

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 36^e SEANCE

2^e Séance du Vendredi 7 Mai 1976.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. EUGÈNE CLAUDIUS-PETIT

1. — Nomination à un organisme extraparlémenaire (p. 2833).
2. — Dépôt du rapport annuel d'activité du médiateur (p. 2833).
3. — Modification du code de l'aviation civile. — Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 2834).

MM. Gerbet, suppléant M. Charles Bignon, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République; Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1^{er} et 2. — Adoption (p. 2834).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

4. — Police des chemins de fer. — Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 2835).

MM. Gerbet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République; Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique (p. 2835).

Explication de vote : MM. Gouhier, le rapporteur, Maurice Legendre.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

5. — Sauvegarde de la vie humaine en mer. — Discussion d'un projet de loi (p. 2836).

MM. Gerbet, suppléant M. Baudouin, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République; Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

Discussion générale : M. Hamel. — Clôture.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1^{er} (p. 2837).

Amendement n° 1 de M. Darinot : MM. Jalton, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Adoption de l'article 1^{er}.

Art. 2 (p. 2838).

Amendement n° 2 de M. Darinot. — L'amendement est devenu sans objet.

Adoption de l'article 2.

Art. 3. — Adoption (p. 2839).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

6. — Ordre du jour (p. 2839).

PRÉSIDENCE DE M. EUGÈNE CLAUDIUS-PETIT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. En application de l'article 25 du règlement, j'informe l'Assemblée que MM. Gaussin et Marie ont été nommés membres titulaires et MM. Mexandeau et Rieubon membres suppléants du Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche.

— 2 —

DEPOT DU RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE DU MEDIATEUR

M. le président. J'ai reçu de M. le médiateur, en application de l'article 14 de la loi du 3 janvier 1973, le rapport annuel d'activité pour 1975.

Le rapport sera distribué.

— 3 —

MODIFICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant les dispositions du code de l'aviation civile relatives à la compétence des tribunaux français pour connaître des actes accomplis à bord des aéronefs ou à l'encontre de ceux-ci (n^{os} 1998, 2250).

La parole est à M. Gerbet, suppléant M. Charles Bignon, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Claude Gerbet, rapporteur suppléant. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, chers collègues, la compétence des tribunaux français pour connaître des actes accomplis à bord des aéronefs ou à l'encontre de ceux-ci est réglée par certains articles du code de l'aviation civile dont la rédaction actuelle résulte de la loi du 5 juillet 1972.

Ces dispositions avaient été édictées pour harmoniser notre législation interne avec la convention de La Haye du 16 décembre 1970.

Depuis cette date, une nouvelle convention visant à réprimer les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971, est entrée en vigueur le 26 janvier 1973 et, par la loi du 10 décembre 1975, le Parlement a autorisé le Gouvernement à y adhérer.

Afin qu'il y ait dans tous les cas un Etat capable et tenu de se saisir, l'article 5 de la convention a établi un système de compétence quasi universelle, puisqu'il donne juridiction à l'Etat du territoire sur lequel l'infraction a été commise; à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef; à l'Etat du lieu d'atterrissage; à l'Etat dans lequel est situé le siège principal ou la résidence permanente de l'exploitant d'un aéronef donné en location; et enfin à l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé de l'infraction.

Le projet de loi, adopté par le Sénat, qui nous est aujourd'hui soumis, vise à traduire en droit interne les principes posés par l'article 5 de la convention.

Je pense qu'il est inutile que je fasse d'autres commentaires. La commission des lois a estimé ne devoir proposer aucun amendement au texte du Sénat. Elle vous recommande donc de le voter conforme.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, ainsi que l'a souligné votre rapporteur dans son exposé, le texte qui est aujourd'hui soumis à votre examen entre dans le cadre de l'action entreprise par la communauté des Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en vue de restaurer et d'améliorer la sécurité des transports aériens, gravement compromise au cours de ces dernières années.

La convention de Tokyo de 1963, relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, puis la convention de La Haye de 1970, pour la répression de la capture illicite des aéronefs — toutes deux ratifiées par la France — visaient déjà cet objectif. Parallèlement, l'O. A. C. I. a élaboré une nouvelle annexe technique à la convention de Chicago, l'annexe 17, en vigueur depuis le 27 février 1975, qui définit les normes et pratiques recommandées en matière de sécurité.

La convention de Montréal du 23 septembre 1971 est venue compléter cette œuvre en traitant des actes illicites autres que la capture d'aéronefs, dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Il s'agit d'actes de violence commis contre des personnes à bord des aéronefs, de sabotages exercés sur des aéronefs ou des installations de navigation aérienne et aussi de ce qu'il est convenu d'appeler les alertes à la bombe.

La convention oblige les Etats parties à punir ces infractions de peines sévères. Lorsqu'il ne les extradé pas, l'Etat partie doit soumettre les auteurs d'infractions découverts sur son territoire à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Celles-ci prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave, conformément à la loi nationale.

Afin d'éviter tout vide juridique propice à l'impunité des malfaiteurs, la convention établit en son article 5 un système de compétence quasi universelle. Enfin, ses autres dispositions prévoient encore une large entraide judiciaire entre les Etats dans son application, un effort de leur part pour la prévention des infractions et la communication de « tous renseignements utiles » au conseil de l'O.A.C.I.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur, le Parlement a, au cours de sa dernière session, voté la loi qui autorise l'adhésion de la France à la convention de Montréal, loi qui a été promulguée le 10 décembre 1975. Mais l'article 5 de cette convention concernant les compétences juridictionnelles n'est pas exécutoire par lui-même. Son entrée en vigueur implique donc que des dispositions correspondantes soient incorporées dans le droit interne français.

A cet effet, le Gouvernement avait également proposé, à l'automne dernier, d'adopter un texte de loi qui n'avait pu alors être examiné faute de temps. C'est le texte sur lequel vous avez à vous prononcer aujourd'hui.

Il étend la compétence des tribunaux français, telle qu'elle est définie par l'article L. 121-8 du code de l'aviation civile, aux crimes et délits commis à l'encontre d'aéronefs étrangers lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité française, lorsque l'appareil atterrit en France après le crime ou le délit, ou lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une entreprise française. En outre, il étend cette compétence aux infractions contre les aéronefs ou leurs occupants, énumérées aux trois premiers alinéas de l'article 1^{er} de la convention de Montréal, lorsque l'auteur de l'une de ces infractions ou son complice se trouve en France.

L'adoption de ce texte est donc la conséquence nécessaire de l'adhésion de la France à la convention de Montréal. Il vient compléter les dispositions déjà adoptées par le Gouvernement et par le Parlement pour tenter d'enrayer le développement du terrorisme aérien. C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous demander, mesdames, messieurs, de bien vouloir l'adopter.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale?...

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

Articles 1^{er} et 2.

M. le président. « Art. 1^{er}. — L'article L. 121-8 du code de l'aviation civile est remplacé par l'article suivant :

« Art. L. 121-8. — Les tribunaux français sont compétents :

« 1^o En cas de crime ou de délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef non immatriculé en France,

« a) Lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité française

« ou

« b) Lorsque l'appareil atterrit en France après le crime ou le délit

« ou

« c) Lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou à défaut sa résidence permanente en France;

« 2^o Dans le cas où l'auteur de l'une ou l'autre des infractions suivantes ou son complice se trouve en France pour connaître :

« a) Du détournement d'un aéronef non immatriculé en France et de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé du détournement, en relation directe avec cette infraction;

« b) De toute infraction ou tentative d'infraction concernant un aéronef non immatriculé en France et figurant parmi celles

énumérées aux a, b et c du 1^{er} de l'article 1^{er} de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

« Art. 2. — La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer. » — (Adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 4 —

POLICE DES CHEMINS DE FER

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi adopté par le Sénat, complétant l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (n^o 1993, 2238).

