

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
6^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 86^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 8 Décembre 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD STASI

I. — Questions orales sans débat (p. 9104).

ELARGISSEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 10
(Question de M. Desanlis) (p. 9104).

MM. Desanlis, Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie, chargé du logement.

SERVICE DE VOYAGEURS SUR LA LIGNE SNCF LISON—DOL
(Question de M. Daillet) (p. 9105).

MM. Daillet, Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie, chargé du logement.

EXPULSION D'EXPLOITANTS AGRICOLES DANS L'ORNE
(Question de M. Boulay) (p. 9106).

MM. Boulay, Fouchier, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture.

CONSTRUCTION DE MAISONS DE CURE MÉDICALE ET D'ÉTABLISSEMENTS DE LONG SÉJOUR DANS LA RÉGION PARISIENNE
(Question de M. Baumel) (p. 9107).

MM. Baumel, Hoeffel, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

POLITIQUE EN FAVEUR DES FEMMES CHEFS DE FAMILLE
(Question de M. Bouvard) (p. 9108).

MM. Bouvard, Hoeffel, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

INTENTIONS DU GOUVERNEMENT SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE
(Question de M. Marin) (p. 9110).

MM. Marin, Hoeffel, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

EMPLOI DES HANDICAPÉS
(Question de M. Xavier Deniau) (p. 9112).

MM. Xavier-Deniau, Hoeffel, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

VOIES D'ACCÈS AU TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS
(Questions jointes de M. Cousté et de M. Jean-Pierre Cot) (p. 9113).

MM. Cousté, Jean-Pierre Cot, Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

SITUATION ÉCONOMIQUE DANS LA VALLÉE DE LA TARENTAISE
(Question de M. Michel Barnier) (p. 9116).

MM. Michel Barnier, Limouzy, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

FERMETURE DE L'ENTREPRISE SKF A BOIS-COLOMBES
(Question de M. Frelaut) (p. 9118).

MM. Frelaut, Prouteau, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

AIDE AU BASSIN MINIER DU NORD-PAS-DE-CALAIS
(Question de M. Delellis) (p. 9119).

MM. Delellis, Prouteau, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

SITUATION INDUSTRIELLE EN BASSE-NORMANDIE
(Question de M. Mexandeau) (p. 9121).

MM. Mexandeau, Prouteau, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

2. — **Ordre du jour** (p. 9122).

PRESIDENCE DE M. BERNARD STASI,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

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

Je rappelle à l'Assemblée qu'aux termes de l'article 136 du règlement, l'auteur dispose de deux minutes pour exposer sommairement sa question. Après la réponse du ministre, il reprend la parole pour cinq minutes au plus.

ELARGISSEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 10

M. le président. La parole est à M. Desanlis pour exposer sommairement sa question (1).

M. Jean Desanlis. L'élargissement de la route nationale 10 avait été entrepris de Paris en direction de Tours par décision du Gouvernement avant la mise en chantier de l'autoroute A 10.

Cette autoroute, dans son tracé initial devait être parallèle à la route nationale passant par Chartres, Châteaudun et Vendôme.

Pour des raisons que nous n'avons pas à évoquer ici, ce tracé a été dévié par Orléans et le Val de Loire jusqu'à Tours, laissant dans l'isolement les régions du nord du Loir-et-Cher auxquelles l'autoroute aurait pu apporter les effets bénéfiques que le Loiret et le Val de Loire en retirent actuellement.

Après l'ouverture de l'autoroute, en juillet 1974, on aurait pu penser que la plus grande partie du trafic routier serait attirée par cette voie rapide.

Il fallait, hélas ! compter avec le péage auquel les Français sont particulièrement allergiques, et ce n'est que 30 p. 100 de la circulation automobile et seulement 10 p. 100 du trafic poids lourds qui empruntent actuellement cette autoroute entre Paris et Tours.

