Nord. Encore faut-il que l'administration française ait la volonté et les moyens humains de réaliser ces contrôles.

Pourquoi ne pas instaurer aussi la prime à la démolition des vieux navires ? Cette mesure tendrait à deux fins : d'une part, procurer du travail aux chantiers pour le remplacement des navires détruits ; d'autre part, retirer de la navigation des navires le plus souvent hors d'usage dont l'exploitation s'effectue à des tarifs défiant toute concurrence.

A l'exemple de la Suède, dont le ministre de l'industrie vient de proposer un programme audacieux, il nous faut définir aujourd'hui le sort que nous entendons réserver à la construction navale dans les années à venir. Une fois ce but défini, il s'agira de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre cet objectif.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, d'élaborer en toute hâte une véritable politique de la construction navale afin d'éviter un drame de grande ampleur dont les conséquences seraient dramatiques pour ce pays. (Applaudissements.)

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

M. Bernard Legrand. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen de la situation de la construction navale française ne peut se faire objectivement que dans le cadre de l'évolution prévisible de la construction navale dans le monde dit occidental, les besoins et moyens des pays dits communistes ou socialistes étant mal connus.

Des études nombreuses qui ont été réalisées par les armateurs, les courtiers, les consultants, les organismes professionnels,

l'OCDE, il ressort que, compte tenu à la fois de la flotte existant au 1^{er} janvier 1978, des besoins prévus pour 1985 et des commandes qui sont déjà passées, il faudra commander, avant la fin de 1983, 82 millions de tonneaux de jauge brute compensés, tous navires confondus, depuis les pétroliers jusqu'aux navires de pêche, en passant par les bateaux plus sophistiqués, porte-conteneurs ou transporteurs de gaz. Les besoins envisagés pour 1985, sauf pour les pétroliers, apparaissent supérieurs à la flotte qui existait au 1^{er} janvier 1978.

A la lecture de ces chiffres, on pourrait se montrer optimiste si on ne prenait la précaution de les examiner de plus près.

Les parties prenantes seront, en effet, plus nombreuses. Ces parties prenantes, ce sont aujourd'hui, comme l'a dit M. Yvon, la Corée du Sud et Taiwan ; de plus, la part d'un certain nombre de pays sera plus importante, je pense en particulier à la Pologne et au Brésil. Dans ces conditions, l'activité des constructeurs traditionnels, parmi lesquels nous nous plaçons, diminuera.

Avant d'atteindre un niveau relativement satisfaisant — que, je le répète, nous devrions atteindre, à l'échelon mondial, vers 1985, avec des commandes dont le nombre commencera d'augmenter en 1983 — l'activité de la construction navale mondiale va connaître une nouvelle baisse entre 1980 et 1982, ce qui signifie que, hélas, nous ne sommes pas encore au creux de la vague !

Comment se répartiront ces commandes mondiales quand la reprise apparaîtra ?

Cette reprise se manifestera surtout par la commande de gros navires et de navires sophistiqués, notamment des transporteurs de gaz, ce qui est favorable, en fin de compte, aux chantiers européens et à leurs concurrents directs, les chantiers japonais. Sans risque d'erreur grave, on peut estimer que les constructeurs européens et japonais se partageront à égalité la construction de ces navires.

Les pays européens, qui souffrent plus que les autres de la crise, retrouveront en 1983-1984 un niveau de production pratiquement comparable à celui de 1976-1977, période qui correspond au boom de la construction navale en Europe, et notamment en France, et peut-être même — mais c'est inquiétant pour certains — un niveau plus élevé pour les chantiers qui auront subi la crise sans disparaître.

Telles sont les données du problème : une crise grave, puis une reprise importante.

Comment se situe la construction navale française dans le cadre de ces perspectives ? C'est la question qui vous est posée, monsieur le ministre, et à laquelle, ensemble, nous devons réfléchir.

La construction navale française sera-t-elle emportée par la crise ou sera-t-elle encore présente au moment de la reprise ? La seconde perspective est, bien entendu, la seule qui soit admissible.

Alors, il faut en prendre les moyens, et sans délai. Déjà il est bien tard, demain, il sera trop tard !

Les chantiers français seront plus touchés que la moyenne des chantiers dans le monde. D'abord, ils ne sont pas compétitifs pour un certain nombre de navires : les navires simples, que tous les chantiers savent fabriquer aujourd'hui, y compris ceux dont les prix de revient sont, pour un certain nombre de raisons, bas. Or, dans les prévisions que je vous ai indiquées, les cargos ordinaires et les transporteurs de vrac, que chacun peut construire aujourd'hui dans le monde, représentent 40 p. 100 de la demande.

Deuxième élément défavorable : notre politique actuelle de la marine marchande ne prévoit pas de commandes pour notre flotte nationale. Il est vrai que, mis à part les navires battant pavillon de complaisance, la flotte française est, avec les flottes du Japon, de l'Espagne et de l'URSS, une de celles qui ont le plus augmenté au cours de la période 1967-1977 : elle a doublé. Mais les besoins sont encore grands, leur satisfaction serait une partie de la réponse à la question.

Enfin, il est un autre élément défavorable — mais objectif — qu'il faut envisager : l'existence, en France, des arsenaux, qui privent les chantiers navals d'un certain nombre de commandes. Il n'est pas question, bien entendu, de mettre en cause les arsenaux ; mais il faut savoir que la quasi-totalité des constructeurs dans le monde ne connaissent pas cette situation.

Ces difficultés bien connues ne doivent pas nous empêcher de garder confiance dans les chantiers français, à un certain nombre de conditions d'ordre politique toutefois.

Malgré l'important développement que j'ai mentionné tout à l'heure, notre flotte nationale, en état de vieillissement, est insuffisante pour assurer la totalité de nos besoins. C'est une décision politique qui peut entraîner son accroissement.

C'est une décision politique qui, en fin de compte, peut permettre à Gaz de France de conclure un nouveau contrat avec l'Algérie pour 5 milliards de mètres cubes, et les chantiers navals français sont les mieux placés, en raison de leur technicité, pour construire les navires nécessaires au transport du gaz.

C'est aussi une décision politique, tenant aux liens privilégiés qu'il faut maintenir ou accentuer avec l'Algérie, les pays francophones et une partie du monde arabe, qui donnera aux chantiers navals français un champ d'action important, à la condition que l'aide de l'Etat ne manque pas, en particulier pour les financements à long terme.

Malgré les difficultés dont je viens de vous entretenir, le carnet de commandes des chantiers navals français constitue un point de départ enviable, on le sait peut-être trop peu, par la plupart des pays constructeurs de navires, notamment la Grande-Bretagne, la Suède, l'Allemagne fédérale, l'Italie, la Norvège, l'Espagne et même le Japon, qui passe pourtant pour être le loup-garou de la construction navale.

C'est une décision politique qui doit éviter de gâcher cette chance. Des possibilités existent de sauver la construction navale française et de lui donner, dans quelques années, une nouvelle prospérité.

Voilà à quoi devrait tendre le plan de construction navale dont M. le ministre du travail a parlé récemment à Nantes, sans beaucoup de précision et dans une inconsistance assez douloureuse.

Est-ce bien là, monsieur le ministre, le plan que prépare le Gouvernement ?

Quand le ministre du travail parle du plan de la construction navale par référence au plan de la sidérurgie, comment ne pas craindre qu'il n'entraîne des licenciements ? Pouvez-vous apaiser mes craintes ? Quelle reconversion est envisagée ? Pour quoi faire qui se vende ? En fin de compte, y aura-t-il ou n'y aura-t-il pas de plan de la construction navale ?

A mon avis, la solution est plus simple : il faut rechercher et trouver des commandes, ce qui n'est pas impossible, ainsi que je me suis efforcé de le démontrer.

Puis, des mesures sociales doivent être prises. Il faut évidemment réduire le temps de travail en fonction des besoins pour éviter tout licenciement. La dignité des hommes sera ainsi respectée et l'Etat dépensera moins en participant à la compensation du temps perdu qu'en versant des indemnités de chômage.

Si ces propositions peuvent sauver la construction navale française, si elles peuvent éviter des licenciements, elles seront sans doute insuffisantes pour créer de nouveaux emplois.

Il faudra donc rapidement créer des entreprises, surtout dans les régions les plus touchées par la crise de l'emploi. Je pense que vous ne m'en voudrez pas d'évoquer le département de Loire-Atlantique et plus précisément la ville de Saint-Nazaire, appelée la capitale de la construction navale, mais qui, hélas, est aussi la ville record du chômage.

Le moment n'est-il pas venu pour la société nationale industrielle aérospatiale de recruter — monsieur le ministre, cela fait partie de vos responsabilités — étant donné le succès de l'*Airbus* ? Ne peut-il être envisagé, étant donné les responsabilités qu'a le Gouvernement dans le domaine de l'automobile, d'installer une usine d'automobiles, puisque, malgré la crise, les Français achètent des automobiles ?

Bien des promesses ont été faites par les plus hautes autorités, promesses qui n'ont pas été tenues. Je cite, de mémoire, bien qu'elle soit ancienne, cette déclaration fameuse, qui a été faite au moment du lancement de France : « Ce que la France doit faire pour cette grande et belle ville de Saint-Nazaire, la France le fera. » C'était, je le rappelle, en 1962.

Nous attendons de vous aujourd'hui, monsieur le ministre, des promesses, encore des promesses, mais aussi l'annonce de moyens précis qui permettront aux populations de croire enfin aux promesses. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Francou. Les précédents orateurs ont attiré votre attention, monsieur le ministre, sur la crise aiguë que traversent actuellement la construction et la réparation navales en France. Le Midi n'a pas été épargné, et sa situation est alarmante.

Le Gouvernement ne s'est pas désintéressé de ce grave problème, qui met en péril la survie du département des Bouches-du-Rhône, mais son action n'est pas suffisante. Si donc j'interviens dans ce débat, c'est parce que je suis très inquiet pour l'avenir de notre région, à laquelle la crise de la réparation navale vient de porter un coup supplémentaire.

Nos agriculteurs sont inquiets : comment pourront-ils faire face à la concurrence espagnole ou portugaise ? Ils n'ont pas reçu, eux, du Gouvernement les assurances qu'ont obtenues leurs collègues des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Les travaux publics et le bâtiment, qui étaient un des moteurs de notre économie locale, sont plus touchés, en valeur réelle et en pourcentage, que dans n'importe quelle autre région de France.

La sidérurgie de Fos n'a pas réalisé, sur le plan des industries de transformation, les espoirs que l'on avait mis en elle.

La pétrochimie, qui va investir massivement autour de l'étang de Berre, n'est pas créatrice d'emplois nombreux.

Cela explique sans doute que, depuis deux ans, le département des Bouches-du-Rhône détient le triste record du nombre de demandeurs d'emploi, passant, suivant les mois, du deuxième ou du troisième rang au premier rang.

L'avenir est sombre, et il est encore assombri par les conditions dans lesquelles se trouvent la réparation et la construction navales à La Ciotat, à La Seyne et à Marseille.

Je ne reviendrai pas, monsieur le ministre, sur les causes profondes de la crise qui secoue actuellement la construction et la réparation navales. Là n'est pas mon propos. De plus, mes collègues ont amplement traité le sujet.

La région provençale a été, comme vous le savez, très durement touchée. Les constructions navales et industrielles de la Méditerranée, les chantiers navals de La Ciotat réalisaient, chacun, avant qu'interviennent les licenciements de 1977 et 1978, 20 p. 100 de la construction navale française ; 6 000 personnes environ étaient employées à La Ciotat, et 6 000 aux constructions navales et industrielles de la Méditerranée ; à elles deux, ces entreprises occupaient 40 p. 100 de la main-d'œuvre utilisée pour la construction navale française, ce qui est énorme.

Le carnet de commandes de chacun des deux chantiers s'élevait, au 1^{er} janvier 1977, à 16 p. 100 du carnet français ; les livraisons effectuées par les chantiers de La Ciotat en 1976 avaient représenté 30 p. 100 du total national. C'est pourquoi, monsieur le ministre, les conséquences de la crise sont plus dramatiques pour ces deux chantiers.

A La Ciotat, nous le savons, les structures économiques sont entièrement orientées vers la construction navale. C'est ainsi que l'effectif des chantiers représentait, peu avant les licenciements, près de la moitié de la population active de la commune, de nombreuses autres personnes travaillant aussi indirectement pour les chantiers.

Or, les plans de charge des deux chantiers font apparaître une situation inquiétante pour l'année prochaine et pour 1980. La raison de l'absence de commandes est simple, et mes collègues vous l'ont rappelée : les prix offerts par les chantiers japonais, brésiliens ou coréens sont inférieurs de 50 à 60 p. 100 aux prix de revient de nos chantiers français.

En ce qui concerne les chantiers provençaux, je dois vous faire remarquer, qu'outre les effets désastreux qu'entraînerait leur disparition pour l'économie de la région, ils constituent un outil stratégique de premier ordre en Méditerranée.

Il est donc indispensable de maintenir la vocation originelle et le potentiel de ces chantiers pour répondre aux besoins lorsque la crise attendue va se développer. Une politique d'aide aux chantiers navals de la région de Provence s'impose ainsi qu'une aide au développement en faveur des entreprises qui s'implantent à La Seyne ou à La Ciotat. Notre construction navale en Méditerranée doit continuer à jouer un rôle important et les pouvoirs publics se doivent plus que par le passé de tout faire pour l'aider.

Quant aux entreprises de réparation navale des Bouches-du-Rhône — et c'est là l'essentiel de mon propos — au 1^{er} janvier 1977, elles représentaient un effectif global de 6 000 personnes. En outre, c'est à plus de 6 000 personnes que s'élevait l'effectif des entreprises locales travaillant en sous-traitance pour la réparation navale. Au total, cela représente, monsieur le ministre, 12 000 emplois, soit près de 20 p. 100 des emplois industriels de la ville de Marseille. Ces 12 000 emplois correspondent à une population de 40 000 personnes, soit près de 4 p. 100 de la population d'une ville comme Marseille.

Il est à noter que la crise qui a touché la réparation navale française, et par voie de conséquence la réparation navale marseillaise, a commencé à se faire sentir par des baisses d'effectifs dans les entreprises de réparation navale dès le quatrième trimestre 1974, c'est-à-dire bien avant que la crise de la flotte et de la construction navale ne commence à poindre. La réparation navale marseillaise a naturellement subi les conséquences de la récession : augmentation des coûts de l'énergie, resserrement des frais d'exploitation et de réparation de navires. Mais les raisons essentielles de ses difficultés sont à rechercher, outre certains facteurs économiques locaux, dans les conditions d'exploitation et le statut social, qui ont eu pour conséquence de placer nos chantiers en très mauvaise position vis-à-vis de la concurrence des chantiers étrangers. Je ne veux pas m'attarder plus longtemps sur les causes profondes de cette crise, car vous les connaissez tous. Il est beaucoup plus important de rechercher les solutions qui permettront à la réparation navale marseillaise d'être sauvée.

Notre réparation navale, à Marseille, englobe 70 p. 100 de la réparation navale en France, ce qui est énorme, et, comme je viens de vous le dire, emploie 12 000 personnes avec les sous-traitants. Les entreprises les plus importantes de réparation navale des Bouches-du-Rhône sont au nombre de six : la société provençale des ateliers Terrin, les ateliers provençaux, Sud-Marine, la Société des ateliers de la Méditerranée, la Compagnie marseillaise de réparation et la Société Paoli.

Le plan de restructuration du groupe Terrin, mis en place par le tribunal de commerce au mois de septembre 1977 prévoyait une restructuration de treize sociétés du groupe en deux secteurs, la réparation navale, d'une part, l'industrie, d'autre part, et la mise en place d'une structure unique de direction générale de l'ensemble du groupe ; la recherche d'un partenaire efficace destiné à apporter un appui commercial dans le développement de ses activités ; un apurement du passif étalé sur six à dix ans, à l'égard des banquiers, des organismes financiers et du port autonome qui ont accepté, en outre, de ne plus recevoir de règlement durant trois ans.

Ce plan, en fait, a fait long feu — le règlement judiciaire ayant été prononcé le 29 mars 1978 — et, outre les entreprises de réparation proprement dites, l'ensemble des sous-traitants et fournisseurs divers ont subi la crise de plein fouet : sur une créance totale qui était de l'ordre de 44 millions de francs, ces entreprises n'ont touché, pour le moment, que 3,5 p. 100.

Après l'échec du plan Fournier et la décision du tribunal de commerce de Marseille de donner en location-gérance à la société AMREP deux des entreprises du groupe Terrin — Sud-Marine et la Société des ateliers de la Méditerranée — le maire de Marseille s'est déclaré prêt à se porter acquéreur des biens meubles et immeubles nécessaires au fonctionnement industriel du groupe Terrin pour en confier la gestion à un entrepreneur qui, comme dans l'affaire Titan-Coder, prendrait la responsabilité de la gestion industrielle, commerciale et financière.

C'est le plan de notre collègue M. Gaston Defferre.

La ville, le Gouvernement, les instances économiques — port, patronat, chambre de commerce et d'industrie — allaient chercher des acquéreurs pour ces biens.

Les négociations devaient aboutir au maintien de l'intégralité du groupe, de la garantie du statut, de la totalité du personnel, sans licenciements.

Enfin, la ville de Marseille, ou plutôt son mandataire désigné, recevrait les aides de l'Etat prévues en cas d'accord sur le sauvetage du groupe.

L'annonce de ce plan, qui avait le grand mérite de proposer une solution réaliste, a pris le parti communiste à contre-pied et il s'est abstenu lorsque les propositions du maire de Marseille ont été soumises au vote du conseil municipal. Par la suite, le règlement de comptes politiques a pris le pas sur l'intérêt des travailleurs pour le parti communiste et pour la CGT. Le processus de remise en route du groupe Terrin était amorcé. Sans doute consacrait-il un démantèlement inévitable, en tout cas la scission, en deux entités distinctes, l'une industrielle, l'autre de réparation. Mais l'initiative du maire de Marseille risquait trop, aux yeux de certains, d'envenimer les relations entre les partis de la gauche à Marseille. La CGT a conscience d'avoir été aculée à la négociation. Elle veut reprendre les rênes. C'est la raison de la tension qui s'est accrue sur le port de Marseille. C'est pourquoi la grève déclenchée par la CGT chez Terrin a tendance à faire tâche d'huile. C'est pourquoi le personnel de l'entreprise a été empêché de travailler.

En paralysant ainsi l'activité portuaire, la CGT a voulu contraindre le maximum d'entreprises au dépôt de bilan ou à des licenciements massifs. Elle reste ainsi fidèle à son objectif permanent d'utiliser tous les moyens pour créer ou développer les conditions d'une situation économique prérévolutionnaire au détriment des travailleurs.

L'affaire Terrin a donc atteint un point crucial. Tous les Marseillais sont bien conscients que l'on doit tout mettre en œuvre pour sauver ce qui peut encore être sauvé. Il n'y a certes pas de solution miracle, mais il y a nécessité absolue de trouver des solutions pour éviter le licenciement des ouvriers, employés ou cadres de ces sociétés. Cette nécessité est celle d'une action conjointe de l'Etat et des collectivités locales, comme l'avait proposé le maire de Marseille, pour faire face à ce drame humain.

La situation certes est catastrophique, mais la réparation navale peut et doit vivre à Marseille. Elle dispose d'atouts maîtres : personnel qualifié, grande forme de radoub, supériorité exceptionnelle de son matériel. Sa technicité, sa rapidité, sa fiabilité sont unanimement reconnues par les armements français et étrangers, mais n'oublions pas que ses conditions de compétitivité sont encore trop souvent limitées par un régime social et salarial qui accorde des avantages supérieurs à ceux que comporte la convention collective de la métallurgie.

C'est pourquoi, en raison de l'urgence de la situation, il faudrait concevoir une aide de l'Etat suivant un régime analogue à celui qui est institué par la loi d'aide à la construction navale, c'est-à-dire une subvention qui s'élève à un pourcentage de 20 à 30 p. 100 du devis, ce qui permettrait de réduire l'écart entre le prix français et le prix étranger concurrent, ou bien une aide en fonction de la rentrée des devises, des bonifications d'intérêt ou plusieurs systèmes combinés.

Monsieur le ministre, il faut être conscient de la situation exceptionnelle des chantiers marseillais sur les plans technologique et stratégique et de l'énorme gâchis que représenterait leur disparition. L'ensemble réparation navale, sous-traitants et fournisseurs divers représente pour la région provençale un potentiel de qualité qui devrait permettre à la France, dans le cadre économique mondial, de se placer dans un domaine où elle a toujours occupé une place de choix, en exploitant des créneaux où les entreprises françaises peuvent être compétitives.

Pour cela, des conditions sont nécessaires et, outre les diverses propositions qui ont été faites au titre de la réparation et de la construction navales, un plan d'urgence devrait être mis sur pied, afin d'éviter que la situation de la région de Marseille et de son port — le deuxième d'Europe — ne devienne catastrophique et n'atteigne un point de non-retour. Il faudrait en particulier enrichir le tissu industriel de la région, notamment autour des villes de La Ciotat et de La Seyne, en développant autour d'elles une politique audacieuse de zones d'activités créatrices d'emplois, susceptibles d'accueillir des industries de transformation à forte valeur ajoutée ou de pointe. Ce sont des solutions que le Gouvernement a envisagées pour d'autres régions sinistrées.

Mais il ne suffit pas de créer des zones industrielles capables d'accueillir des industries. Il faudrait encore, comme cela a été fait ailleurs à l'échelon national, que les pouvoirs publics orientent délibérément vers chacune de ces zones deux ou trois implantations pilotes. Si l'on se place sur ce plan dynamique et prospectif, en ne raisonnant pas seulement en termes d'assistance, on peut, au contraire, estimer que l'ensemble marseillais constitue un pôle de développement de premier ordre à la fois pour toutes les activités de la mer : transports, négoce, réparation et construction navales, et pour toutes les activités *off shore*, pour l'industrialisation littorale, etc.

Ainsi donc, monsieur le ministre, ce serait vraiment gaspiller beaucoup de chances que de ne pas prendre les mesures qui s'imposent. Si la réparation navale ou une partie de celle-ci était condamnée à disparaître en Méditerranée, cela aurait des conséquences dramatiques pour des milliers de salariés des entreprises sous-traitantes et pour l'activité portuaire, qui subirait elle-même de lourdes pertes. Dans le poids financier que représenterait une telle somme de licenciements, le Gouvernement porterait une part de responsabilité. Il est donc indispensable que l'Etat arrête maintenant une attitude claire, à l'égard des solutions de rechange. Cette œuvre de salut public doit associer toutes les parties concernées, aussi bien les représentants professionnels que les représentants syndicaux. Le redémarrage de la réparation navale n'est pas concevable sans une étroite solidarité entre les nouvelles directions et les salariés.

En fait, les circonstances actuelles exigent que soit mis fin à l'ostracisme à l'égard de Marseille en matière d'aménagement du territoire. (*Applaudissements.*)

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

M. Félix Ciccolini. Je voudrais m'associer brièvement aux observations qu'a présentées ma collègue Mlle Rapuzzi à propos de la construction et de la réparation navales.

En réalité — vous vous en rendez compte, monsieur le ministre — c'est davantage le Gouvernement tout entier qui est interpellé dans les discussions de ce jour ; ce ne sont pas simplement les problèmes de transport relevant de votre département ministériel qui sont abordés, mais l'ensemble de la situation économique.

Le département des Bouches-du-Rhône se trouve dans un environnement qui est mauvais au point de vue économique. La situation de l'emploi dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur était déjà alarmante. Songez qu'au mois d'août 1976, nous comptions 78 541 demandes d'emplois. Actuellement, le chiffre atteint 110 000, dont près du tiers émane de jeunes âgés de moins de vingt-cinq ans.

Dans le cadre de notre région, le département des Bouches-du-Rhône vient d'être frappé d'une calamité — ce sont les problèmes de la construction navale — et les drames antérieurs se trouvent accrus dans des proportions considérables.

Les licenciements, on les chiffre par milliers, qu'il s'agisse de La Ciotat, de Marseille-ville ou de l'intérieur du département. Des licenciements sont amorcés, des menaces très directes pèsent par centaines sur les usines de Lafarge emballage, la raffinerie de sucre Saint-Louis, la société Eternit de Martigues, Solmer, Ugine-acier, Manufrance à Aix-en-Provence. Vous m'excuserez d'évoquer également la région aixoise, que des licenciements avaient douloureusement affectée au cours des mois précédents, qu'il s'agisse des usines de Dessessart, Aixiba, Zénith, Jossemoz ou Coq.

Je citerai deux chiffres qui vous permettront de mesurer toute l'importance du drame, monsieur le ministre. Au mois de janvier 1977, les demandeurs d'emploi à Aix-en-Provence étaient au nombre de 3 700 ; ils étaient 5 000 au mois d'octobre 1978. C'est un accroissement extrêmement important. Or, pour les mois qui viennent, une aggravation est encore prévue, c'est-à-dire que les demandes d'emploi continuent de croître, tandis que les offres continuent de décroître. Tout cela touche évidemment, en premier lieu, le monde du travail et celui des travailleurs. Nous vous demandons très ardemment de penser à leur situation.

Je voudrais que vous sachiez également que l'angoisse des travailleurs est partagée par les petites et moyennes entreprises. J'ai eu sous les yeux le procès-verbal d'une réunion qui a été tenue le 27 septembre dernier par l'ensemble des syndicats professionnels du bâtiment et des travaux publics de la région aixoise. Du reste, je me suis permis, après avoir eu connaissance de ce document, d'écrire à M. le ministre de l'économie. Les professionnels ont examiné la conjoncture et tous, vous entendez, tous sans exception se montrent très pessimistes. Ils déclarent assister, impuissants, à la démolition systématique de l'industrie du bâtiment dans la région, alors que nous sommes à un moment où la demande n'est pas entièrement satisfaite, où l'on peut encore construire des logements sociaux ou des logements de moyen standing.

A ce sujet, cette réunion de professionnels du bâtiment et des travaux publics met en garde le Gouvernement — je suis ici leur interprète — contre la tentation de suivre l'exemple des Etats-Unis ou de la République fédérale d'Allemagne. Avant nous, ces deux pays avaient désorganisé leur outil de production en matière de bâtiment. La demande, qui avait été très longtemps contenue, ayant explosé, il s'ensuivit un renchérissement exorbitant des prix.

Les professionnels auxquels je viens de faire allusion craignent, au cours du premier trimestre de l'année 1979, c'est-à-dire dans deux mois, de subir une perte de 10 p. 100 environ de leurs effectifs.

Telle est la situation. Le monde des travailleurs, le monde des petites et moyennes entreprises vivent dans l'angoisse. Le dépôt de bilan d'une grosse entreprise entraîne, dans son sillage, par des phénomènes en cascade, trois à cinq petites et moyennes entreprises sous-traitantes.

Voilà pourquoi le drame qui est actuellement vécu dans nos ports des Bouches-du-Rhône pèse davantage encore dans l'arrière-pays en ce qui concerne le bâtiment. Les syndicats professionnels

— je reprends la formule qu'ils ont employée dans le compte rendu de leur réunion — se considèrent comme des bêtes traquées, au bord du gouffre. Vont-ils sombrer ? Vont-ils se défendre « même avec la violence », disent-ils ? Je puis pourtant vous affirmer qu'il ne s'agit pas de poujadistes. Ce sont des hommes raisonnables, comme vous et moi, comme nous tous.

Dès lors, monsieur le ministre, dépêchez-vous, faites vite ! Les nombreux drames individuels se transforment en une tragédie collective. La désespérance règne dans la plupart des foyers, alors que l'on voit l'Administration, avec un grand A, l'administration en général, les bras liés, alors que l'on voit l'Etat incapable de conjurer le malheur.

Dans la mesure où nous serions en présence d'un malheur qui se serait ainsi abattu sur l'ensemble du pays, nous vous demandons, monsieur le ministre, nous, socialistes, de partager ce malheur, car il serait profondément injuste que le plus grand nombre soit touché, alors même que, pendant ce temps, certains super-profits continuent à sévir.

En face de cette situation si dure, si grave, considérez que le pays, à certains moments, se trouve au bord de la révolte. Comme je vous le disais tout à l'heure, faites vite : demain, il sera peut-être trop tard. (*Applaudissements.*)

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, un très grand nombre de questions viennent de m'être posées par dix d'entre vous. Certaines, comme celles de MM. Yvon, Ehlers, Morice, Schumann et Legrand, sont très générales et portent sur l'ensemble de la politique française en matière de construction et de réparation navale, ainsi que sur les moyens financiers que les pouvoirs publics y ont consacrés, y consacrent ou y consacreront.

D'autres, comme celles de M. Chauty, concernent plus spécifiquement la réparation navale ; d'autres enfin, celles de Mlle Rapuzzi, de MM. Francou et Minetti, concernent plus spécialement un secteur géographique, le littoral méditerranéen, que ce soit dans le domaine de la réparation ou dans celui de la construction navale.

Enfin, les propos de M. Ciccolini, quant à eux, posent le problème global du travail dans les Bouches-du-Rhône. Certaines de ces remarques me concernent ; quant aux autres, je les transmettrai à M. Monory, à M. d'Ornano ou à M. Boulin.

Ces questions ont été accompagnées de nombreux commentaires, de critiques, voire d'inexactitudes, que je me permettrai de relever. C'est pourquoi ma réponse sera longue, globale et, je le pense, complète. Elle portera sur la situation de la construction navale et de la réparation navale française et sur la politique que le Gouvernement entend conduire.

Je fournirai à M. Schumann et à sa commission un tableau financier plus complet que celui que je lui ai remis tout à l'heure, ne retenant dans cet exposé que les chiffres annuels. Bien entendu, M. Minetti aura les mêmes documents à sa disposition.

J'aurai sans doute la possibilité, en reprenant la parole à la fin du débat, de rappeler à Mlle Rapuzzi la lutte permanente de notre pays contre les pavillons de complaisance. Celle-ci se manifeste dans nos ports, dans les enceintes internationales et aussi par le soutien qui est apporté à notre armement national.

Mais, sans attendre, je tiens à lui indiquer que la couverture de nos échanges maritimes par le pavillon national s'établit à un niveau élevé. Le commerce total effectué sous pavillon français, trafics tiers compris, représente en effet 53 % du trafic des ports français en valeur de fret et 55 % en tonnage. Ces chiffres s'entendent, évidemment, en prenant en compte la totalité de l'activité du pavillon français, que ce soit dans les ports français ou entre les pays tiers.