La parole est à M. Gerbet, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Claude Gerbet, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, mes chers collègues, je ne sais quelle règle guide le Gouvernement lorsqu'il établit l'ordre du jour prioritaire. Toujours est-il qu'aujourd'hui notre assemblée est amenée à « utiliser » toutes sortes de moyens de transport. Nous étions tout à l'heure en avion; nous voici maintenant en chemin de fer ou en automobile et, avec le prochain texte que j'aurai également l'honneur de rapporter, nous nous trouverons à bord de navires. (Sourires.)

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer a quelque peu vieilli. En effet, les contraventions aux arrêtés préfectoraux réglementant la circulation, l'arrêt ou le stationnement des véhicules dans les cours des gares relevaient jusqu'ici de la compétence d'agents limitativement énumérés.

Or, il est évident que dans les cours de certaines gares règne, par la faute des automobilistes, une pagaille telle que les piétons doivent faire du slalom entre les véhicules arrêtés pour essayer de prendre leur train à l'heure ou que les conducteurs de voiture ne parviennent pas à déposer en temps utile leurs voyageurs.

Le projet de loi, adopté par le Sénat, prévoit que les infractions aux dispositions concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront dorénavant être également constatées par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres...

M. Jean Fontaine. Il n'y a plus de gardes champêtres !

M. Claude Gerbet, rapporteur. Monsieur Fontaine, je ne sais pas s'il n'y a plus de gardes champêtres à la Réunion, mais dans ma bonne ville de Chartres il y en a au moins trois.

Le texte dispose, en outre, que « les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement ».

De plus, en ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé, dans les cours des gares, comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

La commission des lois ne propose pas d'amendement et vous recommande, mes chers collègues, d'adopter le texte du projet dans la rédaction du Sénat.

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

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie d'abord votre rapporteur pour la concision de son propos.

Le projet de loi qui vous est présenté à, en fait, deux objets différents.

D'une part, il étend la liste des agents habilités à constater les infractions relatives au stationnement et à la circulation dans les cours des gares.

D'autre part, il assimile les poursuites à celles prévues par le code de la route. En effet, les contraventions relatives aux arrêtés déterminant « les mesures de police destinées à assurer le bon ordre, dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public » sont constatées par des procès-verbaux dressés par des catégories d'agents énumérées limitativement à l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer.

Les agents actuellement habilités sont les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, les gardes-mines — actuellement ingénieurs des travaux publics de l'Etat —, les agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Le projet de loi qui vous est soumis, et que le Sénat a adopté sans modification, étend la liste aux gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, aux inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de police municipale ainsi qu'aux gardes champêtres. Il prévoit que les auxiliaires contractuels de police pourront intervenir pour constater les infractions relatives à l'arrêt et au stationnement des véhicules.

Le dernier paragraphe du projet dispose que les mesures concernant les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, qui sont prévus par le code de la route, seront applicables dans les cours des gares.

Ce projet de loi permet ainsi, en définitive, d'adapter des textes anciens et de rendre plus efficaces les mesures à prendre pour la police de la circulation et du stationnement des automobiles dans les cours des gares. C'est la raison pour laquelle je vous demande de l'adopter.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété ainsi qu'il suit :

« Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

« En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

« En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique. »

Dans les explications de votes, la parole est à M. Gouhier.

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, s'il est vrai que la circulation et le stationnement de tous les véhicules dans les gares posent un problème préoccupant, ce n'est pas, à notre avis, en officialisant la répression qu'on le résoudra.

Les chemins de fer doivent être de plus en plus utilisés de manière à atténuer des difficultés de circulation connues de tous. C'est pourquoi la S. N. C. F. devrait mettre à la disposition de ses usagers des parcs de stationnement gratuits. En outre, la circulation dans les cours des gares exige d'être organisée afin que soient accueillis dans les meilleures conditions possibles les véhicules de transport collectif, par exemple les taxis et les cars, et même les voitures particulières qui transportent à la gare la clientèle de la S. N. C. F.

De telles mesures seraient plus efficaces et plus populaires que les contraventions et les amendes.

Pour ces raisons, les membres du groupe communiste ne voteront pas le projet de loi qui nous est soumis.

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

M. Claude Gerbet, rapporteur. Si la liberté de circulation et de stationnement doit être respectée, il en va de même de la liberté d'accès aux gares, c'est-à-dire à un moyen de transport public utilisé par les catégories les plus modestes.

Dois-je rappeler que certains automobilistes n'ont aucune considération pour leurs semblables, les piétons, qui ont renoncé à emprunter leur véhicule pour se rendre à la gare, comme c'est leur droit ?

Il faut assurer la liberté d'accès à ce mode de transport populaire qu'est le chemin de fer, et, par conséquent, les abus commis par les automobilistes doivent être sanctionnés.

M. Roger Gouhier. Aménagez d'abord des parcs de stationnement !

M. Claude Gerbet, rapporteur. Assurons d'abord le libre accès aux gares !

M. le président. La parole est à M. Maurice Legendre.

M. Maurice Legendre. Je comprends bien votre position, monsieur le rapporteur, mais je ne puis l'approuver.

Vous connaissez bien notre département. Dans nos communes, les parcs de stationnement situés aux abords des gares sont en nombre insuffisant, et ce sont les collectivités locales qui en supportent la charge. Evidemment, les usagers de la S. N. C. F. sont paralysés puisqu'ils ne trouvent pas de place pour garer leur voiture. Ils la mettent là où ils le peuvent et ils sont souvent frappés d'une amende !

Il faut donc que la S. N. C. F. consente un effort plus grand pour accueillir ses clients et qu'elle agisse de telle sorte que les parcs de stationnement soient mieux organisés ou qu'un service public de transport soit créé pour conduire à la gare les personnes qui viennent travailler dans la région parisienne, comme c'est le cas dans notre département, proche de Paris.

Il est nécessaire d'aménager des parcs de stationnement avant de pénaliser les automobilistes !

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

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

— 5 —

SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi modifiant la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires (n° 1301, 2237).

La parole est à M. Gerbet, suppléant M. Baudouin, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Claude Gerbet, rapporteur suppléant. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, mes chers collègues, comme je vous l'ai annoncé, nous nous trouvons maintenant à bord des navires ! (Sourires.)

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet d'apporter une adaptation aux dispositions des articles 3 et 4 de la loi du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires, pour tenir compte de la réforme des services extérieurs du secrétariat général de la marine marchande.

Ces deux articles énumèrent respectivement les agents habilités à effectuer des visites techniques à bord des navires pour s'assurer du respect des règlements de sécurité et les agents habilités à constater les infractions.

Il nous est proposé d'apporter deux modifications à cette énumération.

L'une, de pure forme, tend à substituer l'appellation « affaires maritimes » à l'ancienne appellation de « l'inscription maritime », en application des dispositions du décret du 26 mai 1967 portant modification d'appellation des personnels et des services de l'inscription maritime.

L'autre vise à compléter la liste des agents afin d'y inclure la nouvelle catégorie des « techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ».

Il s'agit donc essentiellement d'habiliter une catégorie nouvellement créée d'agents contractuels de l'Etat — les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime — aux côtés d'autres catégories de personnels, à procéder aux visites de sécurité à bord des navires et à constater les infractions à la réglementation sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que l'habitabilité à bord des navires.