Le directeur d'une entreprise de transport routier travaillant entre Paris et le Sud-Ouest dit carrément à chacun de ses conducteurs « Si tu prends l'autoroute, tu paieras le péage de ta poche. »

Aussi est-ce encore par centaines que les poids lourds continuent à emprunter chaque jour la nationale 10, encombrant cet axe routier dont l'élargissement à trois voies a été arrêté à Châteaudun.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jean Desanlis expose à M. le ministre des transports que l'élargissement de la RN 10 à trois voies a été entrepris à partir de Paris en direction de Tours. A ce jour, cet élargissement est réalisé jusqu'à Châteaudun, sans que soit donnée l'assurance que cet aménagement sera poursuivi au-delà de cette dernière ville. Cependant, malgré l'ouverture de l'autoroute A 10, la circulation sur la RN 10 n'a diminué que d'un tiers en ce qui concerne les véhicules automobiles en raison du péage imposé sur l'autoroute. Pour cette même raison, les poids lourds continuent à emprunter la RN 10 comme ils le faisaient auparavant et on constate même depuis quelques mois un accroissement en nombre de la circulation de ces véhicules de gros tonnage. Il lui demande s'il peut donner l'assurance que, malgré la mise en service de l'autoroute A 10 qui ne rencontre pas la faveur des usagers, l'élargissement de la RN 10 sera poursuivi jusqu'à Tours ainsi que cela avait été prévu à l'origine. »

Dans la traversée du Loir-et-Cher, la nationale 10 emprunte un relief tourmenté où côtes et virages ralentissent la circulation automobile et sont la cause de nombreux accidents souvent graves.

Ces difficultés sont ressenties au niveau de l'économie locale et tout l'arrondissement de Vendôme souffre de ses mauvaises relations routières avec Paris.

J'ajoute que les relations ferroviaires ne sont pas meilleures puisqu'il faut encore près de deux heures et demie pour faire le trajet de 180 kilomètres de Vendôme à Paris par le train, soit la même durée de parcours qu'il y a quarante ans.

Nous savons que la politique du Gouvernement est de délaisser une route nationale lorsqu'elle est doublée par une autoroute, mais je ne suis pas certain pour autant que quelques tronçons de la nationale 10 ne seront pas élargis à trois ou quatre voies entre Tours et Bordeaux, là où les deux axes sont cependant sensiblement parallèles, alors que la région vendômoise a été délibérément écartée du tracé de l'autoroute, comme je l'ai déjà signalé précédemment.

M. Chalandon, alors ministre de l'équipement, avait déclaré que pour compenser la déviation de l'autoroute A 10 vers Orléans et le Val de Loire, la nationale 10 serait élargie à quatre voies entre Chartres et Tours. Nous n'en exigeons pas tant aujourd'hui ; nous demandons simplement que cette route soit élargie à trois voies entre Châteaudun et Tours, tronçon qui ne comporte encore que deux voies. C'est là, monsieur le secrétaire d'Etat, l'objet de ma question.

L'aménagement de la nationale 10 à trois voies doit donc être poursuivi de Châteaudun jusqu'à Vendôme et Tours, car ce ne sont pas les renforcements coordonnés entrepris depuis quelques années qui ont amélioré les conditions de la circulation.

Le désenclavement de la région vendômoise, durement touchée par la crise, s'impose d'autant plus que ses difficultés économiques avaient déjà commencé bien avant 1973.

M. le président. Veuillez poser votre question, monsieur Desanlis.

M. Jean Desanlis. Deux solutions s'imposent à mes yeux, entre lesquelles il est devenu indispensable de faire un choix : ou bien on oblige les poids lourds qui circulent entre Paris et Tours à utiliser l'autoroute A 10 en recherchant, avec COFIROUTE, des accommodements pour le péage ; ou bien on poursuit l'élargissement de la nationale 10 à trois voies de Châteaudun vers Tours par Vendôme.

C'est sur ce choix que je vous incite à vous prononcer au nom de la population vendômoise que je représente ici, et qui est très attentive à la réponse que vous voudrez bien me fournir.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie, chargé du logement.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, M. Le Theule ministre des transports étant en déplacement, vous prie de l'excuser, et m'a chargé de vous répondre à sa place.

L'importance de la RN 10 n'est nullement perdue de vue, comme en témoignent les efforts appréciables déjà consentis par l'Etat pour adapter progressivement ce grand axe routier aux conditions modernes de circulation. En particulier, d'importants travaux viennent d'être terminés pour l'élargissement de cette route sur une longueur de plus de dix kilomètres, de Bonneval à Châteaudun, et pour son renforcement entre Bonneval et Châteaudun-Renault, qui ont permis d'achever le renforcement de l'ensemble de l'itinéraire Chartres-Tours. Ces opérations représentent pour l'Etat une dépense globale de l'ordre de 30 millions de francs, à laquelle il convient d'ajouter la déviation de Vendôme, dont le coût est de 30,8 millions de francs, mise en service en 1976 et prolongée par une mise à deux fois deux voies de la RN 10 au nord de l'agglomération.