Est-il possible d'augmenter encore ces taux, comme vous me le suggérez, madame le sénateur, dans votre question ? Je pense que c'est difficile. En effet, le taux de 53 % que j'évoquais est une moyenne. Il recouvre des situations très différentes.

Le secteur le moins bien couvert est celui du vrac sec : 25 % en valeur. Or, en ce domaine, le marché est très déprimé et des progrès peuvent difficilement être réalisés, tout au moins actuellement.

D'autre part, pour les marchandises diverses dont le taux de couverture est de 53 p. 100 en valeur, il existe le code de conduite des conférences maritimes, qui tend à répartir les échanges selon la régie 40/40/20 : 40 p. 100 au pays impor-

tateur, 40 p. 100 au pays exportateur, 20 p. 100 aux pays tiers. Compte tenu de la place de la France dans la flotte et le commerce mondiaux, il n'est guère possible de dépasser les 53 p. 100 sans aller au-delà des résultats auxquels conduirait l'application du code que les pays en voie de développement souhaitent légitimement voir mis en application. Je ne crois donc pas que des progrès substantiels soient actuellement possibles. Encore ne faut-il pas oublier que cette moyenne de 53 p. 100 est atteinte en retenant le pourcentage beaucoup plus élevé du trafic pétrolier.

J'en viens maintenant aux questions de fond qui m'ont été posées par les uns et les autres.

Les difficultés que traverse aujourd'hui notre industrie navale sont la manifestation d'une crise mondiale. Le monde maritime connaît, en effet, une situation sans précédent. La crise touche maintenant et sans exception tous les pays et toutes les branches de l'activité maritime.

La crise du transport maritime se résume dans un chiffre simple : 10 p. 100 de la flotte mondiale — 10 p. 100 de bateaux neufs — est désarmée, à l'ancre dans les fjords norvégiens ou les golfes de la Méditerranée. Cette surcapacité pèse en permanence sur le niveau des frets et déséquilibre lourdement l'exploitation des navires.

La crise du transport a rapidement débouché sur une crise de la construction navale. Alors que les capacités mondiales de construction s'établissent à 20 millions de tonneaux, les commandes, en 1979, ne dépasseront pas 7 millions de tonneaux.

A un moindre degré, la réparation navale est touchée par le rajeunissement des flottes, qui permet d'espacer l'entretien, et par la multiplication des chantiers à travers le monde, particulièrement dans les pays à bas salaires.

Les conséquences d'un tel déséquilibre sont partout visibles : les chantiers rivalisent pour capter les commandes, et cette compétition entraîne un effondrement des cours mondiaux. Les navires à construire le sont souvent à des prix inférieurs à la moitié du prix de revient français.

Partout, la réduction des capacités est à l'ordre du jour, et les plus puissants producteurs sont évidemment les plus touchés : au Japon, en Norvège, en Suède, les fermetures d'entreprises et les réductions d'emploi ont ou vont conduire à une réduction de moitié de l'activité.

Ailleurs, en Grande-Bretagne, en Italie, en Espagne, c'est la collectivité qui vient au secours d'une construction navale nationalisée ; mais cette intervention, si elle peut créer une illusion de sécurité, ne peut suffire à masquer la réalité de la crise qui est alors supportée par les contribuables : la société nationalisée britannique *British Shipbuilders* perd dix milliards de centimes par mois depuis le début de 1978.

L'analyse de cette crise oblige à constater qu'il est vain d'espérer un redressement rapide.

La crise a, certes, des causes conjoncturelles. La stagnation du commerce maritime mondial et le développement des flottes a entraîné un profond déséquilibre. Ce déséquilibre se résorbera sans doute avec le temps. Le ralentissement de la construction neuve permet d'observer un vieillissement des flottes qui débouchera, tôt ou tard, sur un assainissement du marché.

Mais, dans le même temps, on observe un changement profond de la géographie maritime mondiale : partout dans le monde, les Etats s'équipent en navires neufs ou d'occasion, construisent des chantiers, investissent pour pouvoir réparer les navires, les pays d'Afrique, la République populaire de Chine, les démocraties populaires émergent désormais dans un domaine qui était resté l'apanage des pays de vieille tradition maritime et des nations industrialisées. Ce bouleversement géographique entraîne des modifications économiques durables, car les nouveaux venus opèrent à des niveaux de prix très bas et dont il serait vain d'attendre le redressement.

De ce fait, même si l'économie maritime du monde s'équilibre à nouveau, il n'est plus permis d'espérer que cela débouchera, dans les pays européens, sur un retour pur et simple à la prospérité des années 1972-1975.

Il faut se pénétrer de cette réalité et comprendre que la construction navale a perdu dans nos pays sa protection économique, car cette industrie est désormais mondiale. Il faut savoir également que nos pays ont perdu aussi une partie de leur protection technologique, car les pays neufs deviennent chaque jour plus capables de réaliser les navires sophistiqués dont l'Occident avait jusqu'ici le monopole.

En tenant ces propos devant vous, je ne cherche pas à développer votre inquiétude. Je tiens seulement à insister sur le fait que le traitement de la crise ne saurait résulter de quelques recettes simples ou même simplistes. Il faut, au contraire, considérer le problème dans sa profondeur et sa durée et le traiter dans toute ses implications.

Comment la France aborde-t-elle la crise ? Notre pays, il faut en être conscients — et plusieurs sénateurs l'ont rappelé — a été touché plus tard que ses concurrents et il a jusqu'ici résisté convenablement. Je sais que cette affirmation, aux yeux de certains, apparaîtra légère, étant donné les difficultés qui existent déjà dans certaines régions. Mais il faut voir quelle est la situation de cette industrie dans notre pays comparée à celle de nos voisins.

Les chantiers navals français ont, du fait de leurs capacités techniques, bénéficié pendant longtemps de commandes surabondantes. Ils continuent encore maintenant à réaliser des navires commandés en 1974 et 1975. Ils auront, d'autre part, construit, en valeur, les deux tiers des navires prévus dans le plan d'équipement de la flotte de commerce nationale. Ce plan engagé en 1974 a permis à nos chantiers de maintenir une activité soutenue, alors même que la crise s'abattait lourdement sur les autres pays. Deux facteurs expliquent cette résistance de nos chantiers.

La première raison vient du fait que les chantiers navals français, par leur compétitivité et leur niveau technique, ont travaillé jusqu'à maintenant dans de bonnes conditions commerciales. Leurs performances à l'exportation sont remarquables, puisqu'elles atteignent 60 p. 100 de leur chiffre d'affaires, et il était bon que M. Yvon, rapporteur de la commission pour le budget de la marine marchande, rappelle qu'en France, cette branche industrielle travaille surtout pour l'exportation. Les bénéfices passés réalisés par les chantiers sont importants.

Leur endettement est faible. Le parallèle est fait parfois avec la sidérurgie. Il est de ce point de vue tout à fait abusif et je réponds là à M. Legrand. Les chantiers français abordent la crise avec une gestion saine, équilibrée et la capacité, au moins pendant un temps, de travailler à perte.

La seconde raison vient de l'action conduite par les pouvoirs publics depuis 1976.

En juillet 1977 a été rétablie une aide de base correspondant selon les types de navire à une subvention de 15 à 20 p. 100 du prix de vente, qui s'ajoute à la garantie des prix ; une aide existe également pour la réparation navale afin de permettre l'adaptation de ce secteur aux nouvelles conditions du marché. Les lois de finances pour 1977, 1978, 1979, on l'a rappelé, comportent chaque année un milliard de francs de concours publics pour la construction navale et même plus en tenant compte des collectifs. A cette aide de base s'ajoute depuis février 1978 une aide à la conversion interne qui a pour objet d'inciter les chantiers à se diversifier vers des secteurs nouveaux comme les usines flottantes, les plates-formes pétrolières, les usines de dessalement de l'eau de mer. D'ores et déjà, certains chantiers, comme ceux de la Seyne, ont une activité de diversification non négligeable.

Ces aides ont permis la prise de certaines commandes par les chantiers les plus performants ; elles ont permis aussi le maintien d'un niveau d'activité satisfaisant dans les petits chantiers et cela mérite d'être souligné.

Car lorsqu'on évoque la crise de la construction navale, on parle surtout des gros chantiers.

M. Maurice Schumann m'a demandé quel avait été, les années récentes, le montant de l'aide perçue par les différents chantiers. Les cinq grands chantiers ont reçu 765 millions de francs en 1974, 1 078 millions de francs en 1975, 1 022 millions de francs en 1976, 929 millions de francs en 1977.

Il serait très fastidieux de lire ici le détail, chantier par chantier et commande par commande, du volume et du pourcentage que ces sommes représentent, car les taux d'aide sont très différents selon la nature des navires, mais je tiens ce document à la disposition de M. Schumann et je le lui donnerai en descendant de cette tribune.

Un sénateur m'a posé la question des aides à l'armement sous forme de bonifications d'intérêt ou de primes d'équipement. Je n'ai pas ici tous ces chiffres, mais je puis fournir à la commission des finances du Sénat, si elle le souhaite, les différents chiffres, armement par armement, année par année. Il n'y a dans ce domaine aucun secret.

Enfin, les pouvoirs publics ont encouragé certaines restructurations, notamment la reprise par les chantiers de la Manche

de la Sicpa à Saint-Malo, la restructuration autour de Dubigeon et des AFO de la réparation navale sur le littoral Manche-Atlantique, et celle de la réparation navale à Dunkerque.

Cette résistance à la crise n'est certes pas une réponse suffisante pour l'avenir : elle a permis néanmoins, et j'y insiste, d'amorcer une adaptation progressive de l'appareil de production. Alors que les grands chantiers employaient — c'était les chiffres que citait M. Yvon tout à l'heure — 26 000 personnes à la fin de l'année 1976, ils n'en emploient plus actuellement que 21 200 et cette évolution s'est réalisée pour une large part par des mises à la retraite et aussi par quelques licenciements. Notre capacité de production s'en est trouvée réduite. Voilà deux ans, elle était de 680 000 tonneaux de jauge brute compensée. Elle est actuellement de 500 000 tonneaux de jauge brute compensée environ.

Mais cette résistance convenable au cours des années passées est bien insuffisante pour affronter l'avenir. L'ensemble des grands chantiers a aujourd'hui en carnet 550 000 tonneaux de commande environ à réaliser, soit guère plus d'un an de production. De septembre 1977 à septembre 1978, les prises de commandes se sont élevées à 120 000 tonneaux, le quart de ce qu'il aurait fallu.

Il faut maintenant s'équiper pour traverser une crise longue et dure et envisager les changements profonds qui sont indispensables. Cette approche de l'avenir qui, à mon sens, doit être fondée sur un double constat, expliquera la politique que le Gouvernement entend suivre.

M. Chauty, ce matin, a indiqué qu'en matière de marine marchande il convenait d'être nationaliste. Le Gouvernement partage son analyse, son opinion.

La France est — on ne le sait pas assez — une grande nation maritime. Avec une flotte de 11 800 000 tonneaux, elle est au neuvième rang dans le monde, et cette flotte est en outre une des plus jeunes avec une moyenne d'âge de six ans.

M. Ehlers et M. Minetti ce matin, dans leurs propos, ont oublié cette réalité, une réalité dont deux chiffres vous donneront une idée. En 1972, il y a six ans, la flotte française était de sept millions de tonneaux, elle est actuellement de 11 800 000 tonneaux. En neuf ans, elle a doublé. Dire qu'on brade la flotte française et que la politique suivie depuis quelques années a conduit à sa diminution et à sa chute est contraire aux faits et aux chiffres.

La vocation maritime de notre pays, l'importance de son littoral et de la zone économique des 200 000 milles débouchent à l'évidence sur la nécessité d'une industrie navale : on connaît déjà la position prise par notre technologie dans le transport du gaz, les travaux sous-marins ou les travaux off-shore ; il serait désastreux que cet acquis soit abandonné : il convient au contraire d'en préserver l'essentiel. Faut-il rappeler en outre que les chantiers navals sont localisés dans des régions littorales où les problèmes d'emploi — on l'a rappelé justement — sont délicats ? La construction navale représente en basse Loire et sur la Méditerranée une activité qui est encore irremplaçable, qui est importante à Dunkerque ; il faut donc l'y maintenir.

La deuxième réalité s'impose de façon aussi évidente : il n'est pas raisonnable d'envisager que la construction navale puisse se maintenir au niveau de production des années passées. Cette industrie, qui est — comme l'a rappelé M. Yvon — une industrie d'exportation, opère sur un marché durablement déprimé. Mais je suis, hélas ! moins optimiste que M. Legrand ; je souhaite me tromper et j'espère qu'il aura raison.

Ni les aides publiques, ni les pertes des chantiers ne peuvent permettre des prises de commande correspondant au maintien prolongé de la capacité de production actuelle de cette industrie.

Je dois souligner à ce sujet que les chantiers français ne bénéficient pas, ou en tout cas beaucoup moins que la plupart des chantiers des autres pays européens, de commandes militaires : les arsenaux de la marine nationale, outre qu'ils construisent les navires nécessaires à notre flotte militaire, ont une activité autonome d'exportation de navires militaires et ce marché ne vient pas, de ce fait, sauf exception — M. le sénateur Morice le rappelait ce matin — soutenir la construction navale civile.

Est-il possible d'améliorer cette situation ? Je le souhaite et je partage, sur ce point, l'opinion de M. André Morice.

Cette dualité permet en tout cas de mesurer combien notre pays est fortement équipé en matière de construction navale ; elle permet également d'évaluer la faiblesse structurelle dont souffrent en France les chantiers civils.

Certains recommandent que les carnets de commandes soient plus ou moins artificiellement « regonflés » grâce à des commandes publiques ; celles-ci interviendront, certes, et l'on sait que la flotte qui assure les liaisons avec la Corse est en cours de renouvellement complet dans nos chantiers. Après le lancement du *Cyrmos*, qui doit intervenir prochainement pour une mise en service l'été prochain, et celui d'un navire roulier pour la société nationale maritime Corse-Méditerranée, construit par les établissements Fournier, les chantiers français construiront un second navire roulier qui sera mis en service en avril 1980 et un car-ferry qui le sera l'année suivante. Cet ensemble de commandes représente plus de 400 millions de francs. Il se prolongera par deux ferries dont la mise en service sur les lignes corses aura lieu en 1983 et 1985.

En outre, la société nationale maritime Corse-Méditerranée aura besoin d'un autre car-ferry pour l'Afrique du Nord.

Ce matin, M. André Morice m'a posé une question précise. Je lui réponds que le *Cyrmos* sera lancé à Nantes le 14 novembre prochain.

Des discussions sont actuellement en cours pour assurer le plan de charge de Dubigeon en 1979 et au-delà. La décision, en préparation, sera rendue publique dans quelques jours, avant le 14 novembre, je suis heureux de pouvoir vous l'annoncer.

M. André Morice. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Morice, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. André Morice. Je veux remercier M. le ministre et lui dire que j'interprète sa déclaration comme une réponse positive. Mes collègues du Sénat partageront, je le pense, mon sentiment.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Votre interprétation est exacte, monsieur le sénateur.

M. André Morice. Je vous remercie.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. J'ai également décidé de renouveler le parc des dragues des ports autonomes à raison de deux dragues par an environ et cela dès cette année.

Le Premier ministre, enfin, a annoncé la réalisation d'un dock flottant au Havre qui, en charge de travail, sera l'équivalent d'un navire important. Son financement débutera dans quelques mois, en 1979.

Toutes ces commandes soutiendront l'activité, mais elles atteindront vite leurs limites car leur coût budgétaire pour la collectivité est considérable.

Il reste aussi à équiper notre flotte de commerce, ce que certains réclament avec une certaine méconnaissance des réalités économiques. Notre flotte de commerce, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, est très moderne : elle a été presque complètement renouvelée au cours des années passées. Nos armements, qui affrontent tous les jours la crise, sont de ce fait lourdement chargés par l'amortissement de leurs navires neufs. Le maximum sera fait mais, en ce domaine, les besoins ne peuvent malheureusement pas être très importants, tout au moins immédiatement, c'est-à-dire dans les trois à cinq ans qui viennent.

On le voit, il n'y a pas de solution miracle. Quel niveau d'activité sera-t-il possible de préserver dans le futur ? Il est très difficile de le prévoir. En revanche, je puis assurer tous les membres du Sénat qu'il n'est aucunement question d'appliquer un quelconque plan Davignon. Des travaux d'experts ont eu lieu à Bruxelles. Ils n'engagent que leurs auteurs et la France n'entend suivre, dans ce domaine, aucune consigne, fût-elle bruxelloise.

Ma réponse au sénateur Chauty, tout en reprenant à mon compte la formule qu'il a employée ce matin, est sur ce point d'une netteté absolue.

M. Michel Chauty. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Que faut-il prévoir ? Il faut en tout cas tout tenter pour que le niveau des constructions soit aussi élevé que possible, tout en sachant que les capacités actuelles ne peuvent être maintenues, ce qui veut dire qu'une politique hardie de diversification et de création d'emplois est indispensable.

Cela m'amène à aborder maintenant les voies et moyens de l'adaptation nécessaire de notre industrie navale.

Il faut les mettre en œuvre sans délai — je partage l'avis de tous ceux qui ont évoqué cette urgence — car ils permettront l'adaptation de notre appareil de production. Cette politique a quatre objectifs ou quatre volets et elle doit répondre aux préoccupations qu'exprimaient les sénateurs Yvon et Legrand. Il s'agit de prendre les commandes indispensables, d'engager la diversification, de créer des emplois en dehors de la construction navale, de renforcer les capacités de l'appareil productif en encourageant des restructurations industrielles et financières. Je vais reprendre chacun de ces termes.

Premier objectif : prendre les commandes indispensables. L'adaptation progressive de notre appareil de production ne sera possible que si des commandes viennent donner à nos chantiers, pour les années à venir, un niveau d'activité raisonnable.

A cet effet, outre les commandes nationales, le Gouvernement a entrepris une action de prospection systématique pour obtenir des commandes à l'exportation. J'ai réuni personnellement tous les conseillers commerciaux auprès des postes diplomatiques français à l'étranger. Des crédits à long terme et à bas taux d'intérêt seront mis en place pour permettre la prise des commandes ; des procédures de décision ont été instituées entre le ministère de l'économie et mon département pour aboutir aux décisions rapides nécessaires.

On cite souvent en exemple le fonds de crédits spécialisés mis en place en Allemagne fédérale, le fonds Eugen Bahz. A la suite des décisions qui ont été prises par le Premier ministre et le ministre de l'économie, les chantiers français n'ont plus rien à envier à ce dispositif quant au volume des crédits disponibles, à l'utilisation qui peut en être faite, à la souplesse d'utilisation et à la rapidité d'intervention. C'est la première fois que j'ai l'occasion de m'expliquer sur ce point. Nous avons, depuis une quinzaine de jours, un fonds identique à celui qui existe en Allemagne fédérale.

Le Gouvernement a décidé par ailleurs — je réponds à M. le sénateur Yvon — d'assouplir les conditions d'attribution de l'aide de base de façon à rendre possibles de nouvelles commandes, malgré le très bas niveau des prix. Je veillerai simplement à ce que l'on ne dépasse pas en ce domaine les limites du raisonnable et, en ces matières, elles sont vite atteintes ! J'indique à ce sujet, pour répondre à l'une des questions qui m'ont été posées au début de la matinée, que pour obtenir la commande de quatre rouliers par la Pologne, le Gouvernement a accepté que l'aide attribuée aux chantiers atteigne 350 millions de francs, c'est-à-dire, dans le cas particulier, 32 p. 100 du prix de revient, plus les modalités de financement.

A ce niveau, le total de l'aide publique et de la perte du chantier atteint 120 000 francs par emploi et par an, soit plus que le montant des salaires, charges sociales incluses.

Un tel exemple permet, je crois, de mesurer à la fois la détermination du Gouvernement, l'effort des chantiers et la profondeur exceptionnelle de la crise qui nous oblige à recourir à de telles procédures.

Les demandes d'aide des armateurs français seront, bien sûr, examinées dans le même esprit — l'un ou l'une d'entre vous m'a interrogé ce matin à ce sujet — afin qu'ils puissent bénéficier de conditions analogues. Peut-être sera-t-il possible de planifier ces commandes privées françaises dans le cadre d'accords tripartites Etat-armateurs-chantiers ? La question est en cours d'étude. Je dois en tout cas préciser, en réponse à Mlle Rapuzzi, que les armateurs français, contrairement à ce qui est affirmé, n'ont rien commandé à l'étranger depuis deux ans. Les deux dernières commandes passées à l'étranger, c'est-à-dire à la Pologne, remontent exactement à 1976 ; elles l'ont été par l'armement Dreyfus, et il s'agissait de deux vraquiers commandés dans le cadre d'un accord compensé. Depuis, aucune commande d'un armement français à l'étranger n'a été effectuée.

Je voudrais dire, enfin, qu'il est paradoxal d'exiger des commandes de nos armateurs et de les pénaliser simultanément par une grève comme celle que nous avons connue et dont la durée les touche énormément. Elle est heureusement arrêtée — je dis « heureusement » — car, par ses conséquences, elle affectait aussi la construction navale, il ne faut pas l'oublier.

Dans le deuxième volet de la politique que le Gouvernement entend suivre, il s'agit d'engager la diversification. Cet effort exceptionnel pour prendre des commandes nouvelles ne pourra néanmoins suffire à sauvegarder la totalité de l'emploi dans la construction navale.

Il faut développer de la façon la plus vigoureuse la diversification des chantiers dans des secteurs proches de la construction navale pour lesquels leur main-d'œuvre est bien adaptée. Le marché des usines flottantes représente à ce point de vue un espoir sérieux. Il en va de même pour les unités de dessalement de l'eau de mer, bien qu'un marché important nous ait récemment échappé. Le développement des travaux sous-marins et des équipements *off shore* constitue, enfin, une perspective qui n'est pas non plus négligeable, même si une certaine prudence s'impose à court terme compte tenu de la conjoncture et des positions déjà occupées en ce domaine par d'autres sociétés.

Les chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, et la C.N.I.M., à la Seyne, sont actuellement les mieux préparés pour prendre place sur ce marché de la diversification.

Le Gouvernement a décidé de poursuivre l'attribution des aides financières « construction navale » à cette diversification, afin de permettre aux chantiers de prendre pied sur ces marchés nouveaux.

Le troisième volet consiste à créer des emplois en dehors de la construction navale. Dans l'hypothèse la moins défavorable, il est vain de croire que la construction navale pourra continuer à soutenir le niveau de l'emploi dans les régions concernées. Je pense à tous les élus des Bouches-du-Rhône qui ont pris la parole ce matin, bien que leur département ne soit pas le seul à être concerné. Il faut donc y implanter des activités nouvelles.

Le Gouvernement a demandé à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et au Fonds spécial d'adaptation industrielle de concentrer leurs efforts sur la Basse-Loire et le littoral méditerranéen pour y implanter des activités industrielles nouvelles et des activités tertiaires.

Les crédits ouverts au fonds spécial d'adaptation — vous le savez — tant pour les régions touchées par la crise de la construction navale que par celle de la sidérurgie, sont de un milliard de francs d'autorisations de programme en 1978, auxquels seront ajoutés deux milliards supplémentaires en 1979.

Certains se sont interrogés pour savoir si les crédits de paiement suivraient. Certains sont prévus dans le projet de budget ; d'autres le seront dans les collectifs. Ils suivront au fur et à mesure des besoins.

Les interventions de l'Etat pourront, dans ce cadre, atteindre globalement 50 p. 100 de l'investissement, dont la moitié sous forme de subvention et le reste sous forme de prêt participatif assimilable à des fonds propres. Plusieurs dossiers industriels et tertiaires sont actuellement à l'étude, tant pour le littoral méditerranéen que pour la Basse-Loire.

Depuis le début de la semaine, quatre conclusions ont été arrêtées, dont deux touchant des régions littorales.

Je voudrais reprendre également l'un des propos du sénateur Legrand.

Compte tenu du succès du programme Airbus, des contacts ont également été pris entre la SNIAS et différentes entreprises industrielles de la Basse-Loire, en vue de créer en nombre significatif des emplois dans la sous-traitance — cela est utile à Saint-Nazaire. Ces contacts en sont au stade d'études industrielles concrètes. Les opérations en cause bénéficieront du soutien du fonds spécial d'adaptation. Une reprise prudente de l'embauche directe est envisagée également dans les usines de la SNIAS elle-même, alors que, voilà moins d'un an, ces usines étaient contraintes au chômage partiel, et cela est vrai aussi bien pour Marnage que pour les deux usines de la Basse-Loire.

Le quatrième et dernier volet est le suivant : encourager la restructuration industrielle et financière du secteur.

Le renforcement de l'appareil de production par des restructurations industrielles et financières est apparu de longue date comme indispensable, tant aux pouvoirs publics qu'aux industriels eux-mêmes, puisque ceux-ci s'y étaient engagés dans le cadre du contrat professionnel conclu en 1969 ; mais je me dois, hélas, de constater que la plupart des opérations n'ont pas été réalisées, contrairement aux engagements qui avaient été pris. Le secteur s'en trouve aujourd'hui plus vulnérable. Mais leur opportunité demeure et s'accroît même avec la crise actuelle.

La réduction de l'activité sur les différents sites ne peut, en effet, s'opérer convenablement que si des associations permettent de rationaliser les études et la production. Il faut, autant que possible, que les chantiers puissent bénéficier du soutien financier, industriel et commercial de groupes puissants : s'il semble bien que les petits chantiers conservent un créneau spécifique

dans le marché actuel, marché qu'ils défendent bien, les grands chantiers, en revanche, ne peuvent descendre en dessous d'une certaine masse critique pour supporter les aléas d'une situation plus incertaine qu'auparavant.

En ce domaine, il appartient non pas à l'Etat de prendre des initiatives qui ne sont pas de son ressort, mais à l'industrie de réaliser ce qui avait été prévu dans le contrat professionnel qui remonte à dix ans. Le soutien des pouvoirs publics lui sera, alors, assuré, le soutien, l'encouragement, et peut-être plus.

Voilà, mesdames, messieurs, quelle sera la politique que je développerai au cours des mois à venir.

J'ai exposé peut-être un peu longuement quels étaient les quatre volets de cette politique qui doit maintenir à la France une construction navale civile très importante.

En escomptant son succès, je me hasarderai à tracer grossièrement les traits de notre construction navale d'ici à deux ou trois ans, et je répondrai de ce fait à un certain nombre de questions précises qui m'ont été posées.

Dans le Nord, le chantier de Dunkerque devrait maintenir sa compétitivité — il vient d'ailleurs de prendre deux commandes importantes. Son appartenance au groupe Empain-Schneider, ses dimensions comme ses qualités propres l'aideront à traverser la crise. Echappera-t-il néanmoins à un éventuel ralentissement de son activité ? La réponse à cette question dépend des commandes nouvelles qu'il prendra, et l'on peut compter sur le dynamisme de ses dirigeants.

A Saint-Nazaire, le niveau de l'activité navale sera, bien entendu, fonction de l'attitude du groupe Alsthom-Atlantique à l'égard des commandes qui se seront présentées; une diversification accélérée devra, de toute façon, être développée.

Le chantier Dubigeon, dont le plan de charge pour 1979 sera alimenté — je l'indiquais à l'instant à M. le sénateur Morice — aura, je l'espère, trouvé une alliance avec Alsthom-Atlantique pour rationaliser et consolider son activité.

C'est en fait sur la Méditerranée que les inquiétudes sont les plus grandes. La Ciotat, qui est d'ores et déjà conduite à réduire son activité de construction navale, se sera repliée sur ses installations les plus récentes et les plus performantes; et nous ferons tout pour maintenir l'activité sur ces secteurs. Il en ira de même à La Seyne, où les activités de diversification des constructions navales et industrielles de la Méditerranée — CNIM — auront pris, j'en suis convaincu, un nouvel essor. Ces activités nouvelles devront maintenir un niveau d'emploi équivalent à celui d'aujourd'hui.

Quant à l'industrie de la réparation navale, elle aura, je le crois, consolidé, sur la façade atlantique, l'équilibre qu'elle est en train de retrouver. Après une crise très aiguë en 1977, cette activité s'est, en effet, redressée et les ordres de réparation sont, en ce moment, en reprise. Les restructurations qui ont eu lieu dans le Nord et dans l'Ouest, la bonne réputation des entreprises permettent, en effet, aux entreprises bien gérées de faire face à la concurrence impitoyable des pays à bas salaires.

Sur la façade méditerranéenne, des solutions auront pu, je l'espère, être dégagées. Terrin s'est effondré, victime, vous le savez, d'une gestion irréaliste.

Je me souviens de la rencontre que j'avais eue avec plusieurs élus des Bouches-du-Rhône, voilà quelques mois, au cours de laquelle j'avais indiqué que le Gouvernement ne souhaitait en aucune façon le démantèlement de cette société. Mais les juges-commissaires ont mis en location-gérance, pour quatre mois, deux des principales sociétés du groupe et nous n'avions aucun moyen de nous y opposer. De plus, l'analyse de ce qui s'est passé à Marseille et qu'avec beaucoup de courage M. le sénateur Francou a rappelé tout à l'heure est, hélas, de nature à compliquer une situation qui est par elle-même, difficile. Le Gouvernement déploie depuis plusieurs mois ses efforts pour mettre en place une solution industrielle convenable, mais ceux-ci sont handicapés par le climat qui règne à Marseille et qui fait que, dans d'autres chantiers de réparation navale où il y avait des commandes, on ne travaille plus; ce climat dissuade la plupart des initiatives sérieuses et les empêche de se concrétiser.

A deux reprises, d'une façon systématique, mes services et moi-même avons demandé aux armateurs d'envoyer leurs bateaux se faire réparer à Marseille. Certains l'ont fait. Certains bateaux ont été prisonniers et n'ont pu être améliorés ou sont restés immobilisés beaucoup plus longtemps qu'il ne fallait. Néanmoins, je continue à espérer que ces efforts de la part des industriels, des municipalités ou du Gouvernement aboutiront, permettant à Marseille de reprendre, en ce domaine, la place qui lui revient.

En me livrant à ce large exposé, j'ai voulu, mesdames, messieurs les sénateurs, éclairer un dossier complexe et vous informer complètement des intentions du Gouvernement pour l'avenir.