Dans le domaine de la sécurité, la structure des services extérieurs et les personnels qui leur sont affectés devaient être adaptés aux évolutions constatées dans la nature et dans l'étendue des tâches à accomplir sous l'effet de plusieurs facteurs.

D'abord, les progrès très rapides des techniques de construction navale provoquent des mutations importantes dans la conception et la construction des navires, ainsi que dans leurs équipements de conduite et d'exploitation.

Ensuite, sont apparus des types de navires nouveaux, répondant à des besoins de transports récemment suscités comme ceux qui concernent le gaz liquéfié et les produits chimiques, ou à des techniques nouvelles de manutention — navires rouliers, porte-conteneurs — ou encore à des activités maritimes entièrement nouvelles pour l'exploration et l'exploitation des ressources de la mer et de son sous-sol.

Enfin, dans le secteur particulier de la navigation de plaisance, il y a eu un accroissement considérable en quelques années du nombre des navires, surtout de petites dimensions.

L'article premier du texte soumis à notre examen tend à modifier l'article 3 de la loi du 20 mai 1967 qui définit les agents habilités à procéder à des visites techniques à bord des navires, aussi bien de commerce et de pêche que de plaisance.

L'article 2 modifie de façon similaire l'article 4 de la loi du 20 mai 1967 qui définit les agents habilités à constater les infractions aux règlements de sécurité sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Enfin, l'article 3 précise que les nouvelles dispositions sont applicables également aux territoires d'outre-mer.

La commission des lois ne propose aucun amendement au texte de ce projet de loi. Elle vous recommande, mes chers collègues, de bien vouloir l'adopter.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie d'abord le rapporteur qui a exposé très clairement la motivation du projet qui vous est soumis.

Ce texte, d'apparence purement technique, tend à habiliter une catégorie nouvellement créée d'agents de l'Etat — les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime — à procéder aux visites de sécurité à bord des navires et à constater les infractions à la réglementation sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que l'habitabilité à bord des navires.

En fait, il traduit comme vous avez pu le constater d'après la présentation qui vous en a été faite par M. Gerbet, la volonté du Gouvernement d'adapter son action, dans le domaine de la sécurité en mer des personnes et des biens, à l'évolution technologique et économique du secteur maritime, au cours de ces dernières années en particulier.

Cette volonté s'est d'ailleurs manifestée encore tout récemment puisque, à ma demande, la réglementation relative à la sécurité des navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux vient de faire l'objet d'une refonte complète.

Prenant notamment en compte les enseignements dégagés des accidents récents, les nouvelles règles visent à garantir, d'une manière aussi efficace que possible, la protection des petits navires contre l'incendie et à assurer le sauvetage des passagers dans toutes les circonstances en cas de sinistre grave.

Cet exemple, parmi d'autres, montre la nécessité d'aménager de façon permanente les règlements relatifs à la sécurité afin de tenir compte de l'évolution de la nature des risques.

L'analyse des différents facteurs qui sont à l'origine de cette évolution a été présentée par M. Gerbet, au nom de la commission, et elle recueille mon adhésion entière. Il ne me paraît donc pas utile de la reprendre.

En particulier, elle a montré les motivations qui ont conduit le Gouvernement à modifier la structure de l'organisation administrative chargée de suivre les problèmes de sécurité des navires en la rendant plus efficace par une meilleure répartition des tâches entre les différentes catégories de personnels concernés.

Cette réforme impliquait la création d'un nouveau corps d'agents, appelés techniciens experts, auxquels il vous est aujourd'hui proposé de donner les pouvoirs requis pour le plein exercice de leur mission.

Ces agents, recrutés parmi les titulaires des brevets les plus hauts de la marine marchande, ayant effectivement exercé des fonctions de responsabilité et n'ayant pas cessé la navigation depuis plus de cinq ans, sont, par formation, parfaitement adaptés aux techniques nouvelles.

Ils se substitueront progressivement au corps des inspecteurs de la navigation et inspecteurs mécaniciens dont le statut n'offrait pas de perspectives suffisamment attrayantes pour les anciens navigants de la marine marchande.

Le nouveau corps, plus attractif dans ses rémunérations, doit permettre de nous doter d'un personnel adapté aux problèmes nouveaux de la sécurité dans l'espace maritime.

Il importe maintenant que les techniciens experts reçoivent officiellement les pouvoirs de concourir au contrôle de sécurité des navires français.

Tel est l'objet du projet de loi qui vous est soumis.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir l'adopter.

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le secrétaire d'Etat, puisque le projet qui nous est soumis a trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer, je profite de l'occasion qui m'est offerte pour souhaiter qu'une grande publicité soit donnée aux services éminents que les agents des C.R.S. rendent l'été sur nos plages.

Il faut que la nation se rende compte qu'ils sauvent un grand nombre de vies humaines. Or, bien souvent, la mission de protection qu'ils assument est mal comprise par une fraction importante de la population. Pourtant, il est nécessaire de rendre un hommage public au courage qu'ils déploient, en

rappelant plus fréquemment que, chaque été, dans des conditions périlleuses, ils ramènent vers le rivage des « vacanciers » qui s'en sont écartés.

En outre, avant le vote du projet précédent, j'avais demandé la parole pour formuler deux observations au sujet de la police des chemins de fer.

Avec votre permission, monsieur le président, je tiens à faire allusion, devant M. le secrétaire d'Etat aux transports, à certains incidents.

Les parlementaires ont fréquemment l'occasion de faire appel aux services de la S. N. C. F. et, au cours de conversations avec les contrôleurs, j'ai appris qu'il était arrivé à quelques-uns d'entre eux d'être brutalisés dans les trains qui reconduisent dans leur ville d'origine les spectateurs de certains festivals musicaux, par exemple de ceux d'Orange et d'Avignon. Ce fait se renouvelle fréquemment et l'enivrement provoqué par la musique et le dynamisme de l'atmosphère communautaire connue pendant quelques grandes journées en est peut-être la cause.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je serais heureux si vous pouviez faire vérifier la véracité de ces propos que m'ont tenus des contrôleurs. Si tel est le cas, lorsque des festivals comme ceux dont je viens de parler ont lieu, le nombre des contrôleurs devrait être au moins doublé, pour leur éviter d'être brutalisés.

En outre, il est nécessaire de renforcer dans certaines grandes gares les effectifs du personnel de la S. N. C. F. chargé d'assurer la police.

Si je considère l'exemple que m'offre la gare de Lyon-Perrache, les qualités de dévouement et de maîtrise de soi du personnel de la S. N. C. F. sont sans conteste admirables. Mais le trafic y est intense, car il s'agit d'une gare de transit où presque toutes les nuits un nombre considérable de personnes trouvent un hébergement. Le buffet y est pratiquement ouvert tout le temps. Même sans être habitués aux boissons alcooliques certains risquent, pour tuer le temps, de boire et de se trouver dans un état voisin de l'ébriété. Une enquête de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, me semble nécessaire afin qu'on envisage de renforcer le personnel de sécurité dans les gares. Son effectif est très insuffisant. d'après les exemples que je connais.

D'autre part, les effectifs des postes de police étant également exsangues, un certain nombre d'événements regrettables se déroulent dans les gares.

Il suffirait que vous demandiez à la direction de la S. N. C. F. d'ouvrir une enquête pour que de nouveaux moyens en personnels soient mis en œuvre. Il y va de la sécurité des voyageurs dans les gares, surtout la nuit.