Il s'agit d'un effort important qui concrétise parfaitement les options prises par le Gouvernement pour la modernisation progressive de la RN 10, en commençant par les sections les plus sensibles jusqu'à transformation complète de l'itinéraire en une voie offrant un haut niveau de service. Cet effort mérite d'autant plus d'être souligné que l'Etat doit consentir des investissements considérables pour satisfaire les besoins prioritaires de l'ensemble du réseau national.

Cet effort sera néanmoins poursuivi avec tout l'esprit de continuité souhaitable au cours des années à venir. Mais il serait vain de croire que tout peut être fait partout à la fois, les budgets étant forcément limités.

L'aménagement complet de la RN 10 est une œuvre de longue haleine, et s'il reste, certes, beaucoup à faire, les dispositions déjà prises témoignent de l'intérêt porté à l'itinéraire.

Par ailleurs, le trafic des poids lourds sur l'autoroute l'Aquitaine — A 10 — entre Paris et Tours est en progression constante, après une période d'adaptation due au changement d'habitudes de la part de ce type d'usagers. On constate, en effet, que sur cette autoroute, en service jusqu'à Tours depuis 1974, la part du trafic poids lourds dans le trafic toutes catégories est assez élevée, puisqu'elle atteint 15 p. 100.

Ce résultat s'explique en partie par les effets d'une politique commerciale attractive menée par la société concessionnaire COFIROUTE, qui, grâce aux abonnements, peut accorder des réductions tarifaires allant jusqu'à 30 p. 100, selon le trajet effectué.

Parallèlement à ces mesures, les nombreux avantages procurés par l'autoroute elle-même — caractéristiques adaptées aux besoins des usagers grâce à son tracé, réduction maximale des contraintes de conduite existant sur les routes ordinaires, d'où économie considérable de temps et même de carburant — ainsi que les efforts fournis par la société concessionnaire pour rendre l'autoroute plus accueillante aux poids lourds (aires de repos, restauration, dépannage) incitent de plus en plus les conducteurs de cette catégorie de véhicules à emprunter cette voie rapide et à contribuer ainsi à l'amélioration de la circulation sur le réseau routier, notamment sur la RN 10.

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

M. Jean Desanlis. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre réponse qui me laisse espérer que le projet d'élargissement de la RN 10 à trois voies entre Châteaudun et Tours ne sera pas abandonné. Il s'agit, certes, d'une œuvre de longue haleine, mais souhaitons qu'elle puisse se réaliser, si ce n'est dans les prochaines années, du moins le plus rapidement possible.

Des travaux ont déjà été effectués, mais les renforcements coordonnés n'ont consisté qu'à remettre la voie en état et à la mettre hors gel. C'est un progrès, mais l'élargissement n'a été que très faible puisque la chaussée est passée de 7 mètres à 7,50 mètres. Nous aurions souhaité qu'elle soit élargie à trois voies, ne serait-ce que par tronçons, comme cela a été entrepris d'abord de Paris à Chartres, puis, maintenant, jusqu'à Châteaudun.

La déviation de Vendôme a été réalisée, et l'Etat y a participé pour 65 p. 100. Cet effort particulier mérite d'être souligné, et j'en remercie le Gouvernement. Il s'agissait de désencombrer une ville très ancienne qui présente un intérêt historique certain, et qui était, avant que la nationale 10 ne fût déviée, traversée chaque jour par un millier de poids lourds, ce qui n'était plus supportable.

Vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'autoroute A 10, ouverte depuis quatre ans et demi, ne drainait encore que 15 p. 100 du trafic entre Paris et Tours. Cela signifie que 85 p. 100 du trafic emprunte encore la nationale 10. Or, malgré la crise économique, le trafic routier augmente sans cesse, notamment celui des poids lourds. Ai-je besoin de souligner à quel point ces véhicules gênent, surtout la nuit, les habitants des agglomérations qu'ils traversent et combien ils contribuent à dégrader l'environnement ?

Je me fais ici l'interprète des populations concernées pour demander au Gouvernement de prendre des dispositions. Il convient soit d'obliger les poids lourds à emprunter l'autoroute, en abaissant le droit de péage qu'ils doivent acquitter, soit d'élargir la nationale 10 à trois voies pour améliorer le trafic. Celui-ci est, en effet, très difficile entre Châteaudun et Tours en raison des nombreux virages et des côtes qui ralentissent la circulation.