Le défi auquel nous sommes confrontés sera relevé si les différents partenaires mobilisent ensemble leurs efforts.

Les industriels, d'abord, doivent prendre en main la gestion de la crise, la prospection des commandes, la création d'emplois nouveaux. C'est leur responsabilité naturelle, c'est ce que le Gouvernement attend d'eux, la collectivité n'entendant pas se substituer à eux pour faciliter éventuellement leur démission.

Les travailleurs de la construction navale et de la réparation navale ont également un rôle décisif à jouer. En acceptant de regarder la réalité d'aujourd'hui en face, même si celle-ci est très dure, ils rendront possible la sauvegarde de l'emploi et d'une industrie nécessaire à notre pays.

L'Etat, enfin, fera, sur le plan financier et économique, tout ce qui dépend de lui pour permettre à la construction navale comme à la réparation navale de traverser la crise. Il ne peut néanmoins régler ce problème seul. La construction navale est au carrefour de toutes les crises: une surcapacité mondiale — comme pour la sidérurgie — l'assaut de pays à bas salaires — comme pour le textile — et elle ne bénéficie, je l'ai dit, d'aucune protection, ni économique, ni technologique. Cette crise est, à cet égard, révélatrice des affrontements dramatiques qu'il faut assumer en cette fin de siècle.

Je souhaite de toutes mes forces que l'exemple de la construction navale témoigne de la capacité de notre pays à appréhender le changement avec le sérieux, la responsabilité et l'imagination indispensables. (*Applaudissements à droite ainsi que sur les travées du RPR, de l'UCDP et de la gauche démocratique.*)

M. Louis Minetti. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

M. le président. La parole est à Minetti.

M. Louis Minetti. Monsieur le ministre, je n'ai satisfaction que sur un seul point, le plus facile, à savoir que j'aurai communication, cela par armement, comme M. Schumann d'ailleurs, de la liste nominative des chantiers qui ont obtenu des subventions. Mais, sur le reste, je n'ai pas entendu de promesse précise, ni de réponse à mes questions.

Je suis heureux pour mes collègues de l'Ouest, d'entendre que le chantier Dubigeon sera, sans doute, relativement bien traité, mais j'ai entendu parler de cars ferries pour la Corse, et probablement pour l'Afrique du Nord ainsi que de deux dragues par an. J'affirme que les chantiers navals de La Ciotat sont capables de construire ces matériels. Peut-être verrons-nous l'Arlésienne, comme je l'ai dit ce matin, sous l'angle de commandes polonaises, mais les travailleurs de la Méditerranée aimeraient bien travailler pour la France, c'est-à-dire pour la marine française.

Pour le reste — et je ne serai pas long — j'ai enregistré le flou et le vague des réponses relatives à l'apartheid dans la marine, ou aux solutions concernant Terrin. Or, nous sommes pour la reprise de l'activité du groupe Terrin, sous une forme ou sous une autre, car nous voulons donner du travail aux travailleurs de cette région.

Telles sont les quelques remarques que je voulais formuler, en notant que nous sommes décidés à maintenir en activité les chantiers navals de la région.

M. Gérard Ehlers. Je demande la parole.

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

M. Gérard Ehlers. Monsieur le ministre, je voudrais simplement dire quelques mots, en premier lieu en ce qui concerne la lutte contre les pavillons de complaisance.

L'objectivité commande de dire que, en définitive, cette pratique n'a jamais été le fait du Gouvernement. Je rappelle que des milliards de francs en matière de salaire ont été imposés aux compagnies qui la pratiquaient, tout simplement du fait de la lutte des marins et des dockers dans les différents ports de France. Alors, de grâce, ne vous glorifiez pas de ce qui a été réalisé par d'autres!

Nous souhaiterions que vous soyez aussi fermes au sujet des pavillons de complaisance que le sont les syndicats maritimes et les syndicats de dockers.

J'ai été très étonné de votre proposition relative à la diversification, parce qu'une fois de plus il apparaît, entre les déclarations d'intention et la réalité, un fossé absolument infranchissable.

Vous avez évoqué l'industrie *off shore*. Eh bien, parlons-en ! Elle existait à Dunkerque — c'était la CFEM — et, selon l'opinion générale, elle était à la pointe de la technique mondiale. Or on l'a tout simplement fermée après seulement quelques années d'activité et on a licencié l'ensemble de ses salariés. Comprenez qui pourra lorsque nous entendons aujourd'hui envisager le développement de l'industrie *off shore* !

Vous avez parlé d'une commande de bateaux polonais et vous avez simplement déclaré que l'aide attribuée aux chantiers serait non pas de 50 p. 100 mais de 32 p. 100. J'avais posé deux autres questions auxquelles vous ne m'avez pas répondu et ce sont celles-là qui m'intéressaient le plus.

Je sais bien que l'on peut faire dire ce que l'on veut aux chiffres, mais vous ne pouvez pas contester que la part du pavillon français dans le transport des marchandises françaises est de 30 p. 100 à l'importation et de 24 p. 100 à l'exportation. Je maintiens formellement ces chiffres, je les ai trouvés — je donne mes références — dans *Transports maritimes*, la brochure du comité central des armateurs de France.

Dans cette même brochure, j'ai appris que notre part avait régressé de trois points pour le transport maritime en une année.

Toujours dans cette même brochure, j'ai examiné les structures — vous êtes resté muet sur ce point — qui posent un important problème pour l'avenir de nos transports maritimes et pour la place de la France dans le monde.

Encore dans cette brochure très officielle, j'ai pris connaissance de la moyenne d'âge des navires, notamment des vraquiers et des polythermes, dont pratiquement plus de la moitié a plus de dix ans.

Evidemment, si une moyenne de trente ou quarante ans vous paraissait convenable pour un bateau, cela soulèverait d'autres problèmes et mériterait une autre discussion.

Je vous ai de nouveau posé des questions en ce qui concerne les détournements de trafic — vous n'avez pas répondu — des conférences de lignes, où nous sommes absents, des quotas, ce qui provoque de nos jours des situations assez scandaleuses. Pendant des semaines, voire des mois, des milliers de tonnes de marchandises restent sur quai ou sous hangar, attendant l'armement étranger et souvent le pavillon de complaisance pour être transportées.

J'ai parlé de la restructuration de la compagnie générale maritime, première compagnie publique, que l'on est obligé de sacrifier au bénéfice du secteur privé. Cela mérite une explication car on prévoit 900 licenciements, soit pratiquement le tiers des effectifs. Les salariés attendent donc des réponses précises.

J'ai également demandé si la complaisance ne devenait pas une donnée de base de la satisfaction des besoins français de transports maritimes, tant il est vrai — tout votre discours l'a démontré — que vous prenez vos directives à Bruxelles. En effet, la politique que vous appliquez est exactement celle qui a été définie par la Commission de Bruxelles, notamment par le rapporteur de cette commission, le vicomte Davignon.

Enfin, vous avez parlé de convention tripartite Etat-armateurs-constructeurs. C'est un problème de fond que nous posons.

Si je vous ai bien compris, les représentants de ceux qui construisent les bateaux, de ceux qui les réparent, en un mot de ceux qui créent toutes les richesses, sont, une fois de plus, écartés de toute discussion. Et vous vous étonnez qu'il puisse y avoir des frictions, des difficultés et une action sociale ?... Nous sommes aux antipodes de la plus élémentaire démocratie.

C'est pourquoi je vous renouvelle, en vous demandant une réponse précise, ma proposition de confier une mission au conseil supérieur de la marine qui, d'ailleurs, a été constitué à cet effet.

Sur la base d'un rapport, des propositions concrètes pourraient être faites et devenir très rapidement des décrets ou des projets de loi soumis au Parlement lors de la prochaine session. Puisque personne ne sait jamais ce qui se passe ni ne connaît l'utilisation des fonds publics, nous réclamons plus que jamais l'institution d'une commission d'enquête parlementaire sur la situation de la construction et de la réparation navales et sur l'utilisation des fonds publics.

Une des causes essentielles des conflits est le refus permanent de tenir une réunion tripartite ou quadripartite au cours de laquelle, pour la première fois, chacun pourrait s'expliquer ; très certainement de ces explications sortiraient des propositions plus positives que celles que vous nous avez annoncées.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, après avoir écouté les réponses au trop long discours que je vous ai infligé, il ne me paraît pas y avoir de litige sur les pourcentages.

Le pavillon français travaille dans les ports français mais également pour le compte de pays tiers. Les chiffres que je vous ai donnés correspondent à l'activité déployée sous pavillon français et ils sont exacts. Les seuls documents officiels que je connaisse sont ceux que publie mon département ministériel. (*Exclamations sur les travées communistes.*)

Je sais que vous préférez ceux des armateurs qui ne mentionnent que le trafic dans les ports français, oubliant qu'une part importante — et heureuse — de l'activité maritime française a lieu en dehors des ports français.

En répondant à une question ponctuelle sur la Basse-Loire, j'ai indiqué quelle serait la liste des commandes françaises — elles seront d'ailleurs réparties entre les différents chantiers français — en comptant la commande polonaise que nous espérons voir se concrétiser dans le cadre des méthodes usuelles des appels d'offre.

Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir, nous n'entendons pas favoriser une façade par rapport à une autre. M. André Morice m'a simplement posé une question précise au sujet d'un problème qui sera réglé définitivement dans quelques jours et il m'a été possible de lui répondre. Mais il va de soi que, si je connaissais actuellement la suite qui sera réservée à la commande polonaise, j'aurais pu donner, pour La Ciotat, une information beaucoup plus précise que celle que je vous ai fournie tout à l'heure.

Quant à la façade méditerranéenne, nous y sommes présents. L'activité à La Seyne se poursuit normalement grâce aux efforts du Gouvernement. Les Chantiers de La Seyne ont construit, en effet, des méthaniers qui n'ont pu être vendus mais une intervention heureuse du CIASI — il s'agit pourtant d'une institution parfois trop décriée — a permis à ces chantiers de vivre, il ne faut pas l'oublier.

De nombreuses autres questions m'ont été posées. J'ai entendu parler de « détournement de trafic ». Mais les plus beaux détournements de trafic qu'il m'a été donné de constater ces derniers quinze jours ont été le fait de la grève, hélas !

On a également évoqué les quotas. Mais ceux-là mêmes qui s'élèvent contre les quotas actuellement appliqués les réclament par ailleurs pour les pays en voie de développement. La répartition 40 p. 100 - 40 p. 100 - 20 p. 100 n'est pas une invention française. C'est une répartition juste mais dure pour notre armement.

Par ailleurs, alors même que l'on souhaite voir le Gouvernement prendre ses responsabilités, on demande que celles-ci soient transférées soit au conseil supérieur de la marine, soit à des réunions tripartites.

La responsabilité de la conduite des affaires appartient au Gouvernement. Celui-ci — et plus spécialement le ministre des transports — a à sa disposition le conseil supérieur de la marine, dont je dois installer le nouveau président dans les jours qui viennent.

Cet organisme, sous l'impulsion de son président et à la demande du Gouvernement, pourra jouer pleinement son rôle, mais celui-ci n'est pas de se substituer, pour les décisions à prendre, au Gouvernement qui, finalement, est seul responsable, et responsable devant le Parlement.

On a parlé — ironiquement, m'a-t-il semblé — de l'industrie de l'*off shore* comme possibilité de diversification, tout en reconnaissant que, dans l'immédiat, cette possibilité était limitée. Je sais comme vous, monsieur le sénateur, que la crise de l'*off shore* est mondiale, mais que certains de nos chantiers, par leur capacité, peuvent sans doute mieux que d'autres surmonter cette crise.

Enfin, j'ai également entendu deux remarques que je ne puis accepter ; l'une concernait l'instauration de l'apartheid dans la marine, l'autre était relative au pavillon de complaisance qui serait, dit-on, devenu le pavillon français.

S'il est un pays européen où la guerre — j'insiste sur ce mot — contre le pavillon de complaisance est menée, c'est bien le nôtre.

M. Gérard Ehlers. Pas par vous !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Quel autre pays, de l'Est ou de l'Ouest, surveille autant que la France l'entrée des bateaux battant pavillon de complaisance dans ses ports et exige le respect des normes alors que, dans certains ports, on tolère tout ? Je vous mets au défi de trouver des ports plus exigeants que les ports français.

Dans le budget que je vous demanderai de voter dans quelques jours figurent des créations de postes supplémentaires de contrôleurs pour la surveillance de ces bateaux hors normes qui battent pavillon de complaisance ou pavillon étranger et que l'on accueille bien volontiers dans d'autres ports de la Baltique ou de la mer du Nord.

Cette lutte, nous la menons de toutes nos forces non seulement à l'égard de l'armement français, mais également dans les enceintes internationales où nous nous retrouvons souvent très seuls.

Nous nous heurtons aux pratiques, d'une part, de pays en voie de développement où les régimes sociaux et les salaires sont totalement différents de ceux des pays développés, et qui ont des pavillons de complaisance et, d'autre part, de pays à commerce d'Etat où, du fait de leur organisation commerciale, le dumping est, hélas ! une réalité.

Parler d'apartheid sur nos bateaux, cela est faux. Le respect du statut du marin est total. Si j'en voulais une preuve, je la trouverais dans ces discussions qui ont eu lieu, à mon initiative, à la direction générale de la marine marchande, voilà quelques jours, lors de la réunion de la commission nationale de conciliation. Syndicats et armateurs se sont mis d'accord pour étudier un certain nombre de points, car rien n'est aussi évident qu'on le dit dans cette branche d'activité.

Aucun poste de marin n'a été supprimé. Le statut du marin est un fait acquis. L'un d'entre vous, ce matin, a parlé de la création éventuelle d'un « pavillon libre ». Je le dis tout de suite, le Gouvernement y est opposé et cela ne se fera pas.

Soyons sérieux ! Je suis persuadé que, malgré mes dénégations, le procès de l'apartheid à bord des bateaux et du pavillon de complaisance se poursuivra. Ce sera pourtant à l'honneur de notre pays d'être l'un des seuls, sinon le seul, à avoir maintenu le statut du marin et à avoir lutté aussi efficacement contre le pavillon de complaisance. S'il en était de même dans les autres pays, nous ne connaîtrions pas la situation où nous sommes aujourd'hui. (*Applaudissements sur les travées de l'UCDP, du RPR et à droite.*)

M. Gérard Ehlers. Grâce aux salariés !

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

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

— 6 —

GESTION DU SERVICE DES EAUX DE VERSAILLES, MARLY ET SAINT-CLOUD

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, préoccupé par la mauvaise qualité de l'eau potable dans l'Ouest de l'Île-de-France, demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie quelles solutions le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour pallier les difficultés de gestion que connaît le service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud. Il souhaite connaître ses intentions sur la dévolution éventuelle des activités de distribution d'eau potable du service aux collectivités locales intéressées et obtenir, le cas échéant, des précisions sur les modalités et le calendrier de ce transfert. (N° 100.)

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

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens à interroger le Gouvernement sur l'avenir du service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud.

Ce service, qui dessert 335 000 habitants de l'Ouest parisien, implanté dans vingt-sept communes et à cheval sur les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine, pose, en effet, un

certain nombre de problèmes. Je voudrais, monsieur le ministre, en vous interrogeant, me faire l'interprète de l'inquiétude des habitants de cette région.

Sans nullement mettre en cause la qualité des personnels qui animent ce service, les élus locaux de la région se posent trois questions.

En premier lieu, ils se demandent si les ressources potentielles en eau susceptibles d'être traitées sont suffisantes pour faire face aux besoins des populations desservies. Les difficultés de desserte de certaines communes en période de sécheresse et l'impossibilité, plusieurs fois constatée, dans laquelle se trouve le service de procéder à de nouveaux branchements, notamment lors du développement d'un certain nombre de quartiers périphériques de nos communes, nous conduisent à nous interroger sur l'avenir de ce service public, qui est compétent à la fois — et c'est ce qui fait son originalité — pour l'alimentation en eau des domaines nationaux et pour la distribution d'eau potable dans nos communes.

La deuxième question que nous nous posons est de savoir si la structure actuelle du réseau de distribution d'eau potable est adaptée aux conditions démographiques et économiques que connaît à l'heure actuelle ce terroir d'Île-de-France.

Malgré des travaux de renforcement conduits depuis quelques années, l'état des installations de traitement et surtout des canalisations, dont certaines datent du démarrage du service, c'est-à-dire de Louis XIV, est préoccupant. Cela entraîne sur la qualité de l'eau potable un certain nombre de conséquences qui risquent de se révéler dommageables.

Le moment nous semble donc venu d'un examen d'ensemble des missions et de l'organisation de ce service.

J'en arrive à ma troisième question : est-il concevable, au moment où l'on parle de décentralisation et de développement des responsabilités locales, que ces vingt-sept communes que je viens d'évoquer n'aient aucune part ni dans la politique d'investissements ni dans la politique tarifaire de la distribution de l'eau potable ? Est-il normal que ce vestige historique subsiste encore de nombreuses années ?

Il me semble que ce service pourrait avantageusement figurer dans la liste des transferts éventuels de l'Etat aux collectivités locales.

J'avais, monsieur le ministre, l'année dernière, en qualité de rapporteur spécial du budget de la culture et de l'environnement, posé, au nom de la commission des finances, un certain nombre de questions et formulé quelques perspectives d'avenir. Je tiens à vous rendre l'hommage qui vous est dû en disant que vous avez répondu à mes interrogations et que, depuis lors, un certain nombre de progrès ont été enregistrés, puisque nous avons pu étudier quelques formules et nous entretenir des principaux problèmes posés par ce service.

C'est pourquoi je serais heureux de connaître aujourd'hui les intentions du Gouvernement sur la dévolution des activités de distribution d'eau potable du service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud et d'obtenir toutes les précisions souhaitables sur les modalités et le calendrier du transfert des activités de ce service aux collectivités locales.

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

M. Bernard Hugo. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a une cinquantaine d'années, les principaux besoins en eau de la région de Trappes, qui, à l'époque, ne s'appelaient pas encore Saint-Quentin-en-Yvelines, correspondaient aux besoins des forts militaires de Saint-Cyr, Bois-d'Arcy et Satory. Ils étaient satisfaits par la CGE, à partir d'eaux de Choisy-le-Roi refoulées soit à Viroflay, soit à Jouy.

Les insuffisances du réseau de la CGE de l'époque ont amené la cession, après 1930, de cet ensemble au service des eaux et fontaines de Versailles, service dépendant des affaires culturelles, qui assurait l'alimentation en eau non potable nécessaire aux grandes eaux du château de Versailles.

Depuis les années 1960, la situation s'est progressivement modifiée. La conduite du service des eaux et fontaines de Versailles-Satory-Trappes, posée avant la dernière guerre mondiale, s'est peu à peu saturée, ainsi que l'alimentation du réservoir de Satory à partir de l'usine de Louveciennes.

Le réseau est vétuste, semble-t-il, et la qualité de l'eau est très discutable, non seulement parce que, pour certaines communes par exemple, les canalisations datent de 1903, mais également parce que le SEF, service des eaux et fontaines, n'a pas

les moyens suffisants pour s'offrir les équipements nécessaires, même si des efforts importants ont été réalisés ces dernières années, et pour rivaliser avec les grandes sociétés de production et de distribution que nous connaissons.

Par ailleurs, le service des eaux et fontaines est tenu d'acheter de l'eau à la Lyonnaise, à la CGE ou à leurs filiales, sa production n'étant pas assez forte.

Ce service — M. Fourcade le rappelait — date de Louis XIV, et il faut noter l'anachronisme de cette situation, unique en France. De plus, l'alimentation en eau dépend du ministère de la culture, mais son budget est réparti entre les ministères de la culture et des finances.

Il est indispensable qu'une distinction soit faite dans le budget de l'Etat entre les dépenses relevant directement de l'alimentation en eau non potable des bassins des parcs royaux — patrimoine de l'Etat et qui doit le rester — et les installations de production, de traitement et de distribution d'eau potable — pompes à Croissy, usine de Louveciennes et réseaux de canalisation.

A dire vrai, nous avons, malgré l'augmentation du prix de l'eau — le mètre cube est passé de 1,17 franc à 1,40 franc, dans des conditions que M. Fourcade et un certain nombre d'élus ont regretté : le rattrapage du prix de l'eau s'est fait sans que les investissements et les travaux nécessaires soient réalisés — un prix effectivement séduisant par rapport à celui qui est pratiqué par les grandes sociétés; mais notre eau est, malheureusement, de moins bonne qualité.

Nous éprouvons aussi des difficultés — et je parle là au nom des communes concernées, dont la mienne — pour faire rentrer dans des délais normaux la taxe d'assainissement due par ce service — actuellement, 20 millions de francs sont dus aux 27 communes alors qu'ils ont été encaissés par les services fiscaux du département. Il semble toutefois que le passage prochain à l'informatique permettra d'améliorer cette situation.

Je ne serais personnellement pas du tout hostile au maintien du service dans le cadre du ministère de l'environnement et du cadre de vie, maintien qui satisferait pleinement le personnel en place, une centaine de personnes.

Je n'y serais pas opposé si les travaux nécessaires à l'amélioration de la distribution et surtout à l'amélioration de la qualité de l'eau étaient entrepris, et donc financés, et si la gestion pouvait être assurée dans de meilleures conditions par l'Etat, puisque le réseau fait partie de son patrimoine.

J'y serais d'autant plus favorable que l'eau est un problème vital pour la nation, et que les solutions diversifiées qui y sont apportées relèvent souvent de l'initiative et de l'imagination des collectivités locales, lesquelles ont beaucoup de difficultés pour y faire face, vous le savez, dans de bonnes conditions.

Un grand service public serait bien nécessaire. Nous avons en son temps, souhaité la constitution d'une société nationale ou d'un office public de l'eau. Or, nous trouvons seulement aujourd'hui quelques grandes sociétés qui assurent ce service, et en vivent assez bien, semble-t-il.

Mais les années passent — une dizaine depuis que la question a été soulevée. Les maires de la région sont inquiets de ne pas voir la situation s'améliorer. Ils se sont réunis, et plusieurs solutions ont été trouvées au fil des années. L'une d'elles, assez ancienne, qui avait mon assentiment, je le rappelle, serait la constitution d'un établissement public, lequel, géré par l'Etat, représenté par ses fonctionnaires, et les collectivités locales, aurait une certaine autonomie financière et pourrait, en commercialisant cette eau, réinvestir les bénéfices dans l'amélioration des prestations.

Cet établissement public serait une bonne solution pour sauvegarder le patrimoine national. La formule permettrait d'associer les élus aux décisions, ce qui n'est pas le cas actuellement, M. Fourcade vient de le rappeler.

L'autre solution, plus récente, semble recueillir un consensus des maires concernés : c'est la constitution d'un ou de plusieurs syndicats intercommunaux dont la vocation pourrait être soit la production, soit la distribution d'eau, ou encore les deux.

Dans un premier temps, c'est un syndicat d'études qui a été envisagé afin de choisir, en toute connaissance de cause, qui doit éventuellement succéder au service des eaux et fontaines.

Les réseaux et les systèmes de production d'eau — j'exclus l'eau non potable du château — pourraient alors être transférés aux vingt-sept communes des Hauts-de-Seine et des Yvelines actuellement alimentées en tout ou partie par le SEF et qui seraient regroupées dans ce syndicat intercommunal.

Il est donc nécessaire, monsieur le ministre, que nous ayons l'avis de MM. les ministres de l'intérieur, du budget et du cadre de vie sur cette question et que de hauts fonctionnaires soient désignés pour diriger les opérations techniques, pour faire connaître l'état réel du réseau et le coût des investissements à réaliser.

Par ailleurs, si nous demandons qu'une loi soit votée rapidement afin de pouvoir opérer ce transfert, nous avons besoin de précisions quant aux conditions financières de ce transfert.

M. Fourcade, alors qu'il était au Gouvernement, avait admis le principe d'une remise du réseau aux collectivités locales, moyennant le versement du franc symbolique; nous tenons à obtenir l'assurance que cette décision sera maintenue.

Il serait souhaitable également que le réseau soit remis en état avant d'être transféré. En effet, il y a eu négligence de la part de l'Etat pour l'entretien de son patrimoine. Il n'est plus possible aux collectivités d'augmenter le prix de l'eau de façon suffisante pour réaliser les réparations nécessaires : cela deviendrait insupportable pour les familles.

Nous voulons obtenir ici l'assurance officielle que les recettes supplémentaires inscrites au budget de 1979 qui doivent être fournies aux Domaines du fait de l'augmentation du prix de l'eau, évoquée plus haut, seront restituées en totalité sur les dépenses de service, donc pour les crédits d'entretien, et ce jusqu'à ce que le transfert ait effectivement lieu.

Nous désirons également que l'Etat prenne totalement en charge les annuités des emprunts nécessaires aux travaux de remise en état, et non sous forme de différés d'amortissement, comme cela fut le cas, par exemple, pour les villes nouvelles. Cette exigence peut paraître excessive; mais céder le réseau ne peut être qu'un soulagement pour l'Etat, comme cela l'a été en 1972 lorsqu'il a cédé 32 000 kilomètres de routes nationales. Il a alors versé une « dot » aux collectivités. Nous sommes un certain nombre de maires à penser qu'il pourrait en être de même aujourd'hui.

Il a également semblé indispensable à un certain nombre d'entre nous de demander aux compagnies concessionnaires qui, éventuellement, assureraient ce service si nous en décidions ainsi, qui vendront des cubages importants et tireront des profits substantiels, de participer, en compensation, à cette remise en état.

Monsieur le ministre, s'agissant de Saint-Quentin-en-Yvelines, quatre communes sur onze qui constituent cette ville nouvelle sont reliées au réseau du service des eaux et fontaines de Versailles. Il serait peut-être préférable de prévoir une solution commune à toute la ville nouvelle et donc de l'intégrer totalement dans le syndicat interdépartemental. Ou alors, il faut rendre la liberté à ces quatre communes.

Nous tenons à connaître le calendrier que prévoit le Gouvernement pour prendre ces décisions.

Pour conclure, j'insisterai plus particulièrement sur deux points que je viens d'évoquer : d'abord, celui de la taxe d'assainissement due aux communes par le service des eaux et fontaines de Versailles — il est indispensable que ce contentieux soit réglé avant le transfert; ensuite, celui du personnel du service des eaux et fontaines de Versailles, dont je voudrais évoquer ici la grande inquiétude.

Il est indispensable que le transfert n'entraîne pas de licenciements. Il faut donc que nous ayons la garantie que le personnel libéré par le transfert sera employé, d'une part par le service des eaux et fontaines de Versailles lui-même pour la remise en état et l'amélioration de la qualité du service des bassins des parcs royaux — ce qu'il devra assurer en contrepartie de la décharge du réseau d'alimentation en eau potable — d'autre part, par le syndicat interdépartemental lui-même ou les fermiers ou les concessionnaires qui seraient amenés à prendre la suite.

Une difficulté réelle réside dans le fait que ce personnel qualifié, qui n'est pas très bien rétribué, est logé par le ministère des affaires culturelles. Il est donc nécessaire d'en tenir compte pour son reclassement éventuel. Je voudrais vous demander, monsieur le ministre, ce que vous comptez faire à ce propos.

Telles sont les quelques remarques que je voulais formuler après notre collègue M. Fourcade, aux demandes duquel je m'associe.

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

M. Edouard Bonnefous. Je suis heureux que M. Fourcade ait posé cette question orale avec débat. Je pense, en effet, que les observations qu'il a présentées sont d'autant plus pertinentes

qu'il a lui-même exercé des fonctions très importantes quand il était boulevard Saint-Germain et qu'il est actuellement maire de Saint-Cloud.

Il y a très longtemps que l'on parle du problème du service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud. Dans ma jeunesse, déjà du temps de mon père, quand il était député de cette circonscription, cette question revenait régulièrement, et je remarque que plus d'un demi-siècle nous sépare des récriminations de cette époque et que nous n'avons pas encore beaucoup avancé dans ce domaine, mon cher ministre.

Cependant, pour être loyal, je dois reconnaître que des efforts ont été réalisés en ce qui concerne la qualité de l'eau. Il fut un temps, pas si lointain, où la qualité de l'eau qui était distribuée à Versailles et dans les communes environnantes soulevait des protestations indignées parfaitement justifiées, puisqu'il s'agissait d'une eau vraiment malsaine. Maintenant, la population se plaint beaucoup moins. Le caractère potable de cette eau n'est plus mis en cause comme il le fut longtemps. Mais ces améliorations — M. Hugo a eu raison de le dire — ne peuvent suffire.

Nous devons demander — et cette question orale permettra peut-être d'aboutir à une solution — que l'ensemble du problème soit revu. Nous ne pouvons actuellement nous estimer satisfaits d'une légère modification du fonctionnement du service. L'unanimité politique de notre région est faite sur ce point. Profitez-en, monsieur le ministre, non seulement pour étudier la question — je crois d'ailleurs que vous la connaissez déjà — mais encore pour aboutir, je vous en supplie, à une solution dont on parle depuis plus d'un demi-siècle et qui, jusqu'à présent, n'a pas encore été mise en œuvre.

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

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Je voudrais tout d'abord remercier M. le sénateur Fourcade d'avoir posé cette question qui me permet de faire, devant le Sénat, le point de nos progrès vers une solution — qui me semble proche — de l'irritant problème du service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud.

M. le président Bonnefous a eu raison de rappeler les multiples interventions que cette question a provoquées. Comme député, j'ai entendu, à l'occasion de la discussion de chaque budget du ministère de la culture, des récriminations à ce propos et, comme ministre, j'ai eu depuis l'année dernière à examiner le dossier.

D'ailleurs, votre Haute assemblée en a déjà été saisie. En particulier au cours de votre séance du 22 novembre 1977, M. Fourcade, rapporteur général du budget de la culture, nous avait déjà exposé, comme il vient excellemment de le faire de nouveau, les raisons de l'indispensable réforme de la situation actuelle.

Grâce à l'initiative de M. Fourcade, appuyée par les deux présidents des conseils généraux, les maires des communes intéressées se sont réunis à plusieurs reprises depuis le début de cette année et ont constitué un groupe de travail.