M. Claude Gerbet, rapporteur suppléant. Le projet relatif à la police des chemins de fer a déjà été voté. Nous en sommes aux navires !

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

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

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Le troisième alinéa de l'article 3 de la loi du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour procéder à ces visites ou y participer, ont libre accès à bord de tout navire :

- « — les administrateurs et officiers d'administration des affaires maritimes ;
- « — les médecins des gens de mer ;
- « — les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ;
- « — les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

« — les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

« — les inspecteurs relevant du ministre des postes et télécommunications ;

« — les membres des commissions de visite ;

« — le personnel des sociétés de classification agréées ;

« — les gendarmes maritimes ;

« — les syndicats des gens de mer, les agents de la surveillance des pêches maritimes et les gardes maritimes. »

Sur cet article, j'ai été saisi d'un amendement avant la clôture de la discussion générale. La commission en accepte-t-elle la discussion ?

M. Claude Gerbet, rapporteur suppléant. Oui, monsieur le président.

M. le président. Cet amendement, présenté par MM. Darinot, Jalton, Le Penec et Crépeau sous le numéro 1, est ainsi rédigé :

« A l'article 1^{er}, dans l'énumération des personnes ayant libre accès à bord pour procéder à des visites, supprimer « les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime » et ajouter « les représentants des comités d'hygiène et de sécurité, les délégués syndicaux et tous les délégués ayant mandat ».

La parole est à M. Jalton.

M. Frédéric Jalton. Le recrutement des techniciens experts du service de la sécurité de la navigation est fait contractuellement pour une durée de cinq ans.

Ce mode de recrutement n'offre pas toutes les garanties d'un contrôle indépendant et qualifié de la sécurité. Le contractuel est recruté sur titres et n'est donc pas formé par la puissance publique. Il risque de l'être par les chantiers navals et les sociétés privées de classification et de dépendre, de ce fait, d'eux ou des armateurs.

Pour éviter ce risque, le contrôle de la sécurité devrait relever de la fonction publique. Par ailleurs, le contractuel est facilement révoquant. Or il existe un corps d'inspecteurs de la navigation et du travail maritime et d'inspecteurs mécaniciens de la marine-marchande qui ne se recrute plus depuis 1971 parce que les perspectives de carrière y sont peu attrayantes et les salaires insuffisants.

Il est préférable de maintenir le recrutement de ce corps en en revalorisant le niveau par une refonte du statut.

Telles sont les raisons qui ont motivé le dépôt de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Claude Gerbet, rapporteur suppléant. Bien entendu, la commission n'a pas eu connaissance de cet amendement.

Toutefois, je ferai observer à ses auteurs que vouloir donner à des délégués syndicaux le pouvoir de constater une infraction relève de la confusion des genres. Il s'agit là d'une tentative d'innovation qui ne mérite pas qu'on y insiste davantage. Ce n'est pas le rôle des délégués syndicaux.

Quant au reproche de faire figurer les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime parmi les personnes ayant libre accès à bord de tout navire, le rapport écrit de M. Beaudouin y répondait par avance de la manière suivante :

« La création du nouveau corps des techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime s'est révélée indispensable pour la mise en place du niveau intermédiaire de la nouvelle structure ; en effet, l'ancien statut des inspecteurs de la navigation et inspecteurs-mécaniciens n'offrait pas de perspectives suffisamment attrayantes pour les anciens navigateurs de la marine-marchande. L'âge moyen d'entrée dans le corps était relativement élevé — quarante-huit ans — de même que la

moyenne d'âge des agents effectivement en poste au moment de la réforme — cinquante-sept ans — rendant plus difficile leur adaptation aux techniques nouvelles.

« C'est pourquoi l'ancien corps a été mis progressivement en extinction et un nouveau statut de techniciens experts mis au point : ces agents contractuels sont recrutés parmi les titulaires des plus hauts brevets de la marine-marchande ayant effectivement exercé des fonctions de commandant, de chef mécanicien ou de second au pont ou à la machine et qui n'ont pas cessé la navigation effective depuis plus de cinq ans ; recrutés à partir de quarante ans, pour une durée de cinq ans renouvelable, les techniciens experts ne peuvent poursuivre leur carrière au-delà de cinquante-cinq ans. »

Monsieur Jalton, je pense que ces précisions vous feront regretter les critiques, toutes gratuites, que vous avez prononcées contre ces techniciens, dont l'intervention sera de plus en plus utile, étant donné les postes de responsabilité qu'ils ont occupés. N'oublions pas qu'il s'agit d'un domaine très important, celui de la sécurité en mer.

Pour toutes ces raisons, je demande à l'Assemblée de repousser l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement demande le rejet de cet amendement.

Ce qui est en jeu, c'est la sécurité en mer, domaine complexe qui exige qu'on fasse appel à des spécialistes et à eux seuls. Or la liste prévue par le projet gouvernemental répond à cette exigence.

M. le président. Monsieur Jalton, maintenez-vous votre amendement ?

M. Frédéric Jalton. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Le premier alinéa de l'article 4 de la loi du 20 mai 1967 susmentionnée est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs et officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine-marchande et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime. »

MM. Darinot, Jalton, Le Penec et Crépeau avaient présenté un amendement n° 2 ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière partie de la dernière phrase de l'article 2 :

« et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ».

Cet amendement, qui était la conséquence de celui qui vient d'être rejeté, n'a plus d'objet.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 11 mai 1976, à seize heures, première séance publique :

Déclaration du Gouvernement sur la réforme de l'entreprise et débat sur cette déclaration.

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :
Fixation de l'ordre du jour ;
Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à quinze heures cinquante.)

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

JACQUES RAYMOND TEMIN.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 5 mai 1976.

Collectif 1976.

Page 2662, 2^e colonne, article 6, V (3^e alinéa), 4^e et 5^e ligne :
Lire : « ...gestion industrielle, commerciale et financière ».

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

(Art. 133, 134, 136 et 137 du règlement.)

Veuves (progrès apportés à leur condition et projets en leur faveur).

28852. — 7 mai 1976. — **M. Hamel** demande à **M. le ministre du travail** quel est le bilan des progrès apportés à la condition des veuves civiles depuis deux ans et quels projets sont actuellement en cours de préparation par le Gouvernement pour améliorer encore la situation des veuves, et notamment de celles devant assumer la charge de l'éducation d'enfants mineurs.

Tribunaux (rétablissement à Metz d'un tribunal administratif).

28853. — 7 mai 1976. — **M. Kédinger** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, que Metz, vieille ville judiciaire, avait été, avant qu'elle ne fut rattachée à la France en 1871, siège d'une cour d'appel et d'un conseil de préfecture. L'une des premières mesures du gouvernement impérial allemand fut de supprimer ces deux juridictions et de les rattacher l'une à la cour d'appel de Colmar, l'autre au tribunal administratif de Strasbourg. Les spoliations dont Metz fut victime en 1871 ne furent que partiellement réparées par la restitution de la cour d'appel en 1972. Par contre, le département de la Moselle comprenant plus d'un million d'habitants continue à rester dépendant, quant à la juridiction administrative, du tribunal administratif de Strasbourg. Cette situation est d'autant plus illogique que les villes de Metz et Strasbourg n'appartiennent pas à la même région et sont toutes les deux sièges d'un conseil régional. D'ailleurs, 60 p. 100 des affaires traitées par le tribunal administratif de Strasbourg proviennent du département de la Moselle. Cette juridiction engorgée d'affaires n'arrive plus à rendre la justice dans de bonnes conditions ; il n'est pas rare que des affaires restent pendantes devant cette juridiction quatre voire cinq années avant qu'intervienne une décision. Il convient de souligner enfin que la ville de Metz est actuellement le seul chef-lieu de région (avec provisoirement Ajaccio) qui ne soit pas le siège d'un tribunal administratif. Il lui demande en conséquence de bien vouloir envisager le rétablissement à Metz d'un tribunal administratif conformément aux vœux unanimes de la population.