J'ai tenu, dès mon arrivée au ministère, à évoquer personnellement cette affaire, restée en suspens depuis tant d'années et qu'il faut aujourd'hui régler. Le groupe de travail, formé par les maires, est venu m'en entretenir à plusieurs reprises. Nous avons pu, avec l'ensemble des administrations intéressées, trouver — me semble-t-il — la solution à proposer à l'ensemble des collectivités locales.

Les précisions que je peux donner aujourd'hui au Sénat au nom du Gouvernement, devraient rassurer les trois orateurs qui ont exprimé les préoccupations tout à fait légitimes des collectivités locales.

L'exposé que je vais vous faire et qui sera, je vous prie de m'en excuser, un peu long, devrait apporter aux conseils municipaux, qui auront à en délibérer, les éléments, dont ils ont besoin pour prendre position en connaissance de cause dès l'année prochaine.

M. Jean-Pierre Fourcade. Très bien.

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie. Dans la première partie de mon exposé, je ferai un rappel historique et je présenterai la situation actuelle.

Le 18 juillet 1668, deux mois après la paix d'Aix-la-Chapelle, Louis XIV offrait à la Cour une grande fête dont les jeux des eaux dans les bassins du parc de Versailles constituait l'attrait principal. Trois hommes étaient les auteurs de ce tour de force : Le Nôtre qui avait creusé les bassins, Le Vau qui avait résolu les problèmes d'alimentation en eau, Colbert qui avait supervisé l'ensemble avec son commis Perrault.

Mais on peut considérer que le premier directeur du service des eaux et fontaines de Versailles fut l'abbé Picard, qui préconisa le système des étangs et rigoles, réalisé entre 1675 et 1685, à partir de la forêt de Rambouillet.

A l'abbé Picard succéda le mathématicien Lahire, qui fit réaliser la première machine de Marly qui devait amener à Versailles et Marly l'eau de Seine considérée alors comme potable.

Après la mort de Louis XIV, le jeune roi Louis XV quitta provisoirement le château. Les fontaines publiques furent arrêtées et les eaux « bonnes à boire » — comme on disait à l'époque — furent dérivées dans les maisons particulières sans que, jusqu'à nos jours, intervienne de convention entre l'Etat et la ville de Versailles.

Plus d'un siècle et demi plus tard, suivant l'exemple de l'alimentation des propriétés particulières de Versailles, les communes au nord de Versailles, de Saint-Cloud à Noisy-le-Roi, obtinrent entre 1875 et 1890 des conventions de desserte avec l'Etat, conventions de durée limitée renouvelée par accord tacite. Les communes du sud de Versailles ont fait de même l'objet de traités, sans limitation de durée, passés entre 1901 et 1935.

Ce n'est que vers 1875 que l'eau de Seine fut considérée comme non potable. Des puits furent alors creusés d'abord à Marly vers la fin du siècle, puis à Croissy dans les années 1930. La quantité d'eau distribuée par le service des eaux de Versailles, Marly et Saint-Cloud est ainsi passée — écoutez les chiffres — de 3,5 millions de mètres cubes par an au début du siècle à 7,5 millions de mètres cubes en 1945, 15,7 millions de mètres cubes en 1961 et 26 millions de mètres cubes en 1977.

Aujourd'hui, cette solution ne peut plus être prolongée.

La raison principale en est, bien certainement, qu'il appartient — MM. Fourcade, Bonnefous et Hugo ont eu raison de le dire — aux élus locaux de décider des problèmes de gestion d'un service public qui intéresse de si près leurs administrés.

Le second inconvénient de la situation actuelle est une gestion difficile et peu rationnelle en l'absence d'une comptabilité autonome.

Je voudrais néanmoins rendre hommage à un service presque tricentenaire qui doit maintenant s'effacer pour laisser aux communes le soin de remplir une de leurs attributions essentielles : la fourniture de l'eau potable.

Depuis vingt-cinq ans, les travaux de remplacement et d'extension effectués sur les conduites, les pompes, les moteurs et toutes autres installations ont été importants. Les dépenses exposées à ce titre atteignent, en effet, 71 millions de francs.

Le service des eaux et fontaines a pu ainsi assurer la fourniture de l'eau à des populations qui ont pratiquement doublé depuis vingt ans. Elles sont passées de 175 000 habitants en 1954 à 335 000 en 1975. Même au cours de la sécheresse de 1976, grâce aux mesures prises en liaison avec les maires, les coupures d'eau ont pu être évitées, sauf un désamorçage pendant un ou deux jours à Saint-Cloud. La pureté bactériologique de l'eau fournie est redevenue bonne — M. Bonnefous a bien voulu le signaler — même si parfois l'exploitation s'est faite dans des conditions délicates.

Voilà donc le rappel historique et quelle est la situation actuelle.

J'aborderai maintenant les solutions à écarter et la solution à retenir.

Depuis longtemps, des solutions ont été recherchées — vous avez eu raison de le dire, monsieur le président — sans aboutir, compte tenu de leurs inconvénients.

Le simple rapprochement des dépenses et des recettes a d'abord été envisagé, soit par la création d'un compte spécial du Trésor, soit par la création d'un budget annexe. L'une et l'autre solution avait pour inconvénients d'augmenter le nombre des démembrements du budget de l'Etat, d'utiliser des procédures réservées à des activités à caractère national et non local et de ne pas associer les élus locaux à la gestion.

La collaboration entre l'Etat et les collectivités locales a été ensuite imaginée à l'intérieur d'un établissement public nouveau — M. le sénateur Hugo y faisait allusion tout à l'heure — qui aurait permis d'associer les maires à la gestion, l'Etat conservant la propriété des installations. Elle présentait encore l'inconvénient de faire participer l'Etat à un établissement d'intérêt local et elle ne permettait pas de fixer clairement les responsabilités de la gestion. Il en était de même pour la formule de concession par l'Etat du service à une société privée avec l'accord indispensable des communes : la situation juridique de chacune des parties ne pouvait être clarifiée.

Ainsi la seule solution — et M. Fourcade a eu raison de le dire — est de transférer aux communes, groupées en syndicat intercommunal la propriété et la gestion des installations de pompage, de traitement et de distribution.

Si une commune ne voulait pas se rattacher à ce service et si des données particulières le justifiaient, elle pourrait le cas échéant obtenir le transfert de la propriété du seul réseau concerné situé sur tout ou partie de son territoire pour le brancher sur d'autres systèmes de production d'eau potable.

Avec le troisième volet, entrons maintenant dans le domaine pratique : quelles seraient les modalités de transfert ? Comme vous le savez, le service des eaux et fontaines assume pour les domaines nationaux de Versailles et de Saint-Cloud d'autres fonctions que celles de la production et de la distribution d'eau potable et il convient de traiter l'ensemble. Dans chacun des cas, les solutions de transfert doivent être différentes.

En premier lieu, l'alimentation du domaine de Saint-Cloud en eau non potable est assurée par un système de collectes qui comporte les rigoles de la forêt de Fausses-Reposes, les étangs de Ville-d'Avray avec un aqueduc souterrain qui, passant sous l'agglomération de Ville-d'Avray, rejoint un grand réservoir qui se trouve à l'entrée du parc de Saint-Cloud.

Cet ensemble continuera à être géré par le ministère de la culture pour l'Etat, au titre de ses compétences concernant le domaine de Saint-Cloud.

Ensuite, l'ancien « service extérieur de Versailles » est formé d'un système de rigoles, d'étangs et d'aqueducs s'étendant depuis la forêt de Rambouillet jusqu'à l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines et couvre ainsi plus de 600 hectares.

Depuis juillet 1977, il ne dessert plus le domaine de Versailles. Mais il intéresse les communes d'amont en tant que réseau collecteur d'eaux pluviales et de drainage, la base de loisirs et de plein air de Saint-Quentin-en-Yvelines, en tant qu'alimentation en eau de l'étang de Saint-Quentin.

L'Etat est disposé à consentir une concession de longue durée, pour une somme symbolique, à un syndicat mixte qui regrouperait le syndicat intercommunal d'intérêt agricole du Perray avec le syndicat mixte de la base de loisirs et le syndicat communal d'aménagement de la ville nouvelle. Cette concession pour une redevance symbolique devrait, toutefois, être assortie d'un engagement des collectivités sur un programme de travaux assurant la remise en état de bon fonctionnement du réseau. M. le préfet des Yvelines a la charge d'engager les contacts préliminaires à un accord avec les collectivités locales.

Enfin, j'en viens à la production et à la distribution d'eau potable. L'alimentation en eau potable des vingt-cinq communes desservies par le réseau du service constitue actuellement 90 p. 100 de l'activité de ce service.

L'Etat propose un transfert de propriété gratuit aux communes ou à leurs groupements des installations et du réseau.

Ce transfert de propriété porterait sur le domaine public comme sur la partie du domaine privé liée à l'exploitation. Il ne comprendrait pas les réseaux internes de desserte des domaines de Versailles et de Saint-Cloud, facilement dissociables.

L'Etat, je le mentionne, souhaite cependant assortir ce transfert d'une clause de retour dans le domaine de l'Etat pour les biens transférés qui pourraient ne plus être utilisés pour le service public. Cette clause jouerait dans un délai qui doit raisonnablement être limité à trente ans.

Une disposition en ce sens sera insérée dans le prochain projet de loi de finances rectificative pour 1978, qui sera incessamment déposé devant le Parlement. Elle prévoit que le transfert de la propriété du domaine public serait effectif, au plus tard, le 31 décembre 1979 et autorise le Gouvernement à procéder à des cessions gratuites du domaine privé, aux termes de conventions passées entre l'Etat et les communes ou leurs groupements.

Tels sont les principes de dévolution des activités du service qui ont été débattus avec les membres du groupe de travail formé par les maires des communes intéressées dans les deux départements. A partir de ces principes, sur lesquels l'Etat et les collectivités locales semblent devoir aisément se mettre d'accord, les conditions d'application seront mises au point avec le syndicat d'études intercommunal dont je souhaite la constitution définitive le plus rapidement possible pour permettre de tenir la date limite que nous entendons respecter, du 1^{er} janvier 1980, pour la mise en place du nouveau dispositif.

Les conditions définitives d'application pourront s'adapter au cas et aux souhaits particuliers de chaque commune, selon les conclusions des études à mener par le syndicat d'études. Il doit

être clair dans l'esprit des élus que l'appartenance au syndicat d'études, qui me paraît nécessaire pour leur information, n'implique pas obligatoirement l'appartenance pour l'avenir au groupement intercommunal d'exploitation.

Les transferts de propriété seront, bien sûr, consentis au groupement intercommunal constitué pour recevoir les installations de production et de traitement.

Le quatrième volet concerne l'inventaire des biens à transférer.

La cession des installations et du réseau d'eau potable aux collectivités suppose que, préalablement, un inventaire des biens du service des eaux et fontaines soit effectué.

Cet inventaire est actuellement en cours. Il sera soumis aux collectivités locales intéressées après étude par les domaines.

Trois catégories de biens peuvent être distinguées.

D'abord, les réservoirs ou réseaux propres à la seule desserte des domaines nationaux de Versailles et de Saint-Cloud. Ces biens appartiennent aux domaines nationaux et ne pourront être transférés.

C'est le cas, par exemple, du réservoir nord de Montbaoron réservé aux grandes eaux et du système d'alimentation de Trianon par les sources de Rocquencourt.

C'est aussi le cas du réseau intérieur de desserte des domaines nationaux, à l'exclusion des conduites d'eau potable traversant ces domaines, qui seront transférées aux communes avec une servitude de passage dont les modalités d'exercice seront réglées par convention.

Ensuite, les biens du domaine public ou du domaine privé servant nécessairement à l'exploitation du service public, qui seront cédés gratuitement par l'Etat aux collectivités locales ou à leurs groupements.

C'est le cas des puits, des stations de pompage, des usines de traitement, des réservoirs, des conduites ou réseaux de distribution ainsi que celui des stocks et matériels, des terrains à usage de dépôt de matériel, des immeubles à usage de bureaux ou d'ateliers.

Enfin, les autres biens qui pourront être soit conservés par les domaines, soit déclassés et vendus par eux, soit loués aux collectivités locales.

C'est le cas de terrains supportant des réservoirs désaffectés. Ils pourront être récupérés par le service des domaines, qui en disposera après vérification de leur situation au regard des documents d'urbanisme, notamment au regard des réserves ou servitudes qui pourraient y être inscrites, par exemple servitude de passage de conduites encore en service.

C'est le cas de biens du domaine privé, utiles mais non indispensables pour le service public et dont le sort devra faire l'objet d'un examen commun avec les collectivités locales.

Il s'agit, par exemple, d'immeubles ou locaux d'habitation fournis aux agents du service des eaux et fontaines. Si les collectivités locales le souhaitent, ces locaux pourront être loués dans des conditions à fixer d'un commun accord entre elles et le service des domaines.

C'est le cas aussi de l'immeuble 1 bis, rue Robert-de-Cotte, et 1, rue du Peintre-Lebrun, qui est trop lié au domaine de Versailles pour être transféré. Il comporte pour partie des bureaux, magasins ou ateliers et pour partie des logements. Si les collectivités le désirent, il pourra être loué par le service des domaines de l'Etat à un prix qui tiendra compte de la précarité de la location et des servitudes qui seraient imposées au titre du domaine national et de sa protection.

Cinquième volet : l'analyse comptable. Les représentants des communes intéressées ont insisté sur l'intérêt d'une séparation comptable dans les dépenses du service des eaux et fontaines entre celles qui ressortissent au service de distribution d'eau potable et celles qui ressortissent au service propre aux domaines nationaux : fournitures d'eau non potable, entretien des réseaux intérieurs et des fontaines.

Cette séparation comptable, qui portera au moins sur les exercices 1978 et 1979 et comportera des prévisions budgétaires pour 1980, est en effet importante, non seulement pour les collectivités locales qui ont besoin d'être éclairées sur les charges entraînées par le fonctionnement du service d'alimentation en eau potable et par ses investissements en cours, mais aussi pour le ministère de la culture qui sera chargé de la gestion à l'intérieur des domaines nationaux.

La séparation comptable est relativement aisée pour les dépenses d'entretien et d'investissement qui peuvent être individualisées entre les deux natures de services. Elle est plus

difficile à effectuer pour les dépenses de personnel en l'absence d'une comptabilité analytique qui aurait permis d'évaluer les heures de travail consacrées à l'un ou l'autre service. En ce qui concerne les domaines nationaux, les travaux saisonniers de remise en état des fontaines et les jeux de grandes eaux, les dimanches et jours de fête, à la belle saison et souvent en soirée, sont assurés par des heures supplémentaires du personnel du service des eaux et fontaines. Une solution appropriée devra régler ce problème particulier.

Quoi qu'il en soit, le travail d'analyse en cours pourra être présenté, dès le début de l'année prochaine, aux collectivités intéressées et servir de base à la préparation des documents budgétaires pour 1980.

Le sixième volet concerne la fourniture de l'eau potable aux domaines nationaux. Parmi les éléments à prendre en compte dans l'analyse comptable en cours figure la fourniture de l'eau potable aux domaines nationaux.

Il n'existe actuellement de compteurs qu'en un petit nombre de points. Il faudra donc en poser à chaque point de livraison, ce qui conduira à des dépenses d'investissement notables.

D'après les estimations qui ont pu être faites, le service des eaux et fontaines consomme annuellement pour les arrosages, les bassins et jeux d'eau à l'intérieur des domaines nationaux, les besoins des logements et bureaux, environ 300 000 mètres cubes représentant un peu plus de 1 p. 100 du volume total distribué. Il constitue ainsi l'un des plus gros consommateurs.

Il sera nécessaire que les domaines nationaux achètent l'eau potable aux collectivités qui assureront cette fourniture. Il paraît normal qu'ils bénéficient d'un tarif préférentiel, comme c'est le cas souvent pour les communes ou les services publics d'intérêt général.

L'Etat veillera à ce que l'approvisionnement en eau des domaines nationaux soit, bien entendu, garanti dans les conventions de transfert des propriétés et que le tarif applicable soit fixé dans le cahier des charges. Une solution appropriée devra donc intervenir à cet égard.

Le septième volet concerne le prix de l'eau en 1979. Depuis 1975, les recettes produites par le service des eaux et fontaines sont inférieures aux dépenses d'investissement et d'exploitation.

On remarquera que les 300 000 mètres cubes consommés par le service des eaux et fontaines, soit pour les domaines nationaux, soit pour les logements et bureaux, n'entraient pas, jusqu'à présent, dans les recettes.

En 1978, le prix de vente a été relevé au 1^{er} juillet de 1,17 franc à 1,40 francs — vous l'avez souligné tout à l'heure, monsieur Hugo — soit une augmentation de 20 p. 100. Mais, les élus locaux des collectivités concernées seront amenés à intervenir dans la détermination du prix en 1979, compte tenu des éléments d'appréciation dont ils disposeront à ce moment-là.

Il est de fait que le tarif est inférieur à celui d'autres établissements. Il appartiendra toutefois aux collectivités locales d'apprécier quelles variations de prix doivent permettre d'assurer l'amélioration de la qualité des services.

Le huitième volet est relatif à l'organisation des collectivités pour la reprise du service.

Toutes les communes, totalement ou partiellement desservies par l'actuel service, pourront participer aux études préalables en adhérant au syndicat d'études et y faire connaître leurs demandes d'éclaircissements et leurs points de vue.

Mais il ne convient pas, actuellement, de préjuger la solution qui pourra être retenue par chaque municipalité en fonction de son cas particulier et des perspectives de groupement auxquelles les études peuvent conduire. Il est certain que les mailages du réseau du service des eaux et fontaines et des réseaux voisins peuvent amener à des solutions diverses, surtout pour les communes situées sur le pourtour de la zone ou comportant des enclaves actuellement desservies par le service des eaux et fontaines ou pour l'établissement public compétent qui regroupe certaines d'entre elles.

Il ne convient pas non plus de préjuger la formule d'exploitation qu'il appartiendra aux collectivités locales de choisir.

Le neuvième point intéresse l'avenir du personnel. Je tiens à féliciter les agents du service des eaux et fontaines d'avoir accompli leur mission avec une grande conscience professionnelle dans des conditions difficiles et nous devons assurer à tous ces agents, qui sont pour la plupart, je le note au passage, des fonctionnaires de l'Etat, des solutions qui ménagent leur liberté de choix et évitent de troubler leurs conditions d'existence. Le Gouvernement s'en préoccupe le premier.

Les personnels ingénieurs et techniciens titulaires — quatre ingénieurs des travaux publics de l'Etat et un assistant technique — pourront, soit être détachés ou mis en disponibilité dans les conditions générales de la fonction publique, soit poursuivre leur carrière au sein du ministère de l'environnement et du cadre de vie dans d'autres postes adaptés à leurs compétences et proposés à leur choix. Les deux assistants techniques contractuels pourront être reclassés dans d'autres services, s'ils le souhaitent.

Le personnel administratif pourra être affecté soit au ministère de la culture, soit au ministère de l'environnement et du cadre de vie ou même dans d'autres administrations, dans des postes de qualifications correspondantes. L'administration s'attachera à leur fournir des postes leur permettant de continuer à travailler sur place ou à proximité.

Le personnel de maîtrise et ouvrier est régi actuellement par un statut particulier qui date de 1963. Le rattachement de ce personnel aux deux statuts interministériels des ouvriers et du personnel de maîtrise de l'Etat est en cours et sera effectif à bref délai.

Le projet de loi qui va être déposé au Parlement dispose que ces personnels de maîtrise ou ouvrier — soixante-dix-sept agents actuellement — pourront opter entre la conservation de leur statut de fonctionnaire de l'Etat avec un détachement définitif auprès des organismes qui seront chargés de l'exploitation — détachement dont ils bénéficieront jusqu'à leur retraite — ou la renonciation à ce statut s'ils préfèrent devenir salariés de ces organismes. Le texte du projet prévoit que les communes ou leurs groupements imposeront aux exploitants éventuels de conserver aux intéressés, à titre personnel, une rémunération et les avantages qu'ils auraient acquis ou leur équivalent.

Cependant, pour les besoins permanents propres à l'entretien des installations restées attachées aux domaines nationaux et conservées par l'Etat, l'administration de ces domaines conservera sans doute quelques agents. Mais le nombre en sera réduit.

Le dixième volet traite des études préalables et de l'assistance technique aux collectivités. Les études nécessaires à la mise en place d'une nouvelle structure doivent être menées par les collectivités concernées et il leur appartiendra de lancer un appel d'offres si elles comptent faire appel à un exploitant.

En particulier, les représentants des communes ont émis les souhaits : de disposer de l'inventaire et de l'analyse comptable dont il a été parlé plus haut et qui leur seront soumis par l'administration en temps utile ; d'obtenir un diagnostic sur l'état des installations et du réseau et sur leur capacité, ainsi que sur les moyens d'accroître la production et d'améliorer la qualité de l'eau fournie ; d'établir des bilans prévisionnels d'investissement et d'exploitation suivant différentes hypothèses de croissance des besoins et d'amélioration de la qualité de l'eau, d'une part, de fixation des tarifs, d'autre part ; de pouvoir comparer les différentes formules de gestion du service et la mise en concurrence des exploitants possibles.

Pour ces études de diagnostic et de prévision, tous les éléments disponibles au service des eaux et fontaines seront à la disposition des collectivités intéressées. Les principales administrations intéressées sont associées au groupe de travail constitué auprès du conseil général des ponts et chaussées. L'aide de ce groupe de travail est acquise aux collectivités par l'intermédiaire de l'inspecteur général désigné pour être auprès d'elles le représentant de mon administration. Mais l'appel à des bureaux d'études ou à des experts qualifiés libres de toutes attaches et choisis par les communes en dehors des administrations de tutelle, sera vraisemblablement nécessaire.

La mise au point d'un financement de ces études particulières pourra être envisagée avec le syndicat d'études.

Le onzième volet est relatif à la transition financière.

Les modalités d'encaissement de recettes par le service des domaines de l'Etat, qui perçoit les redevances sur les abonnés, pose un problème de transition financière qui devra être résolu avec les représentants des collectivités locales intéressées.

En effet, le service des domaines poursuit actuellement l'encaissement des abonnements pour 1978 et des suppléments de consommation par rapport au forfait compris dans les abonnements afférents à l'année 1977. Il procédera aussi au cours de l'année 1979 aux encaissements des suppléments de consommation de 1978.

Au cours de l'année 1979 et jusqu'à la passation des conventions entre les communes ou leurs groupements et l'Etat — qui devront être conclues avant le 1^{er} janvier 1980 — le service des eaux et fontaines continuera à gérer les installations et le réseau d'eau potable. Il utilisera à cet effet les dotations inscrites au budget de l'Etat.

Si, comme le projet de loi en prévoit la possibilité, les conventions retiennent la date du 1^{er} janvier 1979 pour le transfert de la propriété des installations aux communes et pour leur prise d'effet, il appartiendra aux communes ou à leur exploitant de recouvrer les abonnements et les consommations de 1979 suivant un échéancier des recouvrements entre 1979 et 1980 qu'elles pourront mettre au point. Elles pourront ainsi bénéficier en trésorerie des rentrées procurées par les abonnements de l'année 1979 et alléger la cadence des recouvrements en attendant de rembourser à l'Etat les dépenses qui auront été exposées pour leur compte par le service des eaux et fontaines, sur crédits budgétaires durant l'année 1979.

Dans le cas contraire, c'est-à-dire si on ne retenait pas la date du 1^{er} janvier 1979 pour le transfert et pour la prise d'effet, les abonnements et les suppléments de consommation pour 1979 resteront acquis à l'Etat.

Enfin, douzième et dernier point, l'échéancier : comme prévu au cours des échanges de vues que nous avons eus avec le groupe de travail formé par les communes intéressées, le projet de loi sera déposé pour la présente session parlementaire. Les études seront très vite achevées et les communes pourront prendre position au début de 1979 sur une formule de groupement et de gestion et lancer aussitôt après l'appel d'offres éventuel pour la gestion du service. Ainsi le transfert pourrait devenir effectif dans le courant de 1979 et en tout état de cause avant le 1^{er} janvier 1980.

En conclusion, la formule retenue par le groupe de travail formé avec les élus et dont les modalités d'application restent à mettre au point d'un commun accord, concilie les intérêts de l'Etat, qui gère un service qui ne ressort plus de sa compétence et dont la gestion ne peut qu'être difficile dans les conditions où elle s'exerce actuellement, avec les intérêts des collectivités locales qui reçoivent à titre gratuit des installations et qui pourront décider de la politique à suivre en fonction des besoins et des possibilités qu'elles connaissent bien.

Les administrations centrales, régionales et départementales sont à la disposition des municipalités pour les renseigner, les assister si elles le désirent et mettre au point avec elles les conditions d'application des principes qui viennent d'être tracés devant vous.

Je veillerai personnellement, mesdames, messieurs les sénateurs, au déroulement des procédures ; je m'en tiendrai régulièrement informé.

Telles sont, je le reconnais, longuement exposées devant vous, les modalités du transfert qui pourrait être ainsi effectué au bénéfice des collectivités locales. Je voudrais remercier tout particulièrement M. Jean-Pierre Fourcade du travail personnel qu'il a mené, avec la coopération des élus des deux départements et avec mon administration pour mettre cette affaire au point. Je voudrais dire à M. le président Bonnefous, dont j'ai apprécié, comme toujours, l'intervention, que nous arrivons ainsi à régler un problème qui aura été, c'est vrai, trop souvent débattu sans trouver de solution. Désormais tout est réuni pour que l'année 1979 soit, comme on le dit dans les tragédies ou dans les comédies, je ne sais quel terme il faut choisir, l'année du dénouement. (*Applaudissements.*)

M. Jean-Pierre Fourcade. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais donner acte à M. le ministre du cadre de vie et de l'environnement de la très importante déclaration qu'il vient de nous faire.

En posant ce problème l'année dernière, lors de l'examen du budget du ministère de la culture et de l'environnement, je ne pensais pas qu'à peu près un an après nous arriverions à une perspective de solution qui concrétise le transfert à titre gratuit de l'ensemble du service actuel de la distribution d'eau potable aux collectivités locales selon des modalités qui, aussi pour les personnels — auxquels nous sommes tous très soucieux d'éviter des déconvenues — apparaissent, jusqu'à examen plus attentif de la déclaration, tout à fait satisfaisantes.

J'ai noté avec un grand intérêt que le Gouvernement nous proposerait très prochainement, dans le cadre d'un projet de loi de finances rectificative, un texte organisant ce transfert et servant de support aux conventions qui devraient être passées entre l'Etat et les collectivités locales. Je m'en réjouis.

Je souhaite que l'excellent climat de concertation qui a pu s'établir entre les représentants des maires et les présidents de conseils généraux, d'une part, les très nombreuses administrations concernées par ce problème, votre cabinet et vous-même, monsieur le ministre, d'autre part, puissent se maintenir jusqu'au dénouement.

Je crois, en effet, que l'année 1979 peut être l'année du transfert et du redémarrage de ce secteur qui intéresse, nous l'avons indiqué tout à l'heure, 335 000 habitants.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'ensemble des précisions que vous avez bien voulu nous donner.

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

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

— 7 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. de Tinguy un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi portant aménagement de la fiscalité locale directe (n^{os} 532, 1977-1978, et 50, 1978-1979).

L'avis sera imprimé sous le numéro 58 et distribué.

J'ai reçu de M. de Tinguy un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements (n^{os} 32 et 51, 1978-1979).

L'avis sera imprimé sous le numéro 59 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 8 novembre 1978, à dix heures, à seize heures trente et le soir :

1. — Discussion du projet de loi portant aménagement de la fiscalité directe locale. [N^{os} 532 (1977-1978) et 50 (1978-1979)]. — M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ; et n^o 58 (1978-1979), avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. — M. Lionel de Tinguy, rapporteur.]

2. — Discussion du projet de loi modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements. [N^{os} 32 et 51 (1978-1979)]. — M. Joseph Raybaud, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ; et n^o 59 (1978-1979), avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. — M. Lionel de Tinguy, rapporteur.]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ces projets de loi n'est plus recevable.

Le Sénat, sur proposition de la conférence des présidents, a décidé qu'il serait procédé à une discussion générale commune de ces deux textes.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures quinze minutes.*)

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

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 26 octobre 1978.

EXÉCUTION DES PEINES PRIVATIVES DE LIBERTÉ

Page 2914, 2^e colonne, art. 1^{er}, Art. 720-2, 2^e ligne :

Au lieu de : « ..., non assortie de sursis,... »,

Lire : « ..., non assortie du sursis,... ».

Ordre du jour établi par la conférence des présidents communiqué au Sénat dans sa séance du mardi 7 novembre 1978.

Conformément aux conclusions de la conférence des présidents, l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat a été établi comme suit :

A. — **Mercredi 8 novembre 1978**, à dix heures, à seize heures trente et le soir, **jeudi 9 novembre 1978**, à dix heures, l'après-midi et le soir, et éventuellement **vendredi 10 novembre 1978**.

Ordre du jour prioritaire.

1^o Projet de loi portant aménagement de la fiscalité directe locale (n^o 532, 1977-1978).

2^o Projet de loi modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements (n^o 32, 1978-1979).

La conférence des présidents a reporté à aujourd'hui mardi 7 novembre 1978, à dix-neuf heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces deux projets de loi.

D'autre part, il a déjà été décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux textes et que l'ordre des interventions dans cette discussion générale sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session.

Par ailleurs, la conférence des présidents a décidé que la discussion générale sera organisée selon les dispositions prévues par l'article 29 bis du règlement, sur une durée globale de huit heures (interventions des rapporteurs et des ministres non comprises). Chaque groupe disposera d'un temps minimal identique de trente minutes. Le temps demeurant disponible sera réparti entre les groupes et les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe en proportion de leur importance numérique. Les inscriptions de parole devront parvenir au service de la séance au plus tard aujourd'hui, mardi 7 novembre 1978, à dix-neuf heures.

B. — Mardi 14 novembre 1978.

A neuf heures trente.

1^o Deux questions orales *avec débat* jointes transmises à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Relations avec le Parlement) :

N^o 56 de M. Jean Cluzel sur la politique d'aménagement du territoire ;

N^o 129 de M. Georges Lombard relative à la mise en valeur des régions de l'Ouest.

2^o Question orale *avec débat* n^o 123 de M. Louis Brives à Mme le ministre de la santé et de la famille sur le bien-fondé du dépistage systématique de l'alcoolémie.

A quinze heures et, éventuellement, le soir.

Ordre du jour prioritaire.