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Article 139 du règlement :

« 1. Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;

« 2. Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption ;

« 3. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler

les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

« 4. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ;

« 5. Dans le cas où la question écrite est transformée en question orale, celle-ci prend rang dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 133 ;

« 6. Font l'objet d'un rappel publié au Journal officiel les questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais prévus aux alinéas 2, 3 et 4 du présent article ;

« 7. Le texte des questions écrites est reproduit dans les rappels. Il est communiqué aux auteurs des questions en même temps que le rappel leur est notifié. »

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Débîts de boissons (dérégulations à la réglementation en faveur des débits de 2^e catégorie dans les localités à vocation touristique).

28842. — 8 mai 1976. — **M. Mario Bénard** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, que les préfets peuvent, aux termes du décret n° 72-36 du 14 janvier 1972, prendre des arrêtés pour déterminer, dans certaines communes et sans préjudice des droits acquis, les distancés auxquelles des débits de boissons à consommer sur place des 2^e, 3^e et 4^e catégories ne pourront être établis à proximité des débits de mêmes catégories déjà existants. Si une telle réglementation préfectorale s'avère parfaitement légitime pour limiter la création de débits de 3^e et 4^e catégorie, sa nécessité apparaît indiscutablement moins en ce qui concerne l'ouverture d'un débit classé en 2^e catégorie, et plus encore, si ce débit n'est appelé à servir que de la bière. Il lui demande en conséquence s'il n'envisage pas d'apporter une dérogation à la réglementation existante, autorisant, dans les localités à vocation touristique et balnéaire, la vente de la bière par un débit de boissons possédant déjà la licence n° 1.

Commerce de détail (aide aux commerçants de la zone frontalière des Alpes-Maritimes pour surmonter la crise due à l'effondrement de la lire).

28843. — 8 mai 1976. — **M. Aubert** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur les difficultés croissantes que connaissent les commerçants des Alpes-Maritimes et singulièrement ceux de la zone frontalière, en raison des importantes distorsions de prix résultant de la chute de la lire italienne. Le taux de change s'établissant actuellement dans un rapport de un à deux, la situation atteint aujourd'hui un seuil critique. La région San Remo-Vintimille est devenue le pôle d'attraction des consommateurs français au détriment du commerce local notamment dans les secteurs de l'alimentation, de l'habillement, de la chaussure et de la maroquinerie. Le commerce de détail se ressent profondément de cette situation : baisse notable du chiffre d'affaires, difficultés de trésorerie, au point que certains commerçants vont se voir dans l'obl-

gation de cesser leurs activités et, dans tous les cas, de réduire leurs frais généraux notamment par des licenciements. Le Gouvernement vient d'arrêter un plan de sauvegarde des régions frontalières. La région Provence-Côte d'Azur est pour le moment exclue des mesures de soutien envisagées. Bien que le problème exposé soit d'une nature différente, il justifie pleinement une action immédiate des pouvoirs publics. En conséquence, il lui demande de bien vouloir faire prendre par les départements ministériels concernés (intérieur, finances, travail, commerce et artisanat), des mesures urgentes qui s'imposent pour aider le commerce local à surmonter cette crise conjoncturelle. Au nombre de ces mesures, il lui apparaît qu'il est nécessaire de consentir des aménagements, des reports d'échéance, des remises de pénalités, tant en matière fiscale que dans le domaine des charges fiscales et d'accorder des aides aux commerces les plus touchés.

Successions (déduction du passif constitué par l'indemnité de réduction du défunt à sa sœur).

28844. — 8 mai 1976. — M. Plantier expose à M. le ministre de l'économie et des finances que par acte notarié du 29 novembre 1967, Mme C... avait fait donation précipitaire de tous ses biens à son fils. La donatrice est décédée le 22 avril 1972 laissant pour seuls héritiers ses deux enfants légitimes: Mme M... et M. C... M. C... est lui-même décédé le 16 novembre 1972; aucun régime n'était intervenu entre le frère et la sœur. La déclaration de succession de M. C... a été normalement soucrite et il a été compris dans cette déclaration au titre du passif déductible, le montant de l'indemnité de réduction due par le défunt à sa sœur (art. 920 du code civil). L'administration de l'enregistrement rejette la déduction de ce passif, au motif que « cette déduction ne paraît pas justifiée ». Il lui demande quelle est sa position en la matière. Il lui fait observer que la position de l'administration apparaît comme sans fondement; le passif, dont il s'agit, représente au demeurant une somme de 51 000 francs, somme importante pour une famille rurale en difficulté.

Allocation de logement (attribution aux personnes âgées locataires de leurs enfants).

28843. — 8 mai 1976. — M. de Poulpiquet appelle l'attention de M. le ministre du travail sur la situation faite, par les caisses d'allocations familiales, aux personnes âgées qui sont locataires de leurs enfants, lorsqu'elles présentent une demande tendant à obtenir l'attribution de l'allocation de logement. Les caisses répondent en effet que les dispositions du décret n° 72-526 du 29 juin 1972 ne permettent pas de faire droit à leur requête. Il lui rappelle que, répondant à deux questions écrites de M. Chaumont, il précisait que la situation des intéressées n'avait pas échappé à son attention et que l'étude de ce problème, en liaison avec les départements ministériels concernés, était en cours afin de déterminer les conditions dans lesquelles il pourrait être résolu, dans le cadre du financement de l'allocation de logement à caractère social (cf. réponse à question écrite n° 22645 (*Journal officiel*, Débats A. N. n° 3 du 17 janvier 1976, page 2691)). Cette étude paraissant avoir débuté au début de l'année 1975, il lui demande si elle est arrivée à son terme et, dans l'affirmative, si les conclusions auxquelles elle a abouti permettent d'espérer qu'une suite favorable pourra être donnée à bref délai aux légitimes demandes des personnes âgées concernées.

Ingénieurs des travaux de l'Etat (alignement des carrières sur celles des ingénieurs des travaux publics de l'Etat).

28846. — 8 mai 1976. — M. Allainmat rappelle à M. le Premier ministre que si, depuis un an, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat bénéficient d'un 3^e niveau de grade par le biais de la création d'un poste de chef d'arrondissement, les demandes d'alignement indiciaire au grade de divisionnaire sont rejetées en ce qui concerne: les ingénieurs de travaux agricoles, de travaux forestiers, de travaux ruraux, de travaux de l'institut géographique national et les ingénieurs de travaux de la météorologie nationale qui ne représentent pas au total un effectif comparable à celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Or, ces divers ingénieurs sont recrutés à un niveau équivalent tandis que leurs fins de carrière sont très différentes. En outre, certains de ces corps ont une vocation interministérielle et peuvent indifféremment occuper les mêmes fonctions et exercer les mêmes responsabilités (Ingé-

nieurs de travaux ruraux et ingénieurs des travaux publics de l'Etat). Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à ces inadmissibles injustices.

Techniciens des télécommunications (revendications).