3^o Projet de loi reportant la date de consultation obligatoire des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (n^o 2, 1978-1979).

4^o Projet de loi relatif aux transports publics d'intérêt local (n^o 529, 1977-1978).

5^o Projet de loi portant modification de la loi n^o 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures (urgence déclarée) (n^o 53, 1978-1979).

6^o Projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande (urgence déclarée) (n^o 54, 1978-1979).

C. — Mercredi 15 novembre 1978.

A quinze heures et le soir.

Ordre du jour prioritaire.

1^o Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n^o 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature (n^o 41, 1978-1979).

2^o Projet de loi tendant à assurer l'égalité des époux dans les régimes matrimoniaux et dans la gestion des biens de leurs enfants (n^o 278, 1977-1978).

Ordre du jour complémentaire.

3^o Discussion des conclusions de la commission des lois sur les propositions de loi de M. Henri Caillavet tendant à protéger les clients des agences matrimoniales et de MM. Francis Palmero, Jean Cauchon et Jean Francou portant statut des agences matrimoniales (n^o 49, 1978-1979).

D. — Jeudi 16 novembre 1978.

A dix heures, à quinze heures et, éventuellement, le soir.

Ordre du jour prioritaire.

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant modification des dispositions du titre I^{er} du livre V du code du travail, relatives aux conseils de prud'hommes (n^o 13, 1978-1979).

(La conférence des présidents a précédemment fixé au mercredi 15 novembre 1978, à midi, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

D'autre part, sera prononcé à quinze heures l'éloge funèbre de M. Henri Terre.

E. — Vendredi 17 novembre 1978.

A neuf heures trente et l'après-midi.

Vingt-sept questions orales *sans débat* :

N^o 2200 de M. Pierre Schiélé, transmise à M. le ministre des transports. (Aménagement de la liaison routière Epinal—Mulhouse) ;

N^o 2261 de M. René Tinant à M. le ministre des transports. (Mise en chantier du tronçon Compiègne—Reims de la liaison fluviale Seine—Est) ;

N^o 2279 de M. Francis Palmero à M. le ministre des transports (Classement dans la voirie nationale des axes empruntant les cols d'Allos, de Restefond et de la Cayolle) ;

N^o 2281 de M. Francis Palmero à M. le ministre des transports (Participation française aux travaux de reconstruction de la voie ferrée Nice—Coti) ;

N^o 2288 de M. Kléber Malecot à M. le ministre des transports (Transports routiers de matières explosives ou dangereuses) ;

N^o 2326 de M. Charles Ferrant à M. le ministre des transports (Concurrence étrangère en matière de transports maritimes) ;

N^o 2327 de M. René Touzet à M. le ministre des transports (Suppression d'un train sur la ligne Limoges—Paris) ;

N^o 2330 de Mme Hélène Luc à M. le ministre des transports (Amélioration des transports aériens entre la Corse et le continent) ;

N^o 2331 de Mme Hélène Luc à M. le ministre des transports (Situation du personnel du contrôle aérien) ;

N^o 2345 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard à M. le ministre des transports (Mauvaises conditions de transports des voyageurs sur la ligne SNCF Paris—Dourdan) ;

N^o 2348 de M. Pierre Ceccaldi-Pavard à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (Logement) (Publication des décrets d'application de la loi relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction) ;

N^o 2231 de M. Pierre Schiélé à M. le ministre de l'intérieur (Statut des cadres administratifs communaux) ;

N^o 2295 de M. Jean Cluzel à M. le ministre de l'agriculture (Prévention des accidents causés par les renversements de tracteurs agricoles) ;

- N° 2272 de M. Pierre Tajan à M. le ministre de l'agriculture (Nouveau régime des prêts fonciers du crédit agricole);
- N° 2317 de M. Jean Cluzel à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (Construction d'un nouvel hôtel des postes à Lalpasse);
- N° 2339 de M. Francis Palmero, transmise à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (Statut des gardes de l'office national de la chasse);
- N° 2306 de M. Joseph Raybaud à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (Diminution de la nappe du Var);
- N° 2308 de M. Joseph Raybaud à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie (Demande de création d'établissement public par un syndicat intercommunal);
- N° 2329 de M. Michel Chauty à M. le ministre de la défense (Protection de la pêche et de la chasse dans les mers australes);
- N° 2337 de M. Michel Chauty à M. le ministre de la défense (Intérêt porté aux commandes de navires de guerre par différents Etats);
- N° 2344 de M. René Tinant à M. le ministre de la défense (Cumul de pensions d'anciens militaires de carrière);
- N° 2338 de M. Michel Chauty à M. le ministre des affaires étrangères (Vente de deux escorteurs à l'Argentine);
- N° 2341 de M. Francis Palmero à M. le ministre de la culture et de la communication (Mesures en faveur des artistes);
- N° 2342 de M. Henri Caillavet à M. le ministre de la culture et de la communication (Atteinte au principe du pluralisme de la presse);
- N° 2349 de M. Henri Caillavet à M. le ministre de la culture et de la communication (Difficultés de la Société française de production [SFP]);
- N° 2346 de M. Guy Schmaus à M. le ministre du travail et de la participation (Situation de l'entreprise Oger de Clichy);
- N° 2352 de M. James Marson à M. le ministre de l'industrie (Situation de l'entreprise Babcock à La Courneuve).

F. — Du mardi 21 novembre 1978, à dix heures,
au dimanche 10 décembre 1978.

Ordre du jour prioritaire.

Projet de loi de finances pour 1979 (n° 560, AN).

ANNEXE

I. — QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT INSCRITES À L'ORDRE DU JOUR DU VENDREDI 17 NOVEMBRE 1978

N° 2200. — M. Pierre Schiélé rappelle à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie l'urgence que revêt la mise en œuvre effective du désenclavement du massif vosgien, notamment par l'aménagement de la liaison Epinal—Mulhouse par le col de Bussang (axe Benelux—Bâle). Cette voie extrêmement fréquentée connaît, par exemple dans la traversée de la ville de Thann, un trafic de onze mille véhicules par jour qui doit s'écouler sur une chaussée de 4,90 mètres de largeur. Cet axe n'a pourtant pas fait l'objet d'un plan d'action prioritaire, l'essentiel des moyens prévus à ce titre ayant semble-t-il été réservés à la liaison Saint-Dié—Sélestat. Aussi, il lui demande les mesures que le Gouvernement entend prendre pour résoudre, dans les délais les plus brefs, les difficultés de circulation toujours grandissantes sur cet important axe routier.

(Question transmise à M. le ministre des transports.)

N° 2261. — M. René Tinant demande à M. le ministre des transports de bien vouloir préciser la suite que le Gouvernement envisage de réserver aux conclusions des études concernant la mise en chantier du tronçon Compiègne—Reims, de la liaison fluviale Seine-Est.

N° 2279. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre des transports de vouloir bien préciser les perspectives de classement dans la voirie nationale des grandes routes reliant les Alpes-Maritimes aux Alpes-de-Haute-Provence, soit les axes empruntant les cols d'Allos, de Restefond et de la Cayolle.

N° 2281. — M. Francis Palmero expose à M. le ministre des transports qu'à la date du 19 avril 1978 le ministre des affaires étrangères lui annonçait qu'une dotation complémentaire de 6 millions de francs serait inscrite au budget de 1979, portant la participation française relative aux travaux de reconstruction de la voie ferrée Nice—Cuni à un total de 18 millions de francs conformément à la convention franco-italienne du 24 juin 1970, mais qu'il semble que cette somme soit très insuffisante pour mener à bien ce chantier, le dernier devis des travaux s'élevant à 160 millions de francs; il lui demande si la France compte, conformément au vœu de l'Italie, accorder une participation plus conséquente.

N° 2288. — M. Kléber Malécot demande à M. le ministre des transports quelles instructions il compte donner pour que les dispositions utiles soient prises afin d'éviter sur le plan du transport routier les catastrophes susceptibles d'intervenir en cas de transport de matières explosives ou dangereuses en grande quantité.

N° 2326. — M. Charles Ferrant attire l'attention de M. le ministre des transports sur les difficultés rencontrées par l'industrie des transports maritimes de notre pays ainsi que des pays membres de la Communauté économique européenne, laquelle se trouve confrontée à une importante concurrence de pays tiers qui constitue une menace grave pour les compagnies de navigation occidentales. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions que le gouvernement envisage de prendre soit au niveau national, soit au niveau communautaire, afin de mieux équilibrer les échanges par la voie maritime entre les pays membres de la Communauté économique européenne et les pays tiers.

N° 2327. — M. René Touzet appelle l'attention de M. le ministre des transports sur la décision prise par la SNCF de supprimer le train 4402 Limoges—Paris assurant la desserte de la ville d'Agenton-sur-Creuse, et permettant la correspondance avec les villes universitaires de Tours et Orléans, cette dernière étant en outre capitale régionale. Il lui indique que cette suppression n'est absolument pas compensée par le nouveau train Le Limousin, train avec supplément ne s'arrêtant pas à Argenton-sur-Creuse. Cette suppression comporte par contre de graves inconvénients pour le sud du département de l'Indre qui, ainsi privé d'une liaison ferroviaire pratique, risque de voir s'accroître sa dévitalisation. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire revenir la SNCF sur la décision de suppression du train 4402.

N° 2330. — Mme Hélène Luc attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation particulièrement défavorable des Corses vis-à-vis des transports. En effet, du fait de l'insularité il n'existe pour la Corse que deux moyens de transports utilisables: les transports maritimes et les transports aériens. Le nombre insuffisant de rotations maritimes oblige les Corses appelés à se déplacer d'urgence à utiliser l'avion. Or le coût excessif de ce mode de transport pénalise durement les familles, en particulier les plus modestes et nuit également à l'économie de ce département. Elle lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour favoriser l'usage de ce mode de transport en particulier pour augmenter le nombre de rotations sur l'ensemble des aérodromes de l'île et pour améliorer la tarification aérienne des liaisons Corse—continent—Corse pour tous.

N° 2331. — Mme Hélène Luc attire l'attention de M. le ministre des transports sur le problème de la sécurité des passagers qui empruntent les lignes aériennes et sur les conditions de travail du personnel de contrôle. La France, par sa position géographique, est un carrefour où se croisent d'importants courants aériens. En 1977, c'est plus d'un million d'appareils qui ont été pris en charge par les services de contrôle de la navigation aérienne. Chaque aiguilleur est amené à pratiquer des pointes de trafic dépassant les normes de sécurité. La grève du zèle des «aiguilleurs du ciel» a donné l'occasion à l'opinion publique de prendre conscience de ce problème. Il est maintenant évident pour tout le monde que la bataille pour la sécurité n'est pas un «alibi» mais la raison d'être de cette grève. Chacun peut s'étonner de voir que le Gouvernement traite par le mépris les revendications de ce personnel, responsable de la sécurité de milliers de passagers. La sécurité des vols est étroitement dépendante des moyens financiers que l'on consacre aux équipements techniques et au fonctionnement. A ce sujet, il faut savoir que les primes représentent de 30 p. 100 à 50 p. 100 du salaire et qu'elles n'ont pas été revalorisées suffisamment de manière à éviter la baisse du pouvoir d'achat de ce personnel. Par ailleurs, la tendance à la diminution du budget alloué pour les équipements et pour le fonctionnement se traduit par une augmentation de plus en plus importante du nombre d'«air-miss» (risques d'accidents déclarés) surtout dans la région de Paris. Elle lui demande donc de bien vouloir préciser quelles

mesures il compte prendre pour assurer la sécurité que les passagers sont en droit d'attendre et s'il entend par conséquent négocier sans préalable avec les représentants du personnel des services du contrôle au sujet de leurs revendications, à savoir l'intégration des primes dans le salaire et sa revalorisation, l'augmentation des moyens financiers accordés pour les équipements et pour le fonctionnement, la reconnaissance du droit de grève au personnel.

N° 2345. — M. Pierre Ceccaldi-Pavard attire l'attention de M. le ministre des transports sur la dégradation des conditions de transports des voyageurs empruntant la ligne SNCF de Dourdan à Paris-Austerlitz, en particulier sur le tronçon Dourdan—Brétigny. Il lui demande en conséquence : quelles mesures il entend prendre afin que les horaires soient respectés ; quelles améliorations sont envisagées pour la qualité du matériel roulant ; quels obstacles s'opposent à la création d'une liaison directe Dourdan—Paris afin que les habitants de cette région travaillant à Paris ne soient plus obligés de consacrer plus de deux heures par jour à leur transport.

N° 2348. — M. Pierre Ceccaldi-Pavard demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (Logement) de bien vouloir lui préciser dans quels délais seront publiés les décrets en Conseil d'Etat prévus à l'article 13 de la loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction, loi qui doit entrer en application le 1^{er} janvier 1979.

N° 2231. — M. Pierre Schiélé rappelle à M. le ministre de l'intérieur que depuis près de quinze ans ses services manifestent périodiquement leur intention de régler le problème du statut des cadres administratifs communaux — calqué en 1952 sur le modèle que l'Etat venait d'abandonner pour ses propres services — qui n'est adapté ni au marché de l'emploi ni aux besoins des communes. Il attire son attention sur la crise de confiance due à ces attermoiements au moment même où les plus hautes instances de l'Etat affirment leur volonté « de développer les pouvoirs locaux, notamment en modernisant le statut du personnel pour permettre aux collectivités d'assumer pleinement leurs responsabilités ». Cette crise de confiance est alimentée : par les empiètements grandissants des techno-structures de l'Etat à l'intérieur même de la gestion des communes compte tenu de l'insuffisante organisation de l'administration municipale ; par les risques d'éclatement de la fonction communale, source de désordre au sein des communes, en raison des initiatives prises tant par l'Etat que par de très nombreux conseils municipaux en accord avec l'autorité préfectorale, pour pallier une situation réglementaire inadaptée et désordonnée. En conséquence, il lui demande quelles sont les raisons qui s'opposent encore à l'adoption du projet rédigé en 1976 à la demande de son prédécesseur, et dont les modalités ont fait l'objet, sous l'autorité du président de l'association des maires de France, d'un accord unanime des maires et des personnels.

N° 2295. — M. Jean Cluzel attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur l'importance des accidents entraînant la mort d'agriculteurs à la suite du renversement de leurs tracteurs. Il lui demande de bien vouloir exposer en sus de la réglementation actuelle qui s'avère insuffisante, les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à éviter ces accidents mortels.

N° 2272. — M. Pierre Tajan attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur certaines conséquences contradictoires avec les objectifs de la politique menée en matière de structures agricoles du nouveau régime des prêts fonciers du crédit agricole défini par les décrets et arrêtés du 2 février 1978. Il constate, en premier lieu, que, malgré un différé d'amortissement de deux ans, les conditions des prêts de première catégorie attribués aux jeunes agriculteurs s'installant pour la première fois sont aggravées : le taux passe, en effet, de 5,8 p. 100 (en moyenne pondérée) à 6 p. 100 au cours des dix premières années, cependant que la durée maximum de remboursement est fixée à vingt-cinq ans au lieu de trente ans précédemment. En outre, il craint que la définition de seuils pour l'accession aux prêts bonifiés (1,50 hectare pondéré ; 10 p. 100 de la surface exploitée si celle-ci dépasse la surface minimum d'installation) n'écarte de leur bénéfice les exploitants moyens qui ne peuvent agrandir que progressivement leur fonds. Il s'étonne, d'autre part, que toutes les installations, quel que soit l'âge de l'attributaire, de même que les agrandissements jusqu'à SMI effectués à la suite de rétrocessions des SAFER ne puissent ouvrir droit aux prêts de 1^{re} catégorie. Il souhaite, enfin, que ces nouvelles dispositions tendant à restreindre l'acquisition de terres par l'exploitant soient rapidement complétées par une amélioration des conditions d'intervention du crédit agricole dans la constitution et la mobilité des parts des groupes fonciers agricoles, afin de faciliter le développement des formules locatives d'exploitation

N° 2317. — M. Jean Cluzel attire l'attention de M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie sur l'important retard apporté à la construction du nouvel hôtel des postes de Lapolisse (Allier), laquelle nécessiterait ou bien d'importants travaux de réhabilitation ou bien la disparition de l'ancien hôpital. L'utilité publique de ce projet a été déclarée par arrêté du 3 mars 1977 et chaque mois qui passe augmente d'autant le coût de la construction, le mécontentement des élus locaux ainsi que celui de l'ensemble de la population. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir exposer les dispositions qu'il envisage de prendre à brève échéance tendant à remédier à cette situation.

N° 2339. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre de l'agriculture quelles mesures il compte prendre en faveur des gardes de l'office national de la chasse, pour en faire de véritables « gendarmes » de la nature.

(Question transmise à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie.)

N° 2306. — M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie de bien vouloir prescrire une enquête sur les raisons de la diminution de la nappe du Var entre le Plan-du-Var et l'embouchure du fleuve tout au long de son cours classé domanial, le manque de pluviosité ne pouvant être seul mis en cause.

N° 2308. — M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie de bien vouloir lui préciser les raisons pour lesquelles la demande de création d'établissement public formulée par le syndicat intercommunal de Levens, Contes, l'Escarène et 7^e canton de Nice, en 1969, dès la parution des décrets de 1969, pris en application de la loi du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution, n'a jamais été suivie d'effets.

N° 2329. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre de la défense qu'une loi de 1966 a organisé la protection de la pêche et de la chasse dans les mers australes, sur les territoires contrôlés par la France. Or, il apparaît qu'un pays de l'Est exploite sans aucun contrôle ni accord la zone des 200 milles des différents plateaux concernés ; ses navires s'abritent dans les mouillages naturels et s'y livrent en toute liberté aux occupations qui l'intéressent. En conséquence, il demande si le Gouvernement a l'intention de surveiller ces zones de pêche fort importantes avec des moyens adéquats ; dans l'affirmative, envisage-t-il de construire une base navale dotée de moyens terrestres, aériens et nautiques dans les îles Kerguelen, dont les installations pourraient également servir à l'organisation et au développement des pêches françaises dans cette zone.

N° 2337. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre de la défense que la République fédérale d'Allemagne s'apprête à autoriser ses chantiers à répondre aux demandes de l'Iran pour construire une soixantaine de navires de guerre, sous-marins, frégates, dragueurs de mines, patrouilleurs rapides. La Hollande s'intéresse également à la question. Devant cette situation, il demande si notre pays s'intéresse activement aux commandes de navires de guerre que peuvent passer différents Etats, alors que nos arsenaux et chantiers spécialisés sont cruellement dépourvus de commandes.

N° 2344. — M. René Tinant demande à M. le ministre de la défense de bien vouloir expliciter la réponse apportée à sa question écrite n° 26938 du 1^{er} juillet 1978, publiée au *Journal officiel* (Débats Sénat) du 7 septembre 1978, concernant le problème de l'extension des dispositions de l'article 6 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962 ayant permis aux militaires de carrière rayés des cadres après le 2 août 1962 de cumuler éventuellement leur pension militaire de retraite avec une pension militaire d'invalidité au taux du grade.

N° 2338. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre des affaires étrangères que la France vient de vendre à la République Argentine les deux escorteurs qu'elle construisait pour la République Afrique du Sud, et dont la livraison a été annulée par suite de récentes décisions. Il lui demande de préciser quels ont été les critères qui ont permis au Gouvernement de considérer comme un client valable un Etat dont le comportement n'est pas sans poser de nombreuses questions.

N° 2341. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre de la culture et de la communication quelles sont ses intentions dans le cadre du rapport des experts de la Communauté européenne pour éviter la grave dégradation de la profession d'artiste. En France, entre 1968 et 1975, le nombre de comédiens a diminué de 25 p. 100, celui des musiciens de 32 p. 100 et celui des artistes de variétés de 45 p. 100.

N° 2342. — M. Henri Caillaud invite M. le ministre de la culture et de la communication à venir dans les délais vraiment les plus brefs devant le Sénat, exposer sa conception de la

liberté de la presse et de son pluralisme. Il lui demande d'indiquer les procédures qu'il entend mettre en œuvre pour enfin arrêter les processus redoutables de concentration faisant d'une seule personne le propriétaire de nombreuses publications au mépris de l'ordonnance de 1944 et des textes législatifs notamment de 1947. Il lui demande encore si on peut rester plus longtemps inactif et laisser porter atteinte au libre droit à l'information des Français, fondement de toute démocratie.

N° 2349. — M. Henri Caillavet invite M. le ministre de la culture et de la communication à venir exposer d'urgence devant le Sénat les propositions d'action qu'il a retenues afin de pallier les difficultés récentes mais prévisibles rencontrées par la Société française de production (SFP). Il lui rappelle les alarmes manifestées par le Sénat et les projets suggérés ou rédigés. Puisque le pire serait de persévérer dans l'erreur, au-delà d'un plan de sauvetage immédiat, il lui demande quelle politique il entend mettre en œuvre précisément pour éviter le renouvellement de tels errements nuisibles en général à la télévision et en particulier au plan des personnels, de la création et des progrès techniques.

N° 2346. — M. Guy Schmaus appelle l'attention de M. le ministre du travail et de la participation à propos du démantèlement progressif de l'entreprise du bâtiment Oger, dont le siège est à Clichy (Hauts-de-Seine). Il lui rappelle que ses services ont déjà autorisé le licenciement de 87 salariés en janvier 1978 puis de 180 salariés en juillet 1978. Cette fois-ci la direction vient d'annoncer officiellement son intention de licencier encore 234 travailleurs, ce qui prouve sa volonté d'abandonner à court terme toutes ses activités dans la région Ile-de-France. Or, la société Oger, filiale du groupe Campenon-Bernard, n'est pas en difficulté; elle s'est tout simplement « redéployée » à l'étranger, plus précisément en Arabie saoudite. Ce redéploiement est extrêmement lourd de conséquences pour l'emploi dans ce secteur de notre économie déjà très affecté. Et pourtant les besoins en logements sociaux et autres équipements collectifs sont particulièrement aigus dans notre région. Aussi il lui demande : 1° de donner les instructions les plus fermes pour que soient refusés les licenciements annoncés par la direction; 2° de prendre les dispositions nécessaires pour qu'une concertation s'engage en vue de l'ouverture de chantiers du bâtiment dans l'Ile-de-France. Il y a trop de besoins et trop de sans-travail pour que son ministère puisse avaliser ce nouveau mauvais coup contre les travailleurs et l'économie du pays.

N° 2352. — M. James Marson attire l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la situation de l'entreprise Babcock implantée à La Courneuve. Pour justifier un licenciement collectif de près de 400 personnes, la direction de cette entreprise avait invoqué l'an dernier la réduction du carnet de commandes de l'entreprise dont la part la plus importante était constituée par les commandes d'EDF. Trois faits récents invalident cet argument : 1° le Gouvernement vient d'autoriser EDF à lancer un appel d'offres pour la construction d'une centrale thermique au Havre de 600 mégawatts intéressant directement l'entreprise Babcock. D'autres centrales thermiques sont d'ailleurs nécessaires; 2° le conseil régional d'Ile-de-France, dans sa séance du 24 octobre 1978, estime que les besoins du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine nécessitent la construction de nouvelles usines d'incinération des résidus urbains avec récupération de l'énergie produite dont Babcock pourrait très bien se charger. Les besoins pour ces seuls départements font apparaître un marché national important; 3° la récente commande auprès de la Fives Cail Babcock de quatre centrales de récupération de ce type pour Miami. Devant la relance actuelle de l'activité de l'entreprise Babcock d'une part, et les nouvelles perspectives qui lui sont offertes, d'autre part, il lui demande quelles démarches il compte entreprendre auprès de la direction de cette entreprise et de ses clients potentiels pour que de telles possibilités se traduisent en commandes, ce qui permettrait au personnel licencié de retrouver un emploi et à notre pays un riche potentiel injustement sacrifié.

II. — QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR DU mardi 14 novembre 1978.

N° 56. — M. Jean Cluzel demande à M. le Premier ministre quelle politique le Gouvernement compte suivre en matière d'aménagement du territoire, pour assurer à la fois le renouveau de la France rurale et la décentralisation des responsabilités sur le triple plan régional, départemental et communal.

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre [Relations avec le Parlement].)

N° 129. — M. Georges Lombard demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Relations avec le Parlement), dans la perspective de la mise au point d'une politique plus

dynamique de l'aménagement du territoire, quelles dispositions il compte prendre en faveur de l'ensemble de l'Ouest français, compte tenu du fait que la crise économique a provoqué une perturbation d'autant plus sensible que les efforts entrepris dans ce secteur géographique commencent à peine à porter leurs premiers fruits. Il lui demande notamment quelles mesures le Gouvernement envisage de proposer ou de prendre dans le domaine de l'emploi et, dans cette perspective, quelles priorités au titre de l'aménagement du territoire il entend dégager au niveau des infrastructures essentielles comme du développement et de l'implantation d'industries nouvelles ou d'éléments du secteur tertiaire.

N° 123. — Les travaux remarquables du congrès international de pharmacologie de Paris paraissant établir que les réactions aux médicaments peuvent être différentes suivant la saison, le climat, l'âge, le sexe, le poids, la stature, le volume sanguin, l'hérédité ou l'alimentation de chaque individu, M. Louis Brives demande à Mme le ministre de la santé et de la famille si elle ne considère pas que l'effet de l'alcool, susceptible d'altérer plus ou moins la faculté ou les réflexes d'un conducteur de véhicule, peut également varier dans des conditions identiques. Dans l'affirmative, il lui demande si elle estime équitable la loi n° 70-597 du 9 juillet 1970 généralisant le dépistage par air expiré et fixant uniformément, aux termes de l'article 1^{er} (alinéa 1), à 0,80 g pour 1 000 le seuil d'alcoolémie à ne pas dépasser sous peine de graves sanctions, spécialement en cas de récidive (alinéa 2, même article 1^{er}).

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 7 NOVEMBRE 1978

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Collectivités locales : crédits pour le service de surveillance de l'interclasse.

2354. — 4 novembre 1978. — M. Henri Tournan rappelle à M. le ministre de l'éducation que les règlements départementaux, approuvés par les conseils départementaux de l'enseignement primaire, prévoient que le service de surveillance de l'interclasse — auquel n'est plus astreint l'instituteur ou l'institutrice — est assuré par du personnel municipal agréé par l'inspecteur d'académie et éventuellement par l'instituteur ou l'institutrice, qui seront alors rémunérés au taux de l'heure de surveillance; il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour compenser cette charge supplémentaire qui va grever les budgets communaux, en particulier ceux des petites communes rurales.

Sauvegarde de l'institut de recherches de la sidérurgie.

2355. — 4 novembre 1978. — M. Philippe Machefer expose à M. le ministre de l'industrie que la société Ugine-Aciers a fait récemment connaître son intention de ne plus cotiser à l'institut de recherches de la sidérurgie française à compter du 1^{er} janvier 1979. Ce projet d'Ugine de ne plus participer au financement de la recherche collective en sidérurgie sera logiquement suivi par d'autres producteurs d'acier et conduirait alors à la disparition de ce centre de recherches. Il lui demande ce qu'il compte faire pour éviter cette disparition.

Nuisances causées par l'exploitation de carrières.

2356. — 4 novembre 1978. — M. Philippe Machefer expose à M. le ministre de l'industrie que la Société des ciments Lafarge, sans attendre la fin de la procédure judiciaire entreprise par la commune de Limay, a entrepris l'exploitation en carrières de 222 nouveaux hectares à l'Ouest de la route nationale 183 sur les territoires des communes de Limay, Follainville, Fontenay-Saint-Père et Guitrancourt. Cette action, qui s'est heurtée à la vive opposition de la population et des élus locaux, s'est effectuée dans un site protégé fournissant Limay en eau potable et constituant pour l'ensemble de l'agglomération mantaise une réserve d'espace de loisirs et de sports. Elle lèse gravement les droits des propriétaires voisins et outrepassé les droits d'exploitation tels qu'ils sont définis par les nouveaux règlements du code minier. Elle ne saurait se traduire en contrepartie par la création d'emplois nouveaux puisque des

techniques automatisées de production seront utilisées dans les nouvelles installations prévues par la société. Il lui demande quelles mesures il envisage pour répondre aux intérêts des habitants de la région mantaise.

Fermeture éventuelle de la raffinerie Elf de Valenciennes.

2357. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Carous** expose à **M. le ministre de l'industrie** qu'à la date du 1^{er} novembre 1978, un quotidien régional du Nord s'est fait l'écho d'une information aux termes de laquelle la raffinerie Elf de Valenciennes serait menacée de fermeture à plus ou moins brève échéance. Il lui demande si ces bruits sont fondés et, dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre pour éviter ce qui constituerait une aggravation dans la situation économique déjà très difficile dans le Valenciennois.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 7 NOVEMBRE 1978

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 75. — 1. Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« 2. Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« 3. Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Associations de résistants : possibilité de poursuivre en justice.

27933. — 7 novembre 1978. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'un projet de loi permette aux associations de résistants et victimes du nazisme de poursuivre en justice les diffamateurs et insulteurs de la Résistance, les apologistes de la trahison, de la collaboration et des crimes nazis. Il lui demande ce qu'il envisage pour régler ce problème.

Plan de relance de l'éducation physique : contestation.

27934. — 7 novembre 1978. — **M. René Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur le plan de relance de l'éducation physique et sportive, qui a fait l'objet de nombreuses réactions, tant par les enseignants du sport que parmi les parents des élèves concernés. Il lui demande si la réduction du droit à deux heures du temps consacré à l'animation sportive n'aura pas comme conséquence de dangereusement compromettre la vie sportive dans nos communes. Si, par ailleurs, l'obligation qui est faite aux professeurs d'éducation physique et sportive d'assurer deux heures supplémentaires de cours par semaine semble être en contradiction avec les nouvelles décisions du Gouvernement sur l'aménagement du temps de travail, il souligne que les dispositions qui viennent d'être prises ne semblent pas corrélativement s'insérer dans la lutte contre le chômage.

Bâtiments d'élevage : nouveau régime de financement.