28847. — 8 mai 1976. — M. Clérambeaux appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur la situation des personnels techniciens des installations des télécommunications. Malgré les nombreuses promesses faites à plusieurs reprises par les ministres et secrétaires d'Etat des P. T. T. qui se sont succédé depuis 1970, les principales revendications de ces personnels n'ont pas été satisfaites, à savoir: l'amélioration et la simplification de leurs rémunérations: par une carrière unique et dans l'immédiat par un alignement sur celle des techniciens d'étude et de fabrication de la défense nationale; par l'intégration de la prime de technicité dans le traitement; l'amélioration de leur formation professionnelle: par l'augmentation des cours de recyclage; par la suppression du système du brevet liant le déroulement de carrière à la formation (laquelle serait dispensée de façon arbitraire aux intéressés); l'augmentation des effectifs en nombre suffisant, afin de ne pas abandonner aux industries privées des travaux qui sont de la compétence des techniciens des P. T. T.; exemple: installation d'intercommunications, maintenance d'auto-commutateurs de types « Centrex », maintenance du réseau Transpac (transmission donnée par paquet). Le relevé de conclusion des négociations qui ont eu lieu lors de la grève d'octobre-novembre 1974, prévoyait qu'une procédure serait rapidement engagée, en vue, d'une part, d'intégrer la majeure partie de la prise dans les indices de rémunération, d'autre part, d'étudier l'amélioration de la structure du corps et de sa grille indiciaire (nombre de niveaux, pyramide des emplois, raccourcissement de la carrière, promotion, élargissement de l'accès à la catégorie supérieure, débouchés). Lors de l'élaboration du budget 1976, il a été décidé: un repyramidage du corps; la réalisation de l'alignement des carrières revendiquée en deux étapes. A ce jour, aucune de ces mesures n'a encore été concrétisée. C'est pourquoi ces personnels demandent l'ouverture rapide de véritables négociations avec leurs organisations syndicales et l'élaboration de nouveaux statuts comportant toutes les promesses qui ont été faites. Il lui demande quelles décisions il compte prendre afin d'aboutir à un règlement satisfaisant des problèmes de ces personnels.

Pharmacie (revalorisation des rémunérations des chargés de mission d'inspection de la pharmacie).

28848. — 8 mai 1976. — M. Aumont rappelle à M. le ministre de la santé que le taux des indemnités relatives à la rémunération des chargés de mission d'inspection de la pharmacie que le décret n° 61-142 du 7 février 1961 avait fixé à 22 francs, a été porté par l'arrêté du 27 mars 1973, pris en application du décret précité, à 40 francs pour un travail de quatre heures. Il lui demande de lui faire connaître si les services que rendent à l'inspection de la pharmacie ces agents recrutés parmi les pharmaciens professeurs de faculté et les pharmaciens résidents des hôpitaux lui paraissent encore actuellement suffisamment rémunérés et l'intention de procéder prochainement à leur revalorisation.

Gouvernement (devise de la V^e République selon le secrétaire d'Etat à la défense).

28849. — 8 mai 1976. — M. Darinot indique à M. le Premier ministre que selon le journal « L'Union de Reims », édition Châlons-sur-Marne du lundi 26 avril 1976, le secrétaire d'Etat à la défense, à l'occasion de l'inauguration des gendarmeries de Machault et Juniville, aurait souligné avec force la trilogie « Dieu, Famille, Patrie », qui doit être l'idéal selon lui de tout Français, ajoutant: « si on n'a plus ça, ça ne colle plus ». Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître: 1° si les propos ainsi rapportés par l'organe de presse susvisé sont exacts; 2° dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre pour inviter le secrétaire d'Etat à la défense à tenir, à l'avenir, des propos conformes à la Constitution de la République. Selon l'article 2 de la Constitution, la France est une république laïque, qui ne reconnaît donc aucune religion et qui les respecte toutes. Quant à la devise de la République, toujours selon l'article 2, elle est: « Liberté, Egalité, Fraternité » et non « Dieu, Famille, Patrie » qui s'apparente à celle prévue par l'Institution de l'Etat Français de la période du gouvernement de Vichy; 3° quelles mesures

il compte prendre à l'avenir afin que le secrétaire d'Etat à la défense fasse preuve dans ses propos d'une plus grande modération et évite de commettre des erreurs qui témoignent de sa méconnaissance grave des institutions de la République.

Animaux (position du ministère de la santé sur le problème moral posé par la vivisection).

28850. — 8 mai 1976. — M. Pierre Bas appelle l'attention de Mme le ministre de la santé sur les demandes des associations contre la vivisection. On enseigne habituellement que l'expérimentation chez l'animal a constitué une époque de la recherche médicale. Des citations d'éminents professeurs français et étrangers semblent affirmer au contraire que l'expérimentation chez l'animal doit être exclue ou est peu probante. Quelles précisions dans ce domaine grave et qui engage la conscience peuvent être données par Mme le ministre.

Travailleurs sociaux (aménagement des formalités d'accès aux organismes de sécurité sociale).

28851. — 8 mai 1976. — M. Tissandier expose à M. le ministre du travail que lorsqu'un travailleur social doit procéder à des recherches auprès d'un organisme de sécurité sociale, il ne peut être généralement reçu par l'agent concerné qu'après avoir pris un ticket d'ordre, ce qui l'amène à perdre un temps précieux qu'il pourrait consacrer à d'autres usagers. Il lui demande s'il ne peut être envisagé soit de délivrer une carte de priorité aux travailleurs sociaux pour éviter les attentes, soit d'aménager les heures de réception pour que les travailleurs sociaux puissent être reçus dans l'heure qui suit la fermeture des bureaux, entre 17 et 18 heures : cette proposition ne gênerait pas le service normal et ne nuirait pas aux autres usagers qui attendent normalement leur tour.

Handicapés (attribution de permis de transport gratuits aux jeunes handicapés placés et à leurs familles).

28854. — 8 mai 1976. — M. Vacant appelle l'attention de Mme le ministre de la santé sur le problème des handicapés. Le manque d'établissements et de places dans les établissements existants amène les parents à placer un certain nombre d'entre eux très loin de leur domicile. Les frais de déplacements des handicapés pour rejoindre l'établissement ou en revenir de même que ceux des parents pour leur rendre visite sont importants et grèvent leurs budgets. M. Vacant demande à Mme le ministre de la santé s'il ne serait pas possible de faire bénéficier les handicapés et leurs parents d'un certain nombre de permis de transport gratuits entre leur domicile et l'établissement fréquenté (le même principe a été institué pour les jeunes français appelés sous les drapeaux). Une telle décision serait une aide effective pour des familles déjà très sérieusement éprouvées et dont la plupart n'ont que des revenus relativement modestes.

Polynésie française (blocage du fonctionnement des institutions locales).

28855. — 8 mai 1976. — M. Soustelle expose à M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer qu'en Polynésie française le fonctionnement des institutions locales est actuellement bloqué depuis plusieurs mois, que le budget du territoire n'est pas voté, et que, dans cette situation incertaine, le temps travaille à la fois contre les éléments les plus raisonnables de la population et contre l'espoir d'une solution conforme aux intérêts de la France dans le Pacifique. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à cet état de choses.

Banques (taux différenciés de la taxe pour tenue de comptes clients selon qu'ils sont particuliers ou entreprises).