27935. — 7 novembre 1978. — **M. René Chazelle** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'émotion légitime qu'a provoquée dans les milieux agricoles la parution de la circulaire du 28 juillet 1978 concernant le régime de financement des bâtiments d'élevage. Ces nouvelles dispositions aboutissent à la suppression des subventions aux bâtiments d'élevage dans les zones de plaine,

leur diminution dans le monde défavorisé de montagne, la limitation à 5 ans au lieu de 15 de la bonification des prêts spéciaux, classés sous la rubrique « élevage », pour tous les éleveurs qui ne bénéficient pas d'un plan de développement. Il lui demande s'il n'envisage pas, compte tenu des conséquences très graves que peut avoir ce nouveau régime sur l'élevage ovin et porcin, d'assouplir les dispositions contenues dans la circulaire précitée. Ces mesures sont susceptibles de réduire la production de notre agriculture dans une branche importante risquant ainsi de ne plus être compétitive dans un domaine essentiel pour notre économie.

Collectivités locales : nécessité de faire appel à un architecte.

27936. — 7 novembre 1978. — **M. René Chazelle** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** si les conséquences de l'application de l'article 3 de la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture ne vont pas à l'encontre de l'intérêt des collectivités locales. Cet article 3 impose l'intervention d'un architecte pour l'établissement de tout projet architectural qui nécessite la délivrance d'un permis de construire. Les collectivités locales devront maintenant recourir à des architectes, ce qui augmentera le coût financier de la construction du fait que les honoraires des architectes sont, naturellement vu leurs qualités, plus importants que ceux donnés à des cadres techniques qui solliciteraient la prime de technicité. Il lui demande, compte tenu des charges supplémentaires mises de ce fait au budget des communes ainsi que le processus administratif, s'il ne conviendrait pas d'assouplir les dispositions de la loi du 3 janvier 1977.

Centre postal d'Orly : avenir.

27937. — 7 novembre 1978. — **M. Serge Boucheny** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** ce qu'il adviendra du centre d'Orly et de ses personnels, dans le cadre d'une automatisation du centre de tri.

Avenir de la postale Air France.

27938. — 7 novembre 1978. — A l'heure actuelle Air France assure l'entretien et le service du transport aérien des postes et télécommunications, **M. Serge Boucheny** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** : 1° s'il est prévu, dans le cadre de la baisse d'activité à Orly, que ce soit la compagnie privée AES qui se charge en tout ou en partie de cette activité ; 2° quel est l'avenir de la postale Air France en matériel volant ; 3° où en est l'acquisition par les P. et T. des quatre Transall ; 4° où en est l'acquisition d'un cinquième Transall supplémentaire pour permettre une exploitation convenable et réouvrir la ligne Rennes—Brest cédée à Uni Air.

Plan Scarlett : date d'application.

27939. — 7 novembre 1978. — **M. Serge Boucheny** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** : 1° quelles seront les lignes et les escales prévues dans le « plan Scarlett » de restructuration du réseau aérien postal, et à quelle date sera-t-il mis en place ; 2° s'il peut lui indiquer où sera implantée la postale actuellement basée à Orly et quelle sera la date de cette implantation.

Air France : transfert de l'entretien des avions au groupe Atlas.

27940. — 7 novembre 1978. — Dans le cadre de la réorganisation de l'Aéroport de Paris par l'aménagement des activités à Orly, la révision de la flotte d'Air France sera du ressort du groupe Atlas en 1985. **M. Serge Boucheny** demande à **M. le ministre des transports** pour quelles raisons la compagnie nationale accepte de perdre son savoir dans sa spécialité d'entretien des équipements avions de sa flotte au bénéfice de Lufthansa, Alitalia, Iberia et Sabena.

Air France : transfert d'activités d'Orly à Roissy.

27941. — 7 novembre 1978. — Dans le cadre de la baisse d'activité de l'aéroport d'Orly, **M. Serge Boucheny** demande à **M. le ministre des transports** de bien vouloir lui indiquer s'il est prévu le transfert de l'activité armement d'Air France (DMLA) à la Servair. Dans la perspective du transfert des activités Air France à Roissy, il lui demande ce qu'il adviendra de l'hôtellerie et des personnels actuellement basés à Orly.

Collectivités locales : fiscalité des cessions faites à l'amiable.

27942. — 7 novembre 1978. — **M. Michel Moreigne** demande à **M. le ministre du budget** les raisons qui s'opposent à l'application, à partir du 1^{er} janvier 1977 au lieu du 1^{er} janvier 1978, des nouvelles dispositions résultant de l'article 28 de la loi de finances pour 1978 (n° 77-1467 du 31 décembre 1977) étendant le bénéfice de l'abattement de 75 000 francs sur les plus-values immobilières aux cessions faites à l'amiable aux collectivités locales et à leurs établissements publics. Il s'agirait en l'espèce d'une mesure de justice qu'il semblerait judicieux de faire appliquer.

Parkings privés : sécurité.

27943. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'intérieur**, dans le but de renforcer la sécurité, que les dispositions de l'arrêté du 10 septembre 1970 concernant les parkings privés soient étendues aux immeubles construits avant cette date.

Cantines scolaires : personnel de surveillance.

27944. — 7 novembre 1978. — **Mme Brigitte Gros** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui faire connaître l'étendue de la responsabilité des personnels affectés dans les communes à la surveillance des cantines scolaires depuis que les instituteurs ont été dégagés de toute obligation à cet égard. Elle demande, par ailleurs, si ces personnels sont soumis à l'autorité du directeur de l'école.

Maintien des écoles primaires en milieu rural.

27945. — 7 novembre 1978. — **Mme Brigitte Gros** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le nécessaire maintien des services publics en milieu rural et en particulier sur le maintien du service public d'enseignement. Elle observe que, si la circulaire n° 75-120 du 12 mars 1975 a permis de ramener le nombre des fermetures d'écoles de 697, en 1974, à 435 à la rentrée de 1977, les effets de la circulaire n° 77-488 du 16 décembre 1977, abaissant le seuil de fermeture des écoles de douze à neuf élèves, ne semblent pas avoir été publiés pour l'année 1978. Elle remarque, d'autre part, qu'il ne s'agit pas seulement du maintien des écoles, mais parfois de leur réouverture dans des communes où l'exode rural est terminé et où, au contraire, des familles viennent s'installer à nouveau. Elle demande s'il ne conviendrait pas d'organiser la réouverture de ces écoles si utiles à l'expression des solidarités locales et à l'amélioration des conditions de l'enseignement.

Prix de l'eau : harmonisation des tarifs.

27946. — 7 novembre 1978. — **Mme Brigitte Gros** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les écarts importants qui affectent le prix de l'eau en France. Elle observe que, souvent, ces écarts sont dus aux conditions spécifiques du service public local de l'eau, aux difficultés de la production et de la distribution, compte tenu des variations climatiques, des ressources exploitables, de la nature des sols, mais qu'ils semblent parfois excessifs. Elle demande si les instructions qui étaient annoncées par le ministre de l'intérieur en juillet 1978 et qui devaient souligner l'intérêt qui s'attache, d'une part, à une politique de vérité des tarifs des régions d'eau et, d'autre part, au contrôle strict des variations de prix dans le cas de gestion contractuelle, par concession ou affermage, pourront être appliquées dans des délais rapprochés.

Lancement de la construction d'un moyen-courrier européen.

27947. — 7 novembre 1978. — **M. Serge Boucheny** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la lettre, restée sans réponse, que le comité central d'entreprise de la SNECMA lui a adressé le 3 février dernier au sujet du lancement du programme du moyen-courrier européen équipé de CFM 56. Le comité central d'entreprise y faisait la démonstration que cet avion était vital pour l'industrie aéronautique française et qu'il y aurait nécessité d'une décision politique immédiate pour le lancement de ce moyen-courrier qui permettrait de répondre rapidement aux besoins ; de placer l'industrie française en position de force dans le cadre de négociation avec des partenaires éventuels ; de maintenir et de développer le potentiel technique et industriel de l'aéronautique française ; de diminuer l'emprise de l'industrie aéronautique américaine sur le marché du transport civil européen et de freiner

l'inondation du marché par les moyen-courriers du type 727 et 737. L'absence d'une décision rapide concernant cet avion conduirait inévitablement les entreprises françaises à une situation de sous-traitance vis-à-vis des entreprises américaines, à la « déqualification » des travailleurs et à l'absence de l'industrie française du marché des moyen-courriers. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quelles décisions compte prendre le Gouvernement au sujet du lancement du moyen-courrier européen.

*Postes d'attachés de direction
au centre psychothérapique d'Ainay-le-Château.*

27948. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les difficultés rencontrées par le centre psychothérapique d'Ainay-le-Château pour pourvoir deux postes d'attachés de direction de 3^e classe qui ont fait l'objet, l'un de sept publications et l'autre de cinq publications et n'ont toujours pas trouvé de titulaires. Il lui demande quelles mesures elle a prises ou elle compte prendre pour pallier cette situation.

Amélioration des pensions d'invalidité.

27949. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait qu'en augmentant d'une manière relativement minime les cotisations salariales, il serait sans doute possible de porter de 30 à 50 p. 100 du salaire de référence la pension d'invalidité du premier groupe et de 50 à 75 p. 100 du salaire de référence les indemnités journalières de maladie à compter du quarante-sixième jour d'arrêt de travail ainsi que les pensions d'invalidité du deuxième groupe. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre en concertation avec les organisations syndicales tendant à rechercher une solution à ce problème d'augmentation nécessaire des pensions d'invalidité.

Coordination des régimes sociaux Métropole - Dom-Tom.

27950. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la réponse apportée à sa question écrite n° 23-962 du 13 juillet 1977 (JO du 18 novembre 1977, Débats parlementaires, Sénat) concernant la nécessaire coordination des régimes sociaux entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer et notamment la Polynésie française. Il lui avait été répondu que la mise en œuvre de dispositions en ce sens faisait l'objet d'études en liaison avec les services de **M. le secrétaire d'Etat** aux Dom-Tom de manière à aboutir à une coordination effective, telle qu'elle existe déjà avec le régime en vigueur sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser l'état actuel de ces études et la suite qu'elle envisage de réserver à leurs conclusions.

*Revalorisation de la situation des agents d'exploitation
de la branche recette-distribution.*

27951. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** de bien vouloir lui préciser l'état actuel des négociations engagées avec les départements ministériels intéressés concernant la revalorisation de la situation des agents d'exploitation de la branche « Recette-distribution », laquelle ne manquerait pas de rejaillir sur la situation des personnes de cette même branche ayant cessé leur activité.

Réorganisation régionale des télécommunications.

27952. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** exprime à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** l'inquiétude que suscite chez les élus la réorganisation des télécommunications consistant à remplacer les vingt directions régionales actuelles par neuf délégations de zones qui regrouperaient une à quatre régions et qui seraient elles-mêmes subdivisées en directions opérationnelles du territoire, qui ne correspondraient pas aux départements, mettraient en cause, au niveau des décisions en matière de télécommunications, les structures politico-administratives de la France et que cette réforme tendrait à ce que le centre de ces décisions s'éloigne de l'échelon régional sans qu'une véritable concertation puisse s'établir entre les délégués de zones et les représentants des habitants des régions concernées. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre ou les instructions qu'il compte donner afin de remédier à cette situation.

Taux de la TVA pour la restauration.

27953. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur les différents taux de TVA existant dans le domaine de la restauration et lui demande s'il envisage d'assujettir l'ensemble de la profession au taux de 7 p. 100 auquel sont déjà soumis l'hôtellerie et la restauration d'entreprises.

Yvelines : zones de validité de la carte orange.

27954. — 7 novembre 1978. — **M. Philippe Machefer** expose à **M. le ministre des transports** que les limites de la zone de carte orange ne coïncident pas, dans le département des Yvelines, avec la nouvelle géographie urbaine résultant de l'accroissement de la population. Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple, les habitants de la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines doivent payer plein tarif pour se rendre à Rambouillet ou à Dourdan. De multiples exemples d'une telle anomalie pourraient être cités. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier à cette anomalie.

Yvelines : difficultés de transport dans certains cantons.

27955. — 7 novembre 1978. — **M. Philippe Machefer** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les difficultés de transport que connaît le canton de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Les services de car existant sont mal adaptés aux horaires de travail des utilisateurs. Les communes, si elles veulent réaliser une amélioration des transports en commun, sont contraintes d'envisager de subventionner les compagnies déficitaires, alors que celles desservies par la SNCF ou la RATP ne participent pas, à juste titre, à résorber ce déficit. Il y a là une injustice grave à l'encontre des populations rurales des Yvelines. Il lui demande les mesures que l'Etat compte promouvoir pour, sans transfert de charges aux communes, assurer à tous ceux qui n'ont pas la possibilité d'avoir une voiture personnelle ou veulent en réduire l'utilisation, des conditions égales de déplacement dans les transports en commun.

Régime des prêts du Crédit agricole.

27956. — 7 novembre 1978. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre de l'économie** les raisons qui interdisent à l'agriculture de bénéficier des disponibilités du Crédit agricole (environ 65 milliards) alors que de très nombreux travaux indispensables au maintien de l'activité économique en milieu rural (adduction d'eau, projet hydraulique, remembrement, force électrique, etc.) sont ou annulés ou suspendus.

Carburants auto : possibilité de rabais.

27957. — 7 novembre 1978. — **M. Henri Caillavet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les conséquences des décisions du Gouvernement donnant des possibilités de vendre les carburants auto avec rabais, ce qui pose aux détaillants de véritables difficultés. Il lui demande si le fait d'accorder de semblables privilèges à un réseau de distribution ne tombe pas sous le coup de la loi portant concurrence alors que les prix sont contrôlés par l'Etat et si ces mesures ne risquent pas, en détournant la clientèle des petits détaillants, de mettre en péril le tissu de la distribution précisément diversifiée pour le plus grand service de la population.

Collectivités locales : seuil de prise en compte de l'augmentation de la population.

27958. — 7 novembre 1978. — **M. Henri Caillavet** souligne à l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** les difficultés que rencontrent les communes quant à l'application du décret du 16 mars 1974, lequel impose un seuil de 20 p. 100 pour la prise en compte de l'augmentation de la population légale. Il lui demande s'il n'envisage pas, à l'occasion de la réforme des collectivités locales, d'abaisser par exemple ce seuil à 15 ou 10 p. 100 précisément pour protéger les initiatives des communes.

Conjoints divorcés et survivants : pensions de réversion.

27959. — 7 novembre 1978. — **M. Charles de Cuffoli** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les conditions d'application de l'article L. 351-2 du code de la sécurité sociale modifié par l'article 39 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 et de l'article 42 de ladite loi relatifs à l'attribution des pensions de réversion aux conjoints divorcés et aux conjoints survivants des assurés

décédés. Ces dispositions prévoient que la pension de réversion est partagée entre le conjoint survivant et le ou les précédents conjoints divorcés non remariés au prorata de la durée respective de chaque mariage. Il lui expose qu'en raison de la longueur excessive de certaines procédures de divorce, l'assuré et son futur conjoint décèdent souvent de vivre maritalement sans attendre le prononcé du divorce. Plusieurs années s'écoulent parfois entre le commencement de cette union de fait et sa régularisation par le mariage après le prononcé définitif du divorce. Il serait inéquitable que la date du mariage soit seule retenue pour le calcul des droits alors que des considérations de simple procédure ou les artifices dilatoires du précédent conjoint en ont retardé à l'excès la célébration. Cette situation serait plus critiquable encore dans le cas où le divorce est prononcé aux torts du précédent conjoint ou d'une manière générale, lorsque ce dernier a exclu l'assuré du foyer conjugal ou l'a abandonné. Il lui demande, en conséquence, si les périodes pendant lesquelles ces couples ont vécu maritalement peuvent être prises en compte dans le calcul des droits. Il lui demande également si le décret d'application prévu à l'article 42 de la loi susvisée en ce qui concerne les professions libérales et les clercs de notaire tiendra compte de ces cas particuliers.

Education physique : absence de création de postes de professeurs.

27960. — 7 novembre 1978. — **M. Paul Jargot** expose à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** les graves conséquences que ne manqueront pas d'avoir l'absence de créations de postes de professeurs d'éducation physique et sportive, dans le projet de loi de finances pour 1979. Cette décision va tout à fait à l'opposé des dispositions du programme d'action prioritaire n° 13, qui prévoyait la création de 5 000 postes de 1976 à 1980. Elle va accroître le nombre de titulaires du certificat d'aptitude pédagogique à l'éducation physique et sportive en chômage. Il lui demande, d'une part, de respecter au minimum les mesures prévues au VII^e Plan, en matière de créations de postes, d'autre part, en accord avec le ministre des universités, d'habiliter dès cette année la maîtrise en sciences et techniques des activités physiques et sportives.

Sociétés musicales locales : aide de l'Etat.

27961. — 7 novembre 1978. — **M. Octave Bajoux** expose à **M. le ministre de la culture et de la communication** le vif intérêt que revêt pour l'animation de nos communes la présence de sociétés musicales locales (fanfares, harmonies, musiques municipales ou autres) mais il souligne aussi les difficultés financières qu'elles rencontrent pour se maintenir en activité et pour mener à bien leur mission, surtout dans les petites et moyennes communes. Les responsables de ces sociétés sont conscients de l'effort qui est consenti en leur faveur notamment par les municipalités mais ils estiment que cet effort reste insuffisant en face des besoins qui vont croissant et ils souhaitent que l'Etat apporte une contribution significative. Il lui demande, en conséquence : 1° si l'Etat accorde actuellement des aides directement ou indirectement aux sociétés musicales locales ; dans l'affirmative, quel en est le montant pour l'exercice 1978, quels en sont les bénéficiaires et les modalités de répartition ; 2° les mesures qu'il compte prendre pour aider plus efficacement les sociétés musicales dont l'intérêt n'est plus à démontrer.

ANPE de Thionville : nomination d'un chef de service.

27962. — 7 novembre 1978. — **M. Robert Schmitt** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur le fait que l'agence nationale pour l'emploi (ANPE) de Thionville (Moselle) est sans chef de service et partant sans responsable permanent depuis plus d'un mois. En effet le précédent chef d'agence a quitté ses fonctions le 29 septembre dernier et son remplacement ne serait pas envisagé dans l'immédiat. Cette situation est anormale dans cette région thionvilloise où les problèmes de l'emploi se posent avec une particulière acuité compte tenu de la conjoncture économique défavorable due essentiellement à la crise de la sidérurgie. Il convient de remarquer que 6 657 demandeurs d'emploi étaient inscrits fin septembre à l'ANPE de Thionville, soit 6,52 p. 100 de la population active de cet arrondissement. Cette tendance ne peut malheureusement que s'accroître dans les mois à venir. De plus la réalisation du projet d'implantation d'une centrale nucléaire à Cattenom près de Thionville et le projet d'installation de l'industrie automobile dans ce bassin ne peuvent qu'entraîner une augmentation du volume des affaires traitées par l'ANPE de Thionville. C'est pourquoi il le prie instamment d'envisager de désigner dans les meilleurs délais possibles un nouveau chef de service à l'ANPE de Thionville.

PEGC : revendications.

27963. — 7 novembre 1978. — **M. Louis Longueue** expose à **M. le ministre de l'éducation** que les personnels du « collège unique » présenté comme fondement de la réforme du système éducatif comprennent des catégories diverses dont les conditions de travail et de rémunération sont très disparates. C'est ainsi qu'un professeur certifié doit un service hebdomadaire de dix-huit heures, un PEGC (professeur d'enseignement général de collège) vingt et une heures, un instituteur spécialisé vingt-trois heures. Or, ils accomplissent le même travail, en fonction des mêmes programmes, devant les mêmes élèves des mêmes classes du même collège. Non seulement il est injuste que l'horaire de service soit différent pour des personnels qui accomplissent le même travail, mais il est anormal que ceux qui reçoivent la rémunération la plus faible fournissent l'horaire le plus lourd. A cet égard, des promesses formelles avaient été faites par le précédent ministre de l'éducation concernant un abaissement progressif des maximum de service des PEGC. Des mesures concrètes précises avaient été annoncées par l'organe officiel du ministère : le *Courrier de l'éducation* n° 64 du 30 janvier 1978 et n° 66 du 27 février 1978 et par un communiqué officiel du 21 octobre 1977. Certaines de ces mesures devaient entrer en application dès cette rentrée, notamment l'abrogation de l'obligation des heures supplémentaires pour les PEGC, l'abaissement à vingt heures de leur horaire hebdomadaire et la création d'un grade unifié de Principal de collège. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles mesures il compte prendre afin que soient rapidement tenus les engagements officiels qui avaient été pris au sujet de ces problèmes par le précédent ministre de l'éducation.

Réorganisation des transports ferroviaires : difficultés des grossistes en fleurs.

27964. — 7 novembre 1978. — **M. Victor Robini** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les difficultés rencontrées par la profession de grossistes en fleurs sur la côte d'Azur, depuis la réorganisation du transport ferroviaire assuré par le SERNAM. Les principaux problèmes posés aux expéditeurs de fleurs concernent la tarification tant dans ses méthodes que dans son niveau. Si l'on compare les tarifs appliqués en matière d'expédition de fleurs à ceux pratiqués pour le transport de voyageurs, on constate que les premiers sont exagérément élevés. De plus, les barèmes en vigueur sont extrêmement complexes, ne serait-il pas plus simple d'adopter un système uniforme. Est-il normal qu'il existe par exemple une majoration de 20 p. 100 en ce qui concerne les expéditions du dimanche. L'augmentation de 70 p. 100 des tarifs semble aujourd'hui totalement disproportionnée et met en péril l'activité d'exploitation florale dont l'importance n'est plus à souligner dans notre région. La SNCF a une mission de service public, elle ne doit pas accentuer le handicap que crée l'éloignement pour notre région, en pratiquant des tarifs excessifs.

Hôpitaux : difficultés financières.

27965. — 7 novembre 1978. — **M. Paul Séramy** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** quelles mesures elle entend prendre pour pallier les difficultés financières qui se révèlent dans un nombre important d'hôpitaux. Les raisons fondamentales se situent, d'une part, au niveau des prix de journée qui doivent désormais tenir compte de plafonds d'augmentation « recommandés » s'appliquant soit aux dépenses de personnel, soit à celles de fonctionnement. Ils restent, d'évidence, en dessous du coût de revient réel du service rendu. D'autre part, les réserves d'amortissement et le service de la dette sont incompressibles ; la durée du séjour en hôpital, grâce aux techniques et thérapeutiques modernes, se réduit de plus en plus, alors que les frais d'examen et d'intervention s'accroissent. Les remboursements sont encaissés avec beaucoup de retard, ce qui a pour conséquence de mettre bon nombre d'établissements hospitaliers en rupture de trésorerie, sur des périodes correspondant à plusieurs mois et dont la durée tend à s'amplifier de plus en plus. L'une des conséquences immédiates est le non-paiement des fournisseurs avec, à terme, la crainte de ne pas pouvoir faire face à la paye du personnel. Si aucun remède n'est apporté rapidement, on risque à plus ou moins long terme de se trouver devant une situation irréversible qui mettrait l'hôpital dans l'impossibilité d'assurer sa mission. Il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour remédier à cette situation.

Annuaire téléphonique : précision du code postal.

27966. — 7 novembre 1978. — **M. Paul Séramy** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** si, afin d'améliorer le service rendu aux abonnés du téléphone, il serait possible d'indiquer dans les annuaires le numéro du code postal face au nom de chacune des communes desservies.

Règlement des créances de l'Etat : application plus rigoureuse des textes.

27967. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur le fait qu'un certain nombre de décrets, d'arrêtés et de circulaires, mettant en œuvre les décisions arrêtées par le Gouvernement en matière de règlement de créances nées de l'exécution d'un marché de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics à caractère administratif, et non mandatées dans les délais réglementaires (décrets publiés au *Journal officiel* du 31 août 1977, ainsi que des circulaires émanant du ministère de l'équipement en date du 15 décembre 1977 concernant la sélection des entreprises dans le cadre des appels d'offres restreints, et les modes de dévolution des marchés publics et protection des sous-traitants publiée pour ce qui la concerne le 7 mars 1978) semblent ne pas être appliqués avec la vigueur souhaitée. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à faire respecter, d'une part, la volonté du législateur et, d'autre part, celle du Gouvernement en la matière, ce qui permettrait notamment à un très grand nombre d'entreprises d'assurer normalement leurs besoins de trésorerie et éviter ainsi des décisions ou réactions bancaires préjudiciables.

Taxis stationnés à l'aéroport d'Orly : nombre insuffisant.

27968. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le nombre relativement peu important de taxis autorisés à stationner dans l'enceinte de l'aéroport d'Orly. En effet, celui-ci fixé à quarante voitures depuis le début de l'année 1973 n'a jamais été modifié malgré l'importante évolution du trafic depuis cette date et la défection de deux personnes depuis 1974. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à autoriser un nombre plus important de taxis à stationner dans l'enceinte de cet aéroport et à très court terme de procéder à tout le moins au remplacement des deux taxis ayant cessé l'exercice de leur profession.

Formation des éducateurs sportifs : décret d'application concernant le plafond des déductions des dépenses des entreprises.

27969. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** de bien vouloir préciser les perspectives d'échéance de publication du décret prévu à l'article 16 de la loi n° 75-988 du 29 octobre 1975 relative au développement de l'éducation physique et du sport, article prévoyant la fixation du plafond de déduction des dépenses des entreprises en matière de formation des éducateurs sportifs.

Rémunération par l'Etat des stagiaires de la formation professionnelle : décret d'application.

27970. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du travail et de la participation (Formation professionnelle)** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication du décret prévu à l'article 10 de la loi n° 78-754 du 17 juillet 1978 fixant le montant des rémunérations de l'Etat dévolues aux stagiaires suivant un stage de formation agréé par l'Etat.

Supports publicitaires : décret du Conseil d'Etat.

27971. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 8 de la loi de finances rectificative pour 1977, n° 77-1466, du 30 décembre 1977, fixant les conditions d'application de cet article, lequel prévoit que les supports publicitaires autres que les abris pour les voyageurs des transports en commun ou les autres

éléments de mobilier urbain dont la surface occupée par la publicité n'excède pas 2 mètres carrés, implantés sur les voies ou dans les jardins publics, sont soumis à la taxe sur la publicité prévue par les articles L. 233-15 et suivants du code des communes.

Protection de la nature : décret d'application.

27972. — 7 novembre 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication du décret prévu à l'article 7 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature prévoyant le contrôle et l'autorité administrative sur certains établissements.

Camping de Los Alfaques, : conditions d'assurances des victimes.

27973. — 7 novembre 1978. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** de lui préciser la position de son ministère à l'égard de la protection de l'association de défense des victimes du camping de Los Alfaques, indiquant que le ministère des affaires étrangères aurait « prêté son concours au démarchage commercial de clientèle entrepris par des sociétés d'assurances auprès des victimes, en invitant ces dernières à s'adresser à elles en vertu d'un accord souscrit ».

Indemnités compensatrices de logement : majoration.

27974. — 7 novembre 1978. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'industrie** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver aux propositions de majoration des indemnités compensatrices de logement faites par les organisations syndicales, tendant à une proposition d'augmentation uniforme de 9 p. 100 présentée aux Charbonnages de France dans la perspective du décret du 29 juin 1978 (*Journal officiel* du 11 juillet 1978).

Saisie-arrêt sur les salaires : révision du montant.

27975. — 7 novembre 1978. — **M. Roger Poudonson** rappelle à **M. le ministre du travail et de la participation** que le barème applicable à la saisie-arrêt sur les salaires (art. R. 145-1 du code du travail) a été relevé en dernier lieu par le décret n° 75-16 du 15 janvier 1975. Il lui fait observer que depuis cette date, le coût de la vie a augmenté de près de 40 p. 100. Il lui demande si le Gouvernement entend reviser le montant des tranches de salaires cessibles ou saisissables pour tenir compte de la dépréciation de la monnaie intervenue depuis 1975.

Plan « Vin blanc » : conclusions ministérielles.

27976. — 7 novembre 1978. — **M. Henri Caillaud** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelles conclusions il entend donner aux propositions du préfet de région d'Aquitaine dont il a eu particulièrement connaissance en sa qualité de président de la commission des finances des établissements publics régionaux (EPR) en ce qui concerne le plan « Vin blanc ». Il apparaît que nulle décision n'est encore intervenue alors que le Lot-et-Garonne, également producteur de vin blanc d'appellation d'origine contrôlée (AOC) pourrait être intéressé par les conclusions ministérielles. En conséquence, il l'invite à bien vouloir l'informer des suites données aux propositions préfectorales.

Taxe d'assurance nationale de développement agricole (ANDA) sur les ventes d'animaux en vif.

27977. — 7 novembre 1978. — **M. Marcel Lucotte** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'en vertu du décret numéro 78-51, émanant du ministère de l'agriculture en date du 17 janvier 1978, relatif à la taxe parafiscale sur les viandes au profit du fonds national de développement agricole et dans le cas de vente en vif ou à l'estime (prix global fixé sans référence à un poids ou à d'autres critères), des difficultés surgissent fréquemment entre vendeurs et acheteurs. En effet, les vendeurs ne s'estiment pas redevables de la taxe, n'ayant pas la preuve lors de la transaction que l'animal sera abattu dans les jours qui suivent : animal semi-fini séjournant ensuite en atelier d'engraissement, animal exporté en vif non redevable de la taxe. Il lui demande, étant précisé que la taxe s'applique au kilogramme de viande nette, si les éleveurs sont

redevables de celle-ci, sans preuve concrète de son abattage lors des transactions en vif ou à l'estime. Dans le cas où il estime qu'ils en sont assujettis, sur quelles bases et au regard de quelles preuves celle-ci peut-elle être retenue aux vendeurs ?

Répartition des ressources entre Etat et collectivités locales : mesures d'application.

27978. — 7 novembre 1978. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de l'application de l'article 82 de la loi de finances pour 1976, n° 75-1278 du 30 décembre 1975, lequel précise que les critères de répartition des ressources et des charges publiques entre l'Etat et les collectivités locales et entre celles-ci devront faire l'objet d'une révision quinquennale, priorité devant être donnée au système de répartition des charges d'aide sociale. Dans sa réponse à la question écrite n° 19073 du 31 janvier 1976 (*Journal officiel* du 30 avril 1976, Débats parlementaires, Sénat), il avait été indiqué que les conclusions de la commission de développement et de responsabilité locale, constituée par le Gouvernement et composée d'élus locaux, pouvaient servir de base à la révision évoquée par cet article de la loi de finances de 1976. Les conclusions de la commission de développement ont été déposées, l'ensemble des maires de France a été consulté sur cette réforme par un questionnaire, les résultats de cette consultation sont connus et les orientations sont en voie d'être déterminées. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser dans quelle mesure la loi d'orientation en faveur des collectivités locales tiendra compte des dispositions prévues par l'article 82 de la loi de finances pour 1976 préconisant, notamment, un nouveau système de répartition des charges d'aide sociale entre l'Etat et les collectivités locales.

Supplément familial : revalorisation pour un enfant.

27979. — 7 novembre 1978. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** de bien vouloir lui préciser les raisons qui s'opposent à la revalorisation du montant du supplément familial de traitement accordé pour un enfant aux fonctionnaires de l'Etat des collectivités locales, en lui rappelant, en effet, que pour un couple avec un enfant à charge, celui-ci continue à s'élever à 15 francs par mois, alors que dans le même temps le supplément familial versé à partir du deuxième enfant vient d'être revalorisé d'une manière substantielle.

Postes et télécommunications : situation en Moselle.

27980. — 7 novembre 1978. — **M. André Bohl** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur le déficit relativement important en personnel dans les postes et télécommunications pour le département de la Moselle. Il semblerait, en effet, selon les indications qui lui ont été fournies et d'après les normes de l'administration, qu'il manquerait environ 150 emplois dans les bureaux de poste et au moins 300 dans les télécommunications. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'envisage de prendre notamment dans le cadre du projet de loi de finances pour 1979 tendant à remédier à ce déficit, lequel entraîne des conséquences non négligeables pour la bonne marche de ce service public.

Révision de la charte sociale européenne : position française.

27981. — 7 novembre 1978. — **M. René Jager** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser la suite que le Gouvernement français envisage de réserver à la recommandation n° 839 formulée par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe concernant la révision de la charte sociale européenne et les perspectives de mise en application des diverses dispositions contenues dans cette recommandation.

Handicapés : création de centres de pré-orientation.

27982. — 7 novembre 1978. — **M. René Jager** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à favoriser le placement des personnes handicapées et s'il ne conviendrait pas, notamment, à cet égard, d'accélérer la création des centres de pré-orientation prévue à l'article 14 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées et dont l'absence se fait, à l'heure actuelle, cruellement sentir.

Handicapés : facilités de recherches d'emploi.

27983. — 7 novembre 1978. — **M. Michel Labèguerie** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre, tendant à favoriser le placement des travailleurs handicapés, en augmentant d'une manière importante le nombre des prospecteurs placiers spécialisés auprès des agences locales pour l'emploi.

Handicapés : transformation de l'allocation compensatrice.

27984. — 7 novembre 1978. — **M. Louis Orvoen** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à remplacer à court ou à moyen terme l'allocation compensatrice servie aux personnes handicapées par deux allocations distinctes, l'une destinée à compenser la nécessité de recourir à l'aide d'une tierce personne pour accomplir les actes essentiels de la vie courante, et l'autre pouvant constituer une incitation à la réinsertion professionnelle et se cumulant avec la garantie de ressources.

COTOREP : conditions de travail du secrétariat.

27985. — 7 novembre 1978. — **M. François Prigent** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait que le secrétariat des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnels (COTOREP) est assuré par des personnels vacataires ne disposant pas toujours des informations suffisantes, et en tout cas trop peu souvent de locaux et de matériel adéquats. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle compte prendre tendant à doter le secrétariat des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnels (COTOREP) d'un personnel permanent et titularisé et faciliter sur le plan matériel la tâche de celui-ci.

Contentieux des rapatriés : situation des anciens fonctionnaires.

27986. — 7 novembre 1978. — **M. Joseph Raybaud** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur le contentieux des fonctionnaires rapatriés des ex-territoires s'étant trouvés sous l'autorité française. Il apparaît en effet indispensable devant le constat d'échec des travaux du groupe de travail ayant siégé au secrétariat des anciens combattants en 1974-1975 que le Gouvernement prenne l'initiative des textes préparés par les départements ministériels intéressés et concernant notamment : 1° l'extension aux fonctionnaires issus de cadres marocains de l'ordonnance du 7 janvier 1959, relative à la réparation des préjudices de carrière subis par les fonctionnaires et agents civils en service en Tunisie et la réouverture des délais de ce texte en faveur des fonctionnaires des anciens cadres tunisiens ; 2° la modification du décret n° 62-466 du 13 avril 1962, étendant aux fonctionnaires et agents cadres marocains et tunisiens les dispositions de la loi du 26 septembre 1951, relatives au reclassement des fonctionnaires résistants ; 3° le reclassement des anciens fonctionnaires des cadres tunisiens bénéficiaires de l'ordonnance n° 59-114 du 7 janvier 1959, reclassés tardivement dans les cadres métropolitains en qualité de secrétaire d'administration et empêchés, par la faute de l'administration, de se présenter aux concours spéciaux de 1960 et 1961 pour le recrutement d'attaché d'administration centrale ; 4° la réouverture des délais pour l'application de l'ordonnance modifiée du 4 juillet 1943, ordonnant la réintégration de tous les agents de la fonction publique ayant fait l'objet de sanctions, sous le gouvernement dit « de Vichy ». Il lui demande, en conséquence, de lui faire connaître quelles solutions il envisage de prendre pour donner satisfaction avant le 31 décembre 1978 aux demandes légitimes des anciens fonctionnaires concernés.

Médecine générale : conditions de délivrance d'un certificat d'internement.

27987. — 7 novembre 1978. — **M. Jean Mézard** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** s'il est régulier qu'un médecin de médecine générale, d'un centre hospitalier comportant un quartier ou un secteur psychiatrique, ait l'impossibilité de faire un certificat d'internement pour des malades hospitalisés et s'il est obligatoire de s'adresser pour cela à un médecin extérieur aux services hospitaliers.

Règlement des créances de l'Etat : application des textes.

27988. — 7 novembre 1978. — **M. Serge Mathieu** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la circonstance que, dans la pratique, les dispositions réglementaires arrêtées au cours des dernières années au sujet de la dévolution des marchés publics et du règlement des créances nées de l'exécution d'un marché de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics paraissent fréquemment encore demeurer lettre-morte. Cette désinvolture de la part de certains ordonnateurs est à l'origine de très graves difficultés de trésorerie pour de nombreuses entreprises dont l'existence se trouve ainsi menacée. Il lui demande s'il envisage de donner les instructions les plus formelles aux diverses administrations pour que, dans la conjoncture économique actuelle, de tels errements ne soient plus tolérés.

Suppression du train 4402 Limoges—Paris.

27989. — 7 novembre 1978. — **M. Robert Laucournet** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation grave créée pour les habitants de nombreuses communes du nord-est de la Haute-Vienne et du nord-ouest de la Creuse par la suppression du train express 4402 Limoges—Paris qui s'arrêtait à Saint-Sulpice-Laurière à 16 h 41. Il apparaît que la suppression de cette desserte, après celle de Saint-Sébastien-en-Creuse et d'Argenton, dans l'Indre, contribue à accentuer l'enclavement de cette région du Massif central pour laquelle aucune liaison routière rapide n'a été prévue. La mise en place, le 1^{er} octobre dernier, du train rapide « Le Limousin » est officiellement motivée par un gain de temps de quelques minutes sur le parcours Limoges—Paris. Or ces quelques minutes gagnées aux arrêts supprimés privent une vingtaine de communes de la Haute-Vienne et de la Creuse de relation directe avec Paris et contribuent ainsi à l'isolement d'une région déjà défavorisée sur le plan des liaisons routières ou ferroviaires. Il lui demande la suite qu'il entend donner aux vigoureuses protestations des élus et des usagers des communes de la région de Saint-Sulpice-Laurière (Haute-Vienne).

Ecoles d'ingénieurs : insuffisance de l'effort de recherche.

27990. — 7 novembre 1978. — **M. Louis Longueue** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Recherche)** qu'un rapport remis à son prédécesseur en janvier 1978 et qui aurait été confirmé par un colloque organisé à Grenoble en septembre dernier, mentionne que vingt à vingt-cinq écoles françaises d'ingénieurs seulement ont réellement des activités de recherche, alors qu'il y a 130 écoles d'ingénieurs en France. Selon ce même rapport, l'insuffisance de l'effort de recherche des écoles d'ingénieurs serait préjudiciable à une bonne formation des cadres scientifiques de l'industrie. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il partage ce point de vue et, dans l'affirmative, quelles mesures lui semblent devoir être prises pour remédier à cette situation.

Ancien « collaborateur » émigré : apologie du nazisme.

27991. — 7 novembre 1978. — **M. Louis Longueue** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui faire connaître si, devant la recrudescence actuelle des apologies du nazisme et de la collaboration ainsi que des insultes et des diffamations dont est l'objet la Résistance, il ne lui paraît pas à la fois nécessaire et opportun de déposer, au nom du Gouvernement, un projet de loi accordant aux associations de résistants et victimes du nazisme la possibilité d'exercer contre les apologistes du nazisme et de la collaboration ainsi que contre les diffamateurs et insulteurs de la Résistance les droits reconnus à la partie civile, de la même façon que sont autorisées par la loi à exercer ces droits contre le racisme, les associations qui se proposent, par leurs statuts, de le combattre.

Professorat : situation statutaire.

27992. — 7 novembre 1978. — **M. Francis Palmero** expose à **M. le ministre de l'éducation** qu'un professeur certifié doit un service de dix-huit heures hebdomadaires, un professeur d'enseignement général de collège, vingt et une heures, et un instituteur spécialisé, vingt-trois heures. Bien qu'ils accomplissent le même

travail, en fonction des mêmes programmes, devant les mêmes élèves des mêmes classes du même collège. En outre, ceux qui reçoivent la rémunération la plus faible fournissent l'horaire le plus lourd. Il lui demande s'il entend donner suite aux promesses faites concernant un abaissement progressif à vingt heures des maxima de service des professeurs d'enseignement général de collège, et la création du grade unifié de principal de collège.

• Construction : liste des formalités.

27993. — 7 novembre 1978. — Comme suite à sa réponse, publiée au *Journal officiel* du 2 juin 1978, concernant sa question écrite n° 24566, en date du 10 novembre 1977, **M. Francis Palmero** demande à **M. le Premier ministre** de vouloir bien communiquer la liste des formalités admises comme préalables à la construction en précisant si cette liste est limitée au permis de bâtir ou à l'autorisation de lotissement.

Rapatriés d'Indochine : situation des planteurs de thé et de café.

27994. — 7 novembre 1978. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le Premier ministre** la situation des planteurs de thé et de café, rapatriés des hauts plateaux du Sud de l'Indochine, spoliés de tous leurs biens et n'ayant jamais reçu aucune indemnité. Il lui demande si les résultats des études les concernant seront bientôt connus.

Changement de tension du réseau d'électricité : conséquences financières.

27995. — 7 novembre 1978. — **M. Michel Maurice-Bokanowski** expose à **M. le ministre de l'industrie** que, dans un groupe d'immeubles collectifs comportant chacun deux ascenseurs, l'électricité de France, à la suite d'un changement de tension du réseau d'électricité, et sans doute pour éviter le rebobinage des moteurs des ascenseurs, a utilisé un dispositif dit « montage Scott » qui présente l'inconvénient d'entraîner pour les utilisateurs une consommation supplémentaire continue, même à l'arrêt complet des deux ascenseurs, d'environ 6 kW par jour et par immeuble ; ceci ayant été d'ailleurs constaté en présence d'un agent de l'EDF. Cette anomalie, qui représente une consommation supplémentaire de plus de 2 000 kW par an, a eu pour effet de majorer de plus de 100 p. 100 la consommation annuelle des ascenseurs de chaque immeuble. Il lui demande s'il est normal que, dans ces conditions, les usagers soient obligés de supporter les conséquences financières dues à une modification de branchement imputable au seul fait de l'EDF.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre.

Rapatriés du Sud Viet-Nam et spoliés depuis 1970 : indemnisation.

26884. — 28 juin 1978. — **M. Francis Palmero** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** de vouloir bien préciser les droits à indemnisation pour les rapatriés du Sud Viet-Nam dépouillés de leurs biens en 1975 et d'une façon générale pour tous les rapatriés spoliés après le 1^{er} juin 1970.

Réponse. — Le ministre des affaires étrangères qui a en charge de s'occuper notamment au titre des conventions administratives, de la situation des Français rapatriés en provenance des Etats étrangers, fait connaître qu'à la suite de la visite de **M. Pham Van Dong**, un accord a été passé le 24 avril 1977 entre le gouvernement vietnamien et l'Union des sociétés et groupements professionnels d'Indochine (USPI). Cet accord prévoit la répartition d'une indemnisation globale et forfaitaire entre les sociétés françaises qui ont exercé au Sud Viet-Nam jusqu'en mai 1975 une activité de caractère agricole, commercial ou industriel. La question de l'indemnisation des patrimoines privés n'est pas réglée. Elle a été rappelée récemment à l'attention des autorités vietnamiennes lors de la réunion

de la commission mixte de coopération économique. Au plan de la législation française, les lois du 15 juillet 1970 et 2 janvier 1978 ne prévoient que l'indemnisation des rapatriés d'outre-mer dépossédés de leurs biens avant le 1^{er} juin 1970.

Indemnisation des Français en Algérie, spoliés après le 3 juillet 1962.

27124. — 27 juillet 1978. — **M. Francis Palmero** expose à **M. le Premier ministre** que l'instruction interministérielle n° 09 ADBIR du 20 avril 1966 fixant l'indemnisation des dommages matériels subis en Algérie limite impérativement le bénéfice de la mesure aux exactions commises avant le 3 juillet 1962. Il lui demande, en conséquence, quels sont les droits de ceux, et notamment des fonctionnaires maintenus en service en Algérie, qui ont été pillés et spoliés après cette date. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.*)

Réponse. — L'instruction interministérielle n° 09 ADBIR du 20 avril 1966 relative à l'indemnisation des dommages matériels subis en Algérie a limité effectivement le bénéfice des mesures gracieuses de dédommagement aux pillages, destructions et vols survenus avant l'indépendance de l'Algérie, c'est-à-dire avant le 3 juillet 1962. La commission chargée de l'application de cette réglementation a terminé ses travaux depuis deux ans et ne se réunit plus. Le Gouvernement n'a pas jugé possible d'étendre la mesure gracieuse en question aux dommages postérieurs au 3 juillet 1962, dès lors que ces dommages se sont produits dans un pays qui ne relevait plus de la souveraineté française. Aucune mesure particulière n'a été prévue en faveur des fonctionnaires maintenus en Algérie après l'indépendance ; ceux-ci conservent cependant la faculté de saisir éventuellement leur administration d'origine de demandes tendant à la réparation des préjudices qui seraient dus à leur maintien. Quant aux dépossessions proprement dites, perte de la disposition et de la jouissance de biens avant le 1^{er} juin 1970, elles peuvent relever, si les propriétaires spoliés remplissent par ailleurs les conditions définies par la loi du 15 juillet 1970, des mesures instituant une contribution nationale à l'indemnisation des Français dépossédés de biens outre-mer. Il appartenait dans ce cas aux intéressés de constituer auprès de l'ANIFOM, actuellement 207, rue de Bercy, Paris (12^e), un dossier régulier de demande d'indemnisation afin de permettre à cet établissement public de déterminer leurs droits éventuels conformément aux règles définies par le texte susvisé.

Situation des personnels techniques et administratifs de l'ex-ministère de l'équipement.

27220. — 5 août 1978. — **M. Bernard Hugo** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation particulièrement grave des personnels techniques et administratifs de l'ex-ministère de l'équipement. La réforme des années 1972-1976 s'est traduite pour eux par une dévalorisation de la catégorie B, et donc par un déclassement important dans l'ordre des emplois hiérarchiques. Par ailleurs, la décision de création de deux ministères amènera à terme une définition nouvelle des missions de ces personnels. Il lui demande en conséquence s'il est envisagé sérieusement de reconsidérer la carrière statutaire de l'ensemble de ces agents, et, dans l'affirmative, si les propositions formulées par les intéressés seront prises en considération. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.*)

Réponse. — Les mesures dont ont bénéficié entre le 1^{er} décembre 1972 et le 1^{er} juillet 1976 les fonctionnaires administratifs et techniques de l'ex-ministère de l'équipement classés dans la catégorie B sont identiques à celles qui ont été prises au plan interministériel pour l'ensemble des fonctionnaires de cette catégorie. Elles ont consisté en une augmentation de 23 points d'indices nouveaux de leur indice de début et de 25 points de leur indice de fin de carrière. Ces révisions indiciaires n'ont donc pas entraîné un déclassement quelconque des intéressés dans l'ordre des emplois hiérarchiques. La création du ministère de l'environnement et du cadre de vie et du ministère des transports n'implique pas une modification du niveau des tâches confiées à ces fonctionnaires qui serait de nature à justifier un nouvel ajustement de leur classement indiciaire.

Grille indiciaire de la fonction publique : projet de réforme.

27593. — 10 octobre 1978. — **M. Pierre Salvi** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** sur la réponse apportée à une question écrite n° 23957 du 13 juillet 1977 (*Journal officiel* du 7 septembre 1977, Débats parlementaires, Sénat)

concernant la réforme globale de la grille indiciaire de la fonction publique. Il avait été répecé qu'il n'y avait pas lieu d'entreprendre une réforme globale de cette grille dans la mesure où la grille indiciaire actuelle traduisait la hiérarchie des grades et emplois des administrations de l'Etat, telle qu'elle résultait du classement attribué à chacun d'entre eux, classement établi dans tous les cas d'après les mêmes critères. Dans la mesure où cependant la réforme de la grille indiciaire semble avoir été évoquée lors des négociations qui se sont établies entre les représentants du Gouvernement et ceux des organisations syndicales les plus représentatives de la fonction publique, et que celle-ci semble être mise à l'étude en 1979, il lui demande de bien vouloir lui préciser à partir de quel moment une telle réforme pourra être effectivement appliquée.

Réponse. — L'accord salarial pour 1978 prévoit la constitution d'un groupe de travail avec les organisations syndicales signataires en vue d'étudier les problèmes posés par l'actuelle grille indiciaire. Cette étude des problèmes actuels constitue un préalable indispensable à tout projet de réforme et, dans ces conditions, il est bien évidemment impossible de préjuger la date à laquelle une éventuelle réforme pourrait intervenir.

AGRICULTURE

Calamités agricoles : délai d'indemnisation.

27384. — 15 septembre 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'important retard apporté à l'indemnisation des exploitants agricoles au titre du fonds national de garantie contre les calamités agricoles. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il compte prendre tendant à accélérer le paiement de ces indemnités aux agriculteurs de l'Allier, lesquels éprouvent de grandes difficultés pour faire face à des échéances importantes consécutives aux frais qu'ils ont dû contracter à la suite des calamités dont ils ont été les victimes.

Réponse. — Le fonds national de garantie des calamités agricoles a connu au cours des derniers mois, en raison des dommages considérables occasionnés par les intempéries en 1977, des problèmes de trésorerie qui ont nécessité le recours à des mesures exceptionnelles. Dans un premier temps, l'Etat a été conduit à intervenir au-delà des obligations résultant de la loi du 10 juillet 1934. En outre, afin de pouvoir solder les dossiers examinés favorablement lors des dernières réunions de la commission nationale des calamités agricoles, le crédit agricole a été autorisé à consentir un prêt de 350 millions de francs au fonds national de garantie des calamités agricoles. C'est ainsi qu'une somme de 38 104 274 francs a été déléguée, le 25 septembre, au trésorier payeur général de l'Allier, permettant d'indemniser les agriculteurs sinistrés de l'Allier.

Vacances : remplacement des agriculteurs.

27455. — 21 septembre 1978. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur un des aspects du rapport publié en 1977 par la « commission d'études pour la réduction des inégalités d'accès aux vacances » : le service de remplacement des agriculteurs. Cette commission a constaté que « les agriculteurs n'ont qu'un accès limité aux activités de loisirs : les contraintes de temps et de périodicité induites par les travaux agricoles sont, en effet, particulièrement pesantes ». Elle fait état du système actuellement en vigueur, géré par l'association nationale pour le développement agricole, en constatant que « le nombre des bénéficiaires reste trop limité puisqu'il n'est que de 12 000 pour 1975 ». Les perspectives pour 1980 restent limitées : 38 000 bénéficiaires pour 223 000 journées de remplacement. Ce rapport propose quelques mesures qui permettront d'intensifier le système de remplacement des agriculteurs : « 1° sensibilisation et information des agriculteurs dans le cadre départemental ; 2° affectation de crédits d'Etat (limités en tout état de cause) et augmentation de la dotation du fonds national de développement agricole (FNDA) pour faire porter l'effort sur les départements les moins couverts ; 3° favoriser le mouvement d'association et d'entraide entre des villes et des communes rurales ». Il lui demande, en conséquence : 1° quel enseignement il tire de cet aspect de ce rapport, pour son action à moyen et à long terme ; 2° quelles mesures concrètes il envisage de proposer pour développer le service de remplacement des agriculteurs.

Réponse. — Afin de permettre aux agriculteurs qui manifestent le besoin de se faire remplacer pour motif de congé de maladie, d'accident ou de formation, le Gouvernement a, dès 1972, encouragé la mise en place de services de remplacement. A cet effet, l'association nationale pour le développement agricole (ANDA) a été

chargée de promouvoir et d'inciter les actions de remplacement. La contribution de l'ANDA pour les services de remplacement est passée de 5 800 000 francs en 1975 à 7 600 000 francs en 1978, avec un accroissement de l'aide forfaitaire de la journée de 160 francs en 1975 à 200 francs en 1978. Dans le même temps, l'ANDA a incité les départements (conseil général, organisations professionnelles agricoles) à accroître leur participation. Au niveau départemental, les agriculteurs sont informés des possibilités que leur offrent les services de remplacement par la diffusion de plaquettes, par des articles dans les journaux professionnels, par des émissions régionales de radiotélévision. Les organisations professionnelles agricoles assurent une sensibilisation très large des agriculteurs susceptibles de bénéficier de ces services.

ANCIENS COMBATTANTS

Orphelins de guerre : accès aux emplois réservés.

24496. — 3 novembre 1977. — **M. Paul Jargot** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** s'il entend proposer les mesures suivantes : 1° permettre aux orphelins de guerre de postuler aux emplois réservés au même titre que les bénéficiaires actuels et sans aucune limite d'âge ; 2° accorder aux orphelins de guerre majeurs le bénéfice de la majoration d'un dixième de point dans les concours administratifs et ce, à concurrence de la limite d'âge du concours (art. 442 R du code des pensions) pour tous les emplois mis au concours dans les administrations et établissements publics relevant de l'Etat, des collectivités locales ainsi que dans les établissements nationalisés ; 3° accorder le bénéfice de la loi du 26 avril 1924 aux orphelins de guerre, sans limite d'âge, au même titre qu'aux autres victimes de guerre.

Orphelins de guerre : accès aux emplois réservés.

24758. — 24 novembre 1977. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** de bien vouloir lui indiquer la suite que son ministère envisage de réserver aux propositions suivantes : 1° permettre aux orphelins de guerre de postuler aux emplois réservés au même titre que les bénéficiaires actuels et sans aucune limite d'âge ; 2° accorder aux orphelins de guerre majeurs le bénéfice de la majoration d'un dixième de point dans les concours administratifs et ce, à concurrence de la limite d'âge du concours dans les administrations et établissements publics relevant de l'Etat, les collectivités locales ainsi que dans les établissements nationalisés ; 3° en ce qui concerne l'emploi obligatoire dans le commerce et l'industrie, attribuer le bénéfice de la loi du 26 avril 1924 aux orphelins de guerre, sans limite d'âge, au même titre qu'aux autres victimes de guerre.

Orphelins de guerre : emplois réservés ; concours administratifs.

27229. — 5 août 1978. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** s'il ne serait pas équitable de permettre aux orphelins de guerre de postuler aux « emplois réservés » au même titre que les bénéficiaires actuels et sans aucune limite d'âge, et d'accorder aux orphelins de guerre majeurs le bénéfice de la majoration du dixième des points dans les concours administratifs et ce, à concurrence de la limite d'âge du concours (art. R. 442 du code des pensions), non pas seulement pour les emplois de bureau, mais pour tous les emplois mis au concours dans les administrations et établissements publics relevant de l'Etat, des départements et des communes, ainsi que dans les établissements nationalisés.

Réponse. — 1° L'accès aux emplois réservés est ouvert aux anciens militaires, aux pensionnés de guerre, aux veuves de guerre. Les orphelins et orphelines de guerre bénéficient, quant à eux, d'une priorité pour obtenir des emplois dans les administrations et établissements de l'Etat, des départements, des communes et dans certains établissements privés disposant d'emplois tenus par des mineurs. Ceux d'entre eux qui sont candidats à des emplois de bureau pourvus par voie de concours sont certes astreints aux mêmes concours que les autres candidats. Toutefois, ils ont droit jusqu'à leur majorité à la protection de l'Etat pour leur formation professionnelle, ce qui leur permet de préparer ces concours dans les meilleures conditions possible. En outre, les notes qu'ils obtiennent sont majorées dans la proportion d'un dixième du maximum des points (art. L. 395 et R. 442 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre). Il convient de souligner que les orphelins de guerre majeurs handicapés physiques bénéficient à ce titre d'une priorité d'emploi ; 2° il serait effectivement équitable de leur accorder, non plus jusqu'à leur majorité mais dans la limite de l'âge maximum requis pour se présenter aux concours administratifs, le bénéfice de la majoration

de points précitée ainsi que le suggère l'honorable parlementaire. Le secrétaire d'Etat aux anciens combattants étudie la possibilité de modifier en ce sens les textes applicables en ce domaine ; 3° La loi du 26 avril 1924 modifiée sur l'emploi obligatoire des pensionnés de guerre est applicable aux orphelins de guerre jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de vingt-cinq ans pour les aider à entrer dans la vie professionnelle lorsqu'ils ont terminé leurs études et accompli éventuellement le service national. On ne saurait, au-delà de cet âge, leur accorder le bénéfice de ces dispositions, élaborées pour faciliter l'emploi des personnes handicapées.

BUDGET

Pensions de réversion : rétroactivité d'une loi sociale.

26197. — **M. Louis Le Montagner** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'elle a prises ou qu'elle compte prendre pour étendre le bénéfice des dispositions de l'article 12, alinéa 3, de la loi de finances rectificative n° 73-1128 du 21 décembre 1973 modifiant l'article 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite aux conjoints survivants ayant perdu leur épouse antérieurement à la date d'application de cette loi. (*Question transmise à M. le ministre du budget.*)

Réponse. — Conformément au principe de non-rétroactivité des textes en matière de pension, l'article 12 de la loi n° 73-1128 du 21 décembre 1973, qui institue, sous certaines conditions, un droit à pension de réversion au profit du veuf de la femme fonctionnaire, ne s'applique qu'aux conjoints survivants dont les droits, résultant du décès de leur épouse, se sont ouverts postérieurement à la date de promulgation de la loi. Le principe de non-rétroactivité des lois en matière de pension a toujours été rigoureusement appliqué aussi bien lors des réformes globales du code des pensions civiles et militaires de retraite en 1948 et 1964, qu'à l'occasion des modifications ponctuelles intervenues entre ces réformes. Il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de déroger à ce principe, dont le respect conditionne tout l'équilibre financier des régimes de retraite.

Archives nationales : versement des archives des administrations.

26762. — 19 juin 1978. — **M. Louis Longueue** demande à **M. le ministre du budget** de faire le point sur l'application de l'arrêté du 8 novembre 1971 et, plus généralement, de lui indiquer s'il lui apparaît normal que l'administration des finances soit pratiquement dispensée de verser ses archives aux archives nationales.

Réponse. — L'arrêté du 8 novembre 1971 organise la conservation des archives de l'administration centrale des finances dans le cadre d'une gestion administrative rationnelle, ainsi que leur communication. Ces archives sont conservées dans un bâtiment du XVIII^e siècle restauré et pourvu d'équipements fonctionnels. 15 kilomètres de rayonnages sont actuellement en service. Ce dépôt est situé 28, rue d'Avron, à Fontainebleau, et aisément accessible au public. L'article 3 du décret du 21 juillet 1936 sur le versement dans les dépôts d'archives de l'Etat des papiers des ministères et des administrations qui en dépendent prévoit des dérogations pour les administrations dotées d'un service d'archives organisé. Tel est le cas au ministère des affaires étrangères, des armées, au Conseil d'Etat, à l'administration des monnaies et médailles, à la caisse des dépôts et consignations et à la préfecture de police.

EDUCATION

Clichy : situation de l'enseignement.

26674. — 13 juin 1978. — **M. Guy Schmaus** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** à propos de la situation de l'enseignement dans la commune de Clichy (Hauts-de-Seine). Il lui signale que les listes d'attente ne font que s'allonger dans les écoles maternelles et que les effectifs des écoles primaires se sont encore allourdis (quatre écoles sur sept en CE2 et CM2 dépassent trente-cinq élèves). Le nombre des classes à double niveau s'accroît, des disciplines sont sacrifiées, notamment l'éducation physique et sportive. L'enseignement de certaines matières n'est pas assuré, les enseignants absents ne sont pas remplacés, l'enseignement de soutien est inexistant, les travaux dirigés en collège sont supprimés, les locaux scolaires non entretenus. Il lui demande, en conséquence, s'il ne lui paraît pas indispensable de procéder à l'ouverture immé-

diée de deux classes maternelles et de six classes primaires, de maintenir les classes préparatoires à l'école nationale de radio-technique et d'électricité appliquée (ENREA) et de créer les postes nécessaires dans les collèges et les lycées d'enseignement professionnel (LEP) et de voter un collectif budgétaire en rapport avec les engagements pris dans la circulaire de rentrée. De telles mesures auraient pour effet de satisfaire les légitimes besoins d'un enseignement de qualité dans la commune considérée.