28856. — 8 mai 1976. — M. Ligot attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le projet prévoyant l'institution d'une taxe annuelle rémunérant la tenue des comptes clients bancaires. Concrètement, il serait prélevé un montant forfaitaire, identique pour tous, quelle que soit la nature du compte bancaire. On peut raisonnablement estimer qu'il existe deux catégories de comptes bancaires : les comptes de particuliers, dont le montant n'est jamais très élevé et qui ne donnent pas lieu à un nombre très important d'opérations ; les comptes d'affaires qui, par le grand nombre d'opérations qu'ils connaissent, constituent une charge de fonctionnement très lourde pour le système bancaire français. Un

taux différencié, modulé en fonction du critère : comptes de particuliers, comptes d'affaires, semblerait répondre à un plus grand souci d'équité entre les différents titulaires de comptes bancaires. M. Ligot demande à M. le ministre quelles mesures il envisage de prendre pour tenir compte de façon concrète des situations diverses dans lesquelles se trouvent les détenteurs de comptes en banque.

Gouvernement

(maintien du secrétariat d'Etat aux anciens combattants).

28857. — 8 mai 1976. — M. Voilquin attire l'attention de M. le Premier ministre sur les bruits qui circulent à nouveau concernant la suppression éventuelle du secrétariat d'Etat aux anciens combattants et parlant même de son remplacement par un office national. Comme il convient de mettre fin le plus rapidement possible à cette sorte de rumeur, il lui demande de bien vouloir préciser à nouveau la position du Gouvernement, à savoir : le maintien affirmé de ce secrétariat d'Etat.

Radiodiffusion et télévision nationales (absence de commémoration à la télévision des fêtes nationales des 8 et 9 mai (Jeanne-d'Arc)).

28858. — 8 mai 1976. — M. Voilquin attire l'attention de M. le Premier ministre (Porte-parole du Gouvernement) sur son étonnement, en examinant les programmes des trois chaînes de télévision, de ne trouver, pour la journée du 8 mai, aucune émission notoire en rappelant le caractère historique et, pour celle du dimanche 9 mai, fête nationale de Jeanne-d'Arc, aucune mention ni évocation à son propos. Il y a là, sur le plan national, à mon avis, des lacunes qui sont pour le moins regrettables et difficilement admissibles.

Hydrocarbures (disparités géographiques des prix de l'essence et du fuel-oil-domestique).

28859. — 8 mai 1976. — M. Voilquin attire l'attention de M. le Premier ministre sur l'injustice que représente, aux yeux de nos compatriotes, la disparité des prix de l'essence et du fuel domestique. L'argument consistant à invoquer la proximité ou l'éloignement des raffineries ne saurait être retenu (le prix du tabac étant le même quel que soit le lieu de la manufacture, par exemple). Il y a là une mesure d'équité qu'on ne saurait nier ni éluder.

Sociétés commerciales (révision des critères retenus pour exiger la publicité de certains documents comptables).

28860. — 8 mai 1976. — M. Ferretti expose à M. le ministre d'Etat, ministre de la justice, que le décret n° 68-25 du 2 janvier 1968 prévoit en son article 29, modifié 293 dans le décret d'application de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966, que : « Toute société par actions est tenue de déposer, en double exemplaire, au greffe du tribunal, pour être annexés au registre du commerce, dans le mois qui suit leur approbation par l'assemblée générale des actionnaires, le bilan, le compte de pertes et profits et le compte d'exploitation générale de l'exercice écoulé. En cas de refus d'approbation, une copie de la délibération de l'assemblée est déposée dans le même délai. Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de 400 à 2.000 F ». C'est ainsi que cette obligation est faite à des petites sociétés anonymes dont le capital est réduit au minimum légal de 100 000 F, alors que les sociétés à responsabilité limitée ayant un capital ou des fonds propres de l'ordre de plusieurs millions de francs ne sont pas astreintes à l'obligation de publicité. Le critère juridique empêche donc tous renseignements relatifs aux relations commerciales de sociétés ayant une surface financière et un poids économique importants. Il lui demande s'il ne serait pas plus intéressant de substituer la notion de situation nette ou d'actif total à la notion de classement entre les sociétés anonymes et les sociétés à responsabilité limitée.

Remembrement (possibilité pour un propriétaire de recevoir un terrain situé sur une commune voisine).

28861. — 8 mai 1976. — Mme Fritsch demande à M. le ministre de l'agriculture si, par application de la législation relative au remembrement, le propriétaire d'un terrain peut se voir attribuer un terrain situé sur une commune voisine, de manière à posséder

la surface nécessaire pour la création d'un étang, étant précisé qu'il s'agit d'un propriétaire non cultivateur et non majoritaire dans une section.

Expropriation (modification des règles concernant la caution exigée en cas de pourvoi en cassation contre l'ordonnance d'expropriation ou l'arrêt fixant l'indemnité).

28862. — 8 mai 1976. — M. Cabanel expose à M. le ministre d'Etat, ministre de la justice, que le décret n° 61-164 du 13 février 1961 précise, dans son article 47, que lorsque, dans le cas de pourvoi en cassation contre l'ordonnance d'expropriation ou contre l'arrêt fixant le montant de cette indemnité, la caution prévue par le décret du 16 juillet 1793 n'a pas été produite, l'indemnité est consignée à la caisse des dépôts et consignations. Il lui souligne que ce même décret stipule, dans son article 12, qu'en cas de pourvoi contre l'arrêt fixant le montant de l'indemnité, la caution n'est exigée qu'à concurrence de la fraction de l'indemnité excédant l'offre faite par l'expropriant devant le juge de l'expropriation. Il attire son attention sur le fait que, si la prise de possession se fait postérieurement à un pourvoi en cassation contre l'ordonnance d'expropriation, l'exproprié peut, en cas de succès de ce recours, redevenir propriétaire de son bien — et l'indemnité déjà payée serait remboursée — mais que si, avant la cassation de l'ordonnance d'expropriation, le bien est incorporé à un ouvrage public — ce qui pratiquement sera toujours le cas — le premier propriétaire ne pourra jamais retrouver la possession. Il lui précise que, si l'exproprié n'avait pour toute fortune personnelle que les biens expropriés, il ne pourrait obtenir une caution bancaire car il ne pourrait présenter à sa banque des garanties suffisantes. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait équitable que la caution ne soit exigée que pour la fraction excédant les offres de l'expropriant — que le pourvoi de cassation soit dirigé contre l'arrêt fixant l'indemnité ou contre l'ordonnance d'expropriation — solution qui éviterait que ne soient injustement pénalisés les possesseurs les plus modestes.

*Assurance vieillesse
(conditions de réversion des pensions).*

28863. — 8 mai 1976. — M. Zeller demande à M. le ministre du travail s'il n'estime pas qu'il faudrait prévoir, à l'article L. 351 du code de la sécurité sociale et dans le décret n° 75-109 du 24 février 1975, que l'une des conditions pour bénéficier de la pension de réversion peut être d'être mariée depuis deux ans au moins à la date du décès du mari ou d'avoir deux enfants si le mariage n'a pas duré deux ans.

*Etat civil (formalités exigées des Alsaciens
pour l'établissement de certificats de nationalité).*

28864. — 8 mai 1976. — M. Zeller demande à M. le ministre d'Etat, ministre de la justice, s'il ne juge pas opportun de supprimer, lors de l'établissement de certificats de nationalité à de jeunes Alsaciens, la présentation par ceux-ci des « décisions de réintégration de plein droit » de leurs parents et même de leurs grands-parents. En effet, la présentation de ces décisions de réintégration de plein droit apparaît comme une mesure vexatoire vis-à-vis de personnes qui ont toujours été françaises, même si les vicissitudes historiques les ont fait dépendre d'un autre pays pendant quelques années de leur vie.

Maladies du bétail (mesures de lutte).

28865. — 8 mai 1976. — M. Rigout attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les résultats actuels des mesures prophylactiques et de lutte contre les épizooties concernant le troupeau bovin. Actuellement, 144 000 étables sont reconnues infectées par la brucellose, ce qui représente environ 22 p. 100 du cheptel français. La régression de la tuberculose est arrêtée et, dans les abattoirs, les saisies d'animaux positifs sont de plus en plus nombreuses. La fièvre aphteuse qui avait pratiquement disparu en France en 1973 (un seul foyer) est réapparue en 1974 et a gravement atteint plusieurs départements de l'Ouest de la France. La situation sanitaire du cheptel français reste donc un problème préoccupant dont les conséquences coûtent cher à la branche élevage de notre économie et entraînent pour les éleveurs une insécurité et des difficultés

financières très préjudiciables. En conséquence, il lui demande s'il n'estime pas indispensable de dégager les crédits nécessaires afin : 1° que le coût de la vaccination obligatoire du cheptel contre ces trois maladies ainsi que les frais de marquage et d'identification soient pris en charge intégralement par l'Etat ; 2° de porter immédiatement à 900 francs le montant de l'indemnisation de la perte subie en cas d'abattage des animaux atteints afin de limiter les conséquences financières que cela entraîne pour l'éleveur et d'éviter que l'importance de la perte que ceux-ci doivent supporter ne les pousse à hésiter à prendre les mesures nécessaires à une lutte efficace contre ces maladies ; 3° d'accorder aux éleveurs victimes de ces calamités la possibilité d'obtenir auprès du crédit agricole des prêts spéciaux à long terme et à faible taux d'intérêt pour leur permettre de reconstituer leur cheptel.

Inspecteurs du travail (étendue géographique de leurs compétences).

28866. — 8 mai 1976. — M. Legrand attire l'attention de M. le ministre du travail sur la possibilité pour un inspecteur du travail de relever des infractions d'une entreprise dont le personnel est occupé dans un chantier en dehors de la circonscription. De nombreuses entreprises ayant une activité de dépannage auprès de leur clientèle ont par conséquent des chantiers de courte durée répartis sur l'ensemble du territoire national. Les salariés peuvent donc être amenés à intervenir successivement dans le cadre de la semaine civile sur plusieurs chantiers relevant de la compétence d'inspecteurs du travail différents et de tribunaux différents. Le contrôle des feuilles de pointage, dans l'hypothèse où celles-ci sont laissées sur le chantier, ne permet en aucun cas de vérifier si la durée maximale du travail et le repos hebdomadaire sont assurés. Faut-il pour respecter les règles de compétence que les inspecteurs du travail ferment les yeux sur ces infractions. Dans le cas contraire, il lui demande quelles seraient les bases légales des interventions des inspecteurs du travail pour faire respecter les dispositions du code du travail concernant la durée maximum du travail et le repos hebdomadaire.

Bruit (gêne subie par les riverains de l'aéroport d'Orly).

28867. — 8 mai 1976. — M. Kalinsky attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, sur la gêne subie par les riverains de l'aéroport d'Orly du fait des bruits intenses produits dans la zone aéroportuaire pendant la période de couvre-feu, correspondant au repos nocturne. En dépit des assurances données par M. le secrétaire d'Etat aux transports en réponse à la question écrite n° 6069 du 15 novembre 1973, on ne constate aucune diminution de l'intensité ou de la fréquence de ces bruits nocturnes. Or les dispositions de l'article 97-2 du code de l'administration communale, visant les « bruits nocturnes qui troublent le repos des habitants » et de l'article 110 du règlement sanitaire départemental donnent pouvoir au préfet du Val-de-Marne, autorité de police compétente sur le territoire de l'aéroport d'Orly, d'interdire réglementairement ces bruits « compte tenu du lieu et de l'heure », il lui demande quelles instructions il entend donner de manière à faire appliquer les dispositions légales interdisant les bruits nocturnes et garantissant la tranquillité des populations riveraines de l'aéroport d'Orly.

Emploi (situation dans le Val-d'Oise).

28868. — 8 mai 1976. — M. Montdargent alerte M. le ministre du travail sur la situation de plusieurs entreprises du Val-d'Oise. Contrairement aux informations officielles et récentes de « reprise économique » les travailleurs de ces entreprises vont connaître, soit des licenciements, des fermetures partielles de leur usine ou des mutations. C'est ainsi que : 1° confirmation est donnée de la volonté du groupe Hutchinson de liquider l'usine S. E. E. N. A. à Eragny et de licencier quatre-vingt-dix ouvriers, afin de permettre son implantation dans la Sarthe, avec la même production mais des salaires plus bas. A noter que la direction a refusé de transférer l'usine sur des terrains dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise enlevant ainsi toute possibilité aux travailleurs de conserver leur emploi dans la région ; 2° chez Knoll, à Saint-Ouen-l'Aumône, où onze licenciements ont déjà été effectués au mois d'octobre dernier, vingt-deux travailleurs seraient licenciés alors que déjà le temps de travail a été réduit à trente-deux heures par semaine ; le motif invoqué est le manque de commandes ; 3° les ateliers de construc-

tion d'Epluches, à Saint-Ouen-l'Aumône, ont été à nouveau fermés pour une durée de quinze jours, jusqu'au début du mois de mai; or cette situation n'est pas nouvelle puisqu'elle s'est déjà produite deux fois auparavant dans le courant de l'année 1975. Le motif invoqué est également le manque de commandes et le désir d'écouler un stock important; 4^e à la suite de la restructuration de la S. N. I. A. S., à l'usine Saint-Chamond-Granat de Saint-Ouen-l'Aumône, en première étape de sa liquidation, il est envisagé la mutation dans d'autres établissements d'un quart du personnel représentant vingt-huit travailleurs. Entre autres conséquences, ces travailleurs ne seraient assurés de percevoir leurs salaires actuels que pendant une durée d'un an à la suite de laquelle ceux-ci devraient s'aligner sur les salaires moins élevés pratiqués dans les nouveaux établissements, soit une diminution de l'ordre de 300 à 500 francs par mois pour chacun de ces travailleurs « mutés ». Ceci favorise le déséquilibre entre l'habitat et l'emploi, désorganise l'industrialisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, contrairement aux déclarations officielles qui tendaient à faire de ces villes nouvelles des centres harmonieux. En conséquence, il lui demande ce qu'il compte faire pour le maintien en activité des entreprises susvisées afin que les travailleurs obtiennent toutes garanties quant à leurs horaires de travail, leurs salaires et leur emploi sur place.

QUESTIONS ECRITES
pour lesquelles les ministres demandent
un délai supplémentaire
pour rassembler les éléments de leur réponse.

(Art. 139, alinéa 3, du règlement.)

M. le ministre du commerce et de l'artisanat fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 27821 posée le 10 avril 1976 par M. Fontaine.

M. le ministre du commerce et de l'artisanat fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 27987 posée le 14 avril 1976 par M. Rickerf.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances
du Vendredi 7 mai 1976.

1^{re} séance : page 2813; 2^e séance : page 2833.

ABONNEMENTS			VENTE au numéro.	
	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER	FRANCE et Outre-Mer.	
	Francs.		Francs.	Francs.
Assemblée nationale :				
Débats	22	40	0,50	
Documents	30	40	0,50	
Sénat :				
Débats	16	24	0,50	
Documents	30	40	0,50	

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

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

Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés,
de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h.