Réponse. — La situation de l'enseignement dans la commune de Clichy est suivie avec beaucoup d'attention par M. le ministre de l'éducation. Le tableau I joint en annexe montre que la moyenne d'élèves par classe est proche dans les écoles maternelles de 35. Ce chiffre, relatif au nombre d'élèves inscrits est, il faut le rappeler, naturellement supérieur, à ce niveau d'enseignement, au nombre d'élèves effectivement présents. De plus il convient de noter qu'aucun enfant n'est inscrit en liste d'attente et que l'évolution des effectifs ne justifie pas les ouvertures de classes souhaitées par l'honorable parlementaire. En ce qui concerne les écoles élémentaires, le tableau II montre que, pour le nombre d'élèves attendus à la rentrée de septembre 1978, aucune école ne se situe au delà du maximum requis pour ouvrir une classe supplémentaire. Toutefois les écoles Jean-Jaurès, A Victor-Hugo, B Pasteur et A Jules-Ferry se trouvent en situation prioritaire dans le cas d'une création éventuelle de classe. Quant à l'éducation physique et sportive, elle est assurée par les instituteurs et les institutrices, ainsi que le prévoient les règlements en la matière. En réponse aux autres points abordés par l'honorable parlementaire, il est précisé qu'au lycée situé boulevard du Général-Leclerc à Clichy fonctionnent une classe de mathématiques supérieures et une classe de mathématiques spéciales technologiques « T » préparant au concours d'entrée à l'école nationale supérieure des arts et métiers et aux écoles assimilées, dont l'ENREA de Clichy. La suppression de cette préparation n'est pas envisagée. Quant aux lycées d'enseignement professionnel de Clichy, le recteur de l'académie de Versailles leur a attribué pour la rentrée 1978 les moyens nécessaires en postes pour que tous les enseignements correspondant aux horaires et programmes réglementaires soient assurés. Enfin, il est signalé qu'un collectif budgétaire de 1 000 emplois a été autorisé afin de permettre le développement des actions de soutien aux élèves en difficulté en sixième et en cinquième. Cinquante-huit emplois ont été attribués à l'académie de Versailles. Il appartient à M. le recteur d'ajuster les dotations des collègues de son académie.

TABLEAU I

ÉCOLES MATERNELLES	NOMBRE de classes.	NOMBRE d'inscrits.
Victor-Hugo, 19, rue d'Alsace.....	12	425
Pasteur, 6, rue F-Buisson.....	9	318
Rue Fournier	4	140
Rue Dagobert	10	385
Jean-Jaurès, rue Veziel.....	9	319
Rue du Général-Roguet.....	2	56

TABLEAU II

ÉCOLES ÉLÉMENTAIRES	SITUATION 1977 - 1978.		PRÉVISIONS 1977 - 1978.		BARÈME Minimum/maximum.
	Nombre de classes.	Effectifs.	Nombre de classes.	Effectifs.	
Mx Jean-Jaurès, rue Antonini.	16 2 DI	460	17	507	461/555
Mx A. Victor-Hugo, 17, rue d'Alsace.	14 1 adapt.	387	»	413	376/460
Mx B. Victor-Hugo, 21, rue d'Alsace.	13 1 DI	347	»	376	346/425
Mx A. Pasteur, 4, rue Ferdinand-Buisson.	13 1 init. 1 RPP	348	»	378	346/425
Mx B. Pasteur, 2, rue Ferdinand-Buisson.	12 2 spéc.	329	»	359	316/390
Mx A. Jules-Ferry, 7, rue Dagobert.	10 1 init.	276	»	306	261/330
Mx B. Jules-Ferry, 19, rue V-Méric.	9	»	»	239	231/295

CES nationalisé : charge de réparation de logements de personnel.

26826. — 22 juin 1978. — **M. Jean Sauvage** demande à **M. le ministre de l'éducation** si une commune doit supporter les charges des réparations afférentes aux travaux d'entretien, incombant normalement au propriétaire, réalisés sur des pavillons construits en même temps qu'un collège, actuellement nationalisé, occupé par des membres du personnel administratif du CES qui paient un loyer dont le montant est encaissé par le CES. Dans le cas d'une réponse affirmative, la commune est-elle en droit d'encaisser le montant desdits loyers et d'exiger du CES le remboursement des loyers encaissés.

Réponse. — Lors de la nationalisation d'un établissement, la collectivité locale, en application de l'article 2 de la convention de nationalisation « met à la disposition du ministre de l'Éducation, les locaux et installations occupés par l'établissement en vue de son fonctionnement, y compris les logements et les équipements sportifs situés dans l'enceinte de l'établissement. Cette mise à disposition est faite à titre entièrement gratuit ». En conséquence, si les pavillons destinés au logement des fonctionnaires de l'établissement ont été compris dans le champ d'application de la nationalisation, l'établissement qui en a la libre disposition encaisse le produit des redevances d'occupation perçues auprès des personnes logées par utilité de service. Ceci étant, la nationalisation et la mise à disposition des locaux ne modifie en rien le régime de propriété des bâtiments de l'établissement ni la répartition des charges qui en découlent. La ville reste donc propriétaire des bâtiments et supporte les charges afférentes à sa propriété. Elle doit de ce fait, assumer entièrement et sans contrepartie les réparations et les dépenses d'entretien des pavillons telles que la loi et l'usage les mettent à la charge du propriétaire.

Bilan des moyens consacrés à la scolarisation des enfants inadaptés.

27151. — 28 juillet 1978. — **M. Charles Alliès** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui établir un bilan des moyens consacrés à l'accueil et à la scolarisation d'enfants handicapés et inadaptés et de bien vouloir lui indiquer quels sont les moyens mis en place pour développer une politique de prévention devant permettre aux enfants légèrement handicapés de poursuivre leur scolarité dans un milieu scolaire normal.

Réponse. — Au cours de l'année scolaire 1977-1978, 410 914 élèves handicapés ou inadaptés ont été dénombrés. Au niveau de l'enseignement spécialisé du premier degré ils ont été accueillis dans plus de 13 000 classes implantées soit dans des écoles ou établissements relevant du ministère de l'éducation soit dans des établissements privés, médico et socio-éducatifs, relevant de la tutelle du ministère de la santé mais qui ont conclu avec le ministère de l'éducation des accords définissant les modalités de mise à disposition d'instituteurs spécialisés. Au niveau de l'enseignement spécialisé de second degré, les élèves sont accueillis d'une part en internat dans 80 écoles nationales de perfectionnement, d'autre part en externat dans 1 187 sections d'éducation spécialisée (SES) annexées à des collèges. Après quatorze ans, ils reçoivent dans ces établissements une formation professionnelle assurée par des professeurs techniques d'enseignement professionnel. 492 emplois nouveaux d'enseignants et de personnel de direction ont été créés et 3 000 places nouvelles ouvertes dans les SES. En outre, des moyens nouveaux (175 millions) ont été inscrits au budget de 1978 pour la mise en œuvre de l'article 5 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées. Ils doivent permettre la prise en charge, soit au titre de l'enseignement public, soit au titre de l'enseignement privé, dans le cadre des contrats prévus par la loi du 31 décembre 1959 modifiée, de 2 800 personnels enseignants en fonctions dans des établissements relevant de départements ministériels autres que celui de l'éducation, de personnes morales de droit public ou d'organismes privés à but non lucratif. Par ailleurs, les principes d'une politique de prévention et d'adaptation ont été définis en 1970 et mis en œuvre progressivement. Pour sa part, la loi du 30 juin 1975 a posé comme principe fondamental le maintien de l'enfant en milieu scolaire normal. Cette politique est concrétisée par la mise en place de groupes d'aide psycho-pédagogique (GAPP) qui constituent l'élément privilégié de la prévention. Un GAPP est composé de trois instituteurs spécialisés : un psychologue scolaire, un maître chargé des réadaptations psycho-pédagogiques (RPP) et un maître chargé des réadaptations en psychomotricité (RPM). Il est toujours implanté dans une école primaire et prend en charge un secteur d'environ 1 000 élèves. Il existe actuellement environ 1 100 GAPP et l'effort, continu, a porté sur cette structure puisque 270 postes ont été créés au budget de 1978 pour son développement.

Ramassage scolaire : financement.

27206. — 4 août 1978. — **M. Paul Séramy** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les problèmes que soulève l'actuelle réglementation prévue en matière de ramassage scolaire. Il lui demande de bien vouloir lui préciser son sentiment sur les améliorations susceptibles d'être apportées aux points suivants : 1° de quel montant sont les subventions accordées par l'État aux transports d'enfants qui doivent se rendre dans les classes de perfectionnement ; 2° afin de parfaire et d'assurer une meilleure desserte sur l'ensemble du territoire, serait-il possible de faire participer le budget du ministère des transports en complément des crédits de subvention ouverts à ce titre au ministre de l'éducation ; 3° n'est-il pas envisagé de subventionner l'achat de cars par les organismes responsables des ramassages lorsqu'il s'avère que ce procédé aurait pour conséquence une réduction des frais de transport ; 4° afin de supprimer une étrange contradiction qui consiste, d'une part, à condamner la commune ou l'organisation de ramassage pour défaut d'accompagnateurs, et, d'autre part, à voir un procès s'ouvrir entre organisateurs et parents (ces derniers refusant de participer aux frais d'accompagnement), ne serait-il pas opportun d'intégrer ces dépenses dans un coût global de transport générateur de subvention au titre du ramassage scolaire.

Réponse. — Les différents problèmes évoqués par l'honorable parlementaire appellent les précisions suivantes : 1° les élèves fréquentant les classes de perfectionnement bénéficient pour leur transport soit du régime commun des subventions aux transports scolaires lorsqu'il s'agit de handicapés légers ou moyens qui empruntent les services de ramassage scolaire ou des lignes régulières de transport public de voyageurs, soit d'une prise en charge totale de leurs frais de déplacement dans le cadre de la loi d'orientation du 30 juin 1975 s'il s'agit de handicapés profonds dont l'état nécessite la mise en œuvre d'un transport individuel. Dans tous les cas, l'aide de l'État est attribuée sur des crédits ouverts globalement aux départements à proportion suffisante des besoins exprimés. D'autre part, les répartitions individuelles sont effectuées indépendamment de la nature des établissements fréquentés ou de la spécificité des enseignements choisis par les différentes catégories de bénéficiaires, ce qui ne permet pas de chiffrer la part allouée aux élèves des classes de perfectionnement ; 2° il n'est pas envisagé de participation complémentaire du ministère des transports au financement des transports scolaires : en effet, en ce domaine, l'effort consenti par l'État est déjà considérable puisque les crédits de subvention mis, par le ministère de l'éducation, à la disposition des préfets s'élevaient pour la campagne 1977-1978 à quelque 929 millions de francs. L'amélioration de la desserte sur l'ensemble du territoire dépendra surtout des efforts engagés par les deux départements ministériels en vue de la rationalisation du système et d'une adaptation, plus étroite, des moyens aux besoins ; 3° un arrêté du 11 décembre 1974 (publié au *Journal officiel* du 5 janvier 1975) prévoit la possibilité d'une participation financière de l'État aux dépenses d'acquisition, par les collectivités locales et les établissements d'enseignement, de véhicules destinés aux transports d'élèves. Cette aide est cependant subordonnée à des conditions concernant la nature des acquisitions réalisées, la qualité des bénéficiaires éventuels et le mode d'exploitation des services de transport. Celles-ci sont précisées par la circulaire n° 75-162 du 28 avril 1975 publiée au *Bulletin officiel* n° 17 du 1^{er} mai 1975 ; 4° il n'est pas envisagé pour l'instant de rendre obligatoire la surveillance des élèves par les adultes dans les véhicules des circuits spéciaux de ramassage des enfants, et ce pour diverses raisons, notamment parce qu'une telle mesure reviendrait à la décentralisation très complète qui régit les transports scolaires et dont la conséquence est, pour l'organisateur du circuit, la pleine responsabilité, pendant les trajets, de la garde des enfants transportés. Juridiquement, cette responsabilité découle d'une clause de l'article 6 du contrat type conclu avec le transporteur dans le cadre de l'arrêté du 12 juin 1973. Cependant, aucune disposition ne fait obligation au transporteur d'assurer effectivement cette surveillance, même lorsqu'il s'agit du transport d'enfants d'âge préscolaire. D'autre part, il faut noter que l'encadrement éventuel des enfants pose des problèmes très complexes d'organisation qui peuvent se résoudre de façons très diverses selon l'âge des enfants, la taille des véhicules et le type des trajets parcourus : cette diversité rendrait peu opportune l'imposition par l'État d'une organisation type qui pourrait s'avérer inadaptée. Enfin, une telle mesure comporterait des implications financières très lourdes au moment où le ministère de l'éducation conduit une action extrêmement onéreuse afin de poursuivre, avec l'aide des collectivités locales, la réalisation progressive, pour les familles et dans les conditions réglementaires actuelles, de la gratuité des transports scolaires.

ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

Conducteurs des travaux publics de l'Etat : statut.

27357. — 8 septembre 1978. — **M. Camille Vallin** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat (TPE). Ceux-ci assument des tâches et des responsabilités dont l'importance et la diversité avaient amené M. le ministre de l'équipement à se prononcer, en mai 1977, en faveur de leur classement en catégorie B, la réforme devant prendre effet au 1^{er} janvier 1978. Or, il apparaît que le statut de contrôleur accepté par le ministère, le 25 octobre 1977, est actuellement remis en cause et que les mesures prévues sont différées et reportées à une date indéterminée. Il lui demande donc de lui faire connaître les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour respecter les engagements pris et pour satisfaire les revendications, par ailleurs non contestées, des conducteurs des travaux publics de l'Etat (TPE).

Conducteurs des travaux publics de l'Etat : accès à la catégorie B.

27406. — 15 septembre 1978. — **M. Serge Mathieu** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat, dont l'accès à la catégorie B de la fonction publique est sans cesse retardé alors qu'il leur a été formellement promis depuis dix-huit mois. Il lui demande s'il peut lui faire connaître à quelle date les intéressés pourront bénéficier de la mesure dont il s'agit.

Conducteurs des travaux publics de l'Etat : classement indiciaire.

27695. — 12 octobre 1978. — **M. Louis Longueue** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** que, par lettre du 12 mai 1977, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire d'alors a pris en considération la demande des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui revendiquaient leur classement au premier niveau de la catégorie B de la fonction publique, ce qui a déjà été obtenu par leurs homologues des PTT. Cet objectif, fixé par le ministre, a été confirmé par un groupe de travail administration-syndicats et un échancier a été établi. Cependant, les mesures prévues ont été différées et reportées à une date indéterminée. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il n'entend pas donner très prochainement satisfaction aux légitimes revendications des conducteurs des travaux publics de l'Etat.

Réponse. — Le projet de décret relatif à la création d'un corps de catégorie B dans lequel seraient intégrés les conducteurs et conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat, adopté par le comité technique paritaire central lors de sa réunion du 23 octobre 1977, a été adressé, accompagné du dossier justificatif nécessaire, aux ministères chargés du budget et de la fonction publique. Des discussions ont été engagées entre le ministère de l'environnement et du cadre de vie et ces deux départements pour l'examen de ce projet.

JUSTICE

Abolition de diverses procédures contraignantes en faveur des chômeurs.

27373. — 9 septembre 1978. — **M. Louis Perrein** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les graves conséquences qui résultent d'un haut niveau de chômage, pour les familles, en particulier dans le cas où les travailleurs ne bénéficient pas de l'indemnité de chômage. Il lui demande s'il pourrait envisager l'abolition des procédures de saisie, de coupures d'électricité et de gaz, et d'expulsion pour les travailleurs se trouvant dans cette situation.

Réponse. — En ce qui concerne les expulsions, la législation actuelle confère au juge les plus larges pouvoirs pour assurer la sauvegarde des intérêts légitimes des occupants de locaux d'habitation en cas de difficulté de logement. Aux termes de la loi du 1^{er} décembre 1951, le juge des référés du lieu de l'immeuble peut accorder des délais renouvelables, et dont la durée n'est pas limitée, à tout occupant de locaux d'habitation dont l'expulsion a été ordonnée, sans que cet occupant ait à justifier d'un titre quelconque, chaque fois que le logement de l'intéressé ne peut avoir lieu dans des conditions normales. La loi précise qu'il est tenu compte, pour la fixation des délais, de l'ensemble des circonstances propres à chaque cas particulier, et notamment la bonne ou la mauvaise volonté manifestée par l'occupant, son âge ou sa santé, sa

situation de famille et de fortune, etc. Il convient d'ajouter que la procédure de référé devant le juge d'instance permet d'accéder à la justice dans les meilleures conditions de rapidité et d'économie. En outre, avant même que l'expulsion soit prononcée, tout locataire se trouvant dans l'impossibilité de faire face à ses obligations peut, en application de l'article 1244 du code civil, demander au juge des délais de paiement assortis d'une suspension du jeu de la clause résolutoire. La mise en œuvre de cette disposition peut également permettre l'obtention de délais ou d'un sursis à l'exécution des poursuites en ce qui concerne le règlement de prestations fournies, telles que le gaz ou l'électricité. Les tribunaux disposent donc des pouvoirs les plus étendus pour assurer, aussi longtemps que nécessaire, le maintien dans son logement de tout occupant de bonne foi qui serait victime de la conjoncture économique. En ce qui concerne les saisies, une réforme d'ensemble des voies d'exécution est actuellement poursuivie par le ministère de la justice dans le cadre de la réforme de la procédure civile. Parmi les objectifs de cette réforme figure notamment la protection des débiteurs de bonne foi dont la situation modeste rend particulièrement difficile l'exécution de leurs obligations. Le Gouvernement s'est déjà engagé dans cette voie, le décret n° 77-273 du 24 mars 1977 a, en effet, modernisé la liste des biens mobiliers insaisissables contenue dans l'article 592 du code de procédure civile afin de permettre aux débiteurs de conserver ceux de ces biens actuellement considérés comme nécessaires à la vie et au travail.

Commissaires aux comptes : publicité de la cessation des fonctions.

27412. — 15 septembre 1978. — **M. Jacques Braconnier** demande à **M. le ministre de la justice**, d'une part, si un commissaire aux comptes d'une société anonyme ayant mis fin volontairement à ses fonctions est en droit, sans porter préjudice au renom de ladite société, de procéder à une insertion dans un journal d'annonces légales afin d'aviser les tiers de la date exacte de la cessation de ses fonctions; d'autre part, si, préalablement à cette publicité, il est tenu de mettre en demeure le conseil d'administration d'accomplir cette formalité, le cas échéant par voie de lettre recommandée. Il lui demande en outre si, de la même façon et pour le même motif, le commissaire aux comptes peut requérir auprès du greffe du tribunal de commerce l'inscription modificative de ladite société et s'il est en droit de réclamer à la société défaillante le coût desdites formalités.

Réponse. — La cessation des fonctions d'un commissaire aux comptes donne lieu, comme sa nomination, à des formalités de publicité. D'une part, conformément aux dispositions des articles 285 et 287 du décret n° 67-236 du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales, cette décision doit être publiée dans un journal d'annonces légales. Les représentants légaux de la société sont tenus d'effectuer cette publicité que la cessation des fonctions résulte d'une décision de l'assemblée générale ou d'une démission du commissaire aux comptes. Aux termes de l'article 283 du décret précité, tout intéressé peut demander au président du tribunal de commerce, statuant en référé, de désigner un mandataire chargé d'accomplir la formalité. D'autre part, il doit être procédé à une inscription modificative au registre du commerce en application des articles 11 et 33 du décret n° 67-237 du 23 mars 1967 modifié sur le registre du commerce et des sociétés. Il peut être considéré, en cas de carence des responsables légaux, que le commissaire aux comptes est intéressé, au sens de l'article 22, alinéa 2, dudit décret, à la mise à jour de la mention et qu'il peut, comme tel, demander au greffier de faire mention de sa démission. Le commissaire aux comptes serait également en droit de saisir le juge commis à la surveillance du registre conformément à l'article 46, alinéa 2, de ce décret. L'inscription modificative sera alors ordonnée sans que le commissaire aux comptes ait à faire l'avance des frais de modification.

Appartements à temps partiel : statut juridique.

27599. — 10 octobre 1978. — **M. Charles Zwickert** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui préciser l'état actuel des travaux du groupe de travail ayant pour objet de rechercher parmi plusieurs parties possibles la solution juridique la mieux adaptée pour que l'attribution d'appartements à temps partiel soit dotée d'un statut juridique solide et lui demande de bien vouloir lui préciser la suite que le Gouvernement envisage de réserver à ses conclusions.

Réponse. — Le groupe de travail créé pour l'étude des problèmes de l'attribution d'immeubles à temps partagé poursuit ses travaux. Dans ces conditions, le Gouvernement n'est pas encore en mesure de faire un choix entre les différentes solutions de nature à améliorer la protection des attributaires.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Val-de-Marne : fonctionnement des services postaux.

27540. — 3 octobre 1978. — **M. Michel Giraud** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les conditions de fonctionnement des services postaux du Val-de-Marne. En raison de l'insuffisance de leurs effectifs, aggravée par la suppression récente des crédits de renfort ou de remplacement, on assiste à une dégradation du service, qui se traduit notamment par la fermeture de certains guichets, par la réduction du nombre des tournées de distribution et par l'allongement considérable des délais d'acheminement du courrier, même entre communes voisines, comme Créteil et Le Perreux par exemple. Il souhaiterait connaître les dispositions susceptibles d'être prises pour qu'il soit remédié à cet état de choses qui ternit l'image que les administrés ont de ce service public essentiel.

Réponse. — Les services postaux du Val-de-Marne disposent actuellement d'un nombre de positions de travail correspondant aux besoins et qui permet de faire face, en temps normal, à l'écoulement du trafic. Toutefois des difficultés de remplacement ont pu apparaître tant au niveau du service des guichets que dans l'exécution de la distribution postale, par suite du nombre exceptionnellement élevé des absences. En conséquence, des décisions ont été prises pour résoudre ces problèmes. Le renforcement des moyens de remplacement dont dispose le service de la distribution, d'une part, et les nouveaux emplois récemment attribués au Val-de-Marne, d'autre part, devraient permettre d'assurer de façon plus souple la couverture des absences et atténuer les difficultés qui ont pu affecter le service postal de ce département.

SANTÉ ET FAMILLE

Campagne « Préparation à la vieillesse ».

26441. — 23 mai 1978. — **M. Roger Poudonson** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances de la campagne intitulée « Préparation à la vieillesse » annoncée le 16 septembre 1977.

Réponse. — Une campagne doit effectivement avoir lieu au cours du premier semestre 1979. Elle aura pour thème la prévention des difficultés liées au vieillissement parmi lesquelles on peut citer : l'isolement, la recherche d'information et celles relatives à l'aménagement du temps de loisir ou encore l'apparition de légers handicaps physiques. Les travaux préparatoires ont montré que l'accent doit être mis en priorité sur l'information concernant les ressources des personnes âgées et les procédures de liquidation des retraites. Il est par conséquent envisagé d'établir un « guide pratique » et d'orienter les intéressés vers les organismes les mieux à même de répondre aux questions qu'ils se posent en matière de revenus et de leur fournir un certain nombre de conseils sur les procédures à engager pour obtenir dans les meilleures conditions la liquidation de leurs droits. La campagne se poursuivra par l'établissement d'un dialogue portant sur les actions réussies de lutte contre l'isolement, d'aménagement du temps de loisirs, de prévention médicale, de rôle des personnes âgées dans la vie sociale... et plus généralement de toutes les réponses qui pourront être données aux problèmes soulevés par les intéressés. Des courts métrages radiotélévisés seront diffusés au grand public pour illustrer les problèmes soulevés et les solutions qui y répondent. L'ensemble de cette information sera rassemblée sous la forme d'un manuel qui sera publié en fin de campagne pour permettre aux personnes âgées de conserver la trace écrite des informations qu'elles auront elles-mêmes demandées.

*Lutte contre la drogue :
réinsertion des pensionnaires des centres de postcure.*

26928. — 30 juin 1978. — **M. André Bolh** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir préciser la suite qu'elle envisage de réserver à une recommandation formulée dans le rapport de la mission d'étude sur l'ensemble des problèmes de la drogue, lequel suggère d'orienter l'activité des centres de postcure vers la réinsertion de leurs pensionnaires, qui devraient être encouragés dans leur accession à l'autonomie, notamment en recevant une formation appropriée.

Réponse. — La période de postcure pour les toxicomanes se caractérise notamment par un soutien psychologique et affectif. Ce soutien est indispensable pour restructurer des personnes souvent gravement atteintes dans leur équilibre psychologique. Mais il

est bien évident que la postcure doit en définitive conduire à la réinsertion sociale et professionnelle des toxicomanes. C'est pourquoi, à un moment qui dépend de chaque cas particulier, les centres de postcure doivent préparer leurs pensionnaires à l'exercice d'une activité professionnelle. A cet effet le ministère de la santé et de la famille encourage dans ces centres le développement d'actions de formation adaptées. Parmi le personnel d'encadrement de nombreux centres figurent des professionnels qui complètent la culture générale des pensionnaires (vacations d'enseignants), ou qui dirigent des activités manuelles pouvant déboucher sur l'acquisition d'un métier le plus souvent de type artisanal. Ces activités bénéficient d'ailleurs, dans certains cas, de la participation financière des services départementaux du travail et de la main d'œuvre au titre de stages de préformation. Pour sa part le ministère de la santé et de la famille contribue directement à la mise en place de ces ateliers par l'octroi de subventions exceptionnelles destinées à l'acquisition du matériel de base nécessaire.

Prise en charge par la sécurité sociale de malades mentaux : décrets.

27347. — 1^{er} septembre 1978. — **M. Roger Poudonson** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de lui préciser l'état actuel de préparation et de publication du décret déterminant les modalités suivant lesquelles seraient prises en charge, par la sécurité sociale, les dépenses exposées dans les établissements recevant des malades mentaux dont l'état ne nécessite plus le maintien en hôpital psychiatrique mais qui requièrent temporairement une surveillance médicale et un encadrement en vue de leur réinsertion sociale, en application de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées, ainsi qu'il était précisé en réponse à sa question écrite n° 24895 du 6 décembre 1977.

Réponse. — Le ministre de la santé et de la famille est en mesure de préciser à l'honorable parlementaire que la préparation du projet de décret, déterminant les modalités suivant lesquelles seraient prises en charge par la sécurité sociale, les « dépenses exposées dans les établissements recevant des malades mentaux dont l'état ne nécessite plus le maintien en hôpital psychiatrique mais qui requièrent temporairement une surveillance médicale et un encadrement en vue de leur réinsertion sociale » est actuellement très avancée et que la publication de ce texte devrait intervenir prochainement.

TRANSPORTS

Canal du Rove : remise en état et réouverture.

27396. — 15 septembre 1978. — **M. Jean Francou** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur les graves problèmes d'insécurité qui résultent de l'effondrement d'une section de la voûte du canal du Rove fermé, comme on le sait, à la navigation depuis 1963. C'est à la hauteur de la commune de Gignac, au-dessous de laquelle le canal s'acheminait, que le danger semble le plus grand si l'on songe à la présence d'un groupe scolaire, d'une église, d'une mairie à la verticale du tracé suivi par ce tunnel. Il lui demande de bien vouloir envisager une nouvelle étude ayant pour but la réfection du canal et sa remise en service. La réouverture de cette importante voie navigable assurant la liaison Méditerranée—étang de Berre apparaît comme un élément indispensable au développement économique de la région et à son équilibre écologique. (*Question transmise à M. le ministre des transports.*)

Réponse. — Les problèmes posés par l'effondrement partiel du tunnel du Rove, survenu le 16 juin 1963, sont de deux natures. En premier lieu, il s'agit de garantir la sécurité des habitants de la commune de Gignac dont les habitations sont bâties au-dessus de l'ouvrage. En second lieu, il convient de s'interroger sur l'opportunité de reconstruire le tunnel en vue de sa réouverture à la navigation fluviale. Pour ce qui concerne la sécurité des personnes, des servitudes strictes ont été imposées ; il importe aujourd'hui de pouvoir les moduler en fonction des risques réels. Pour les mesurer, un programme de reconnaissances et d'études a été défini. Deux tranches de ce programme, de 500 000 francs chacune, ont été financées et exécutées en 1977 et 1978. Une dernière tranche, d'un montant de 600 000 francs, portant plus précisément sur l'état des maçonneries immergées est prévue en 1979. Au cas où l'exécution de travaux de confortation s'avérerait urgente, notamment pour assurer l'étanchéité de certaines sections de la voûte, une dotation complémentaire serait affectée à cette opération. Pour ce qui concerne la réouverture du tunnel à la navigation fluviale, il est utile de rappeler que le montant des dépenses à engager à ce titre est estimé à plus de 150 millions de francs. Or, de nombreuses incertitudes subsistent sur les perspectives de fréquentation du

tunnel en raison même de l'évolution du trafic maritime de Marseille entre son site traditionnel et les installations de Fos qui seront prochainement desservies par la nouvelle liaison fluviale Rhône—Fos à grand gabarit. Aussi, ne paraît-il pas opportun de prendre dès maintenant une décision concernant la réouverture à la navigation du tunnel du Rove dans la mesure où l'intérêt économique pour la collectivité nationale s'avère faible.

UNIVERSITES

Dons de corps à la science : moyens financiers.

27457. — 21 septembre 1978. — M. Claude Fuzier expose une nouvelle fois à Mme le ministre des universités le problème des dons de corps à la science. En mai 1978, il lui avait demandé, suite à diverses inquiétudes exprimées par M. le professeur Delmas, de l'UER biomédicale des Saints-Pères, si le fait que les crédits manquent pour pouvoir accepter les corps ne lui paraissait pas préjudiciable, et quelles mesures concrètes elle envisageait de proposer pour mettre fin à cette regrettable situation. La réponse à cette question écrite, publiée au *Journal officiel* daté du 24 août 1978, ne lui paraît pas satisfaisante. En effet, si les universités autonomes sont évidemment « libres d'accepter ou de refuser les dons de corps », la question est de savoir si elles en ont les moyens.

En conséquence, il souhaite savoir quelles mesures concrètes elle envisage de proposer ou de suggérer pour permettre aux universités d'accepter un nombre suffisant de corps pour mener à bien leur tâche d'éducation et de recherche.

Réponse. — La question qui se pose en premier lieu aux universités auxquelles sont proposés des « dons de corps » est de savoir si elles en ont besoin. Devant l'afflux des offres faites à certaines universités, on peut estimer que la demande en la matière est satisfaisante. Il n'y a donc pas nécessité d'accroissement des moyens financiers, mais plutôt d'une nouvelle organisation de recueil et de distribution de ces dons.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 26 octobre 1978. (JO du 27 octobre 1978, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 2938, 2^e colonne, 12^e ligne de la réponse à la question écrite n° 27013 de M. Louis Longueue à M. le ministre de l'éducation, au lieu de : « une base 100 en 1969-1970 », lire : « une base 100 en 1968-1969 ».

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.