Ne pourrait-on, dans un premier temps, améliorer les passages les plus difficiles et, notamment, aménager les côtes et les virages en mettant la route à trois voies, ce qui permettrait de réserver une voie aux poids lourds facilitant ainsi le dépassement pour les voitures particulières ?

Ulérieurement, on pourrait passer à l'élargissement à trois voies de toute la route. C'est ce que vous nous avez laissé espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, et je souhaite que cet espoir devienne, le plus rapidement possible, réalité.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Desanlis, je pense que, sur un point, vous m'avez mal compris.

Je n'ai pas déclaré que 15 p. 100 du trafic total entre Paris et Tours était drainé par l'autoroute, mais que 15 p. 100 des véhicules qui empruntent celle-ci sont des poids lourds, ce qui est supérieur à la moyenne enregistrée pour l'ensemble des autoroutes. Cela décongestionne donc d'autant le trafic sur la nationale 10.

SERVICE DE VOYAGEURS SUR LA LIGNE SNCF LISON—DOL

M. le président. La parole est à M. Daillet pour exposer sommairement sa question (1).

M. Jean-Pierre Daillet. Peut-être la Manche crie-t-elle avant d'avoir mal. Mais je dois me faire l'interprète des inquiétudes ressenties par les populations concernées à la suite de rumeurs faisant état d'une éventuelle suppression du trafic voyageurs SNCF entre Lison et Dol.

Cette ligne est loin d'être une ligne secondaire puisqu'elle relie deux capitales régionales, Caen et Rennes.

Je ne saurais donc trop mettre en garde le Gouvernement contre un éventuel projet de remplacement de la liaison ferroviaire par une liaison routière — mais, je le répète, il ne s'agit encore que d'une rumeur.

Ce remplacement — je le dis en toute amitié pour les chauffeurs de cars qui suppléent parfois les carences du service ferroviaire — constituerait une dégradation certaine du service de voyageurs. Au demeurant, je vois mal comment, sur une ligne de cette importance, on pourrait limiter le trafic à celui des marchandises.

En tout cas, il s'agirait là d'un désagrément pour un département où les services de transport par route se caractérisent par leur inconfort — en les appelle des pataches — leur lenteur et leur rareté. J'ajoute qu'ils sont, de plus, coûteux car leur lenteur dissuade les éventuels usagers d'y avoir recours.

Je souhaite donc que le Gouvernement mette fin à des bruits certainement sans fondement.

J'irai même plus loin. Je pense que, dans la perspective de la politique du Gouvernement qui, depuis 1974, a entrepris un gros effort de restructuration du milieu rural, il faudrait au contraire renforcer ce genre de ligne.

Ce n'est pas une ligne secondaire, disais-je tout à l'heure. C'est, en effet, l'une des rares transversales de l'Ouest. La vitesse avec laquelle on relie Caen à Rennes grâce à cette ligne, qui a malheureusement été ramenée à une seule voie, est acceptable quoique encore insuffisante. A Lison même, mais aussi à Saint-Lô, à Coutances, à Avranches ou à Pontorson, chacun demande une amélioration de cette relation, c'est-à-dire une desserte plus fréquente, plus confortable et plus rapide.

Je vous rappelle l'expérience malheureuse de la fermeture du service de voyageurs sur la ligne Cherbourg-Coutances qui a démontré ce que la disparition d'une ligne ferroviaire pouvait entraîner comme conséquences pour le développement économique de notre département.

Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en est-il en réalité et que pensez-vous faire dans le prochain budget ou dans un budget futur ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie, chargé du logement.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, je répondrai à votre question à la place de M. Le Theule, ministre des transports.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Daillet expose à M. le ministre des transports les craintes des habitants de la Manche à l'égard de l'éventuel projet qu'aurait la SNCF de réduire progressivement le nombre des trains de voyageurs sur la ligne Lison—Dol.

« La rumeur publique fait même état du remplacement complet de ce service par une desserte automobile. Ce serait là une dégradation considérable du réseau de transport public dans un département où les services de substitution routière, par leur inconfort, leur lenteur et leur rareté, dissuadent les usagers d'y avoir recours.

« Il lui demande de mettre fin à des bruits certainement sans fondement et de lui dire ce qu'il pense au contraire du renforcement de cette ligne, l'une des rares transversales de l'Ouest, qui permet de relier Caen à Rennes à une vitesse encore insuffisante. Les usagers, les municipalités de Saint-Lô, Coutances, Avranches, Pontorson, sans parler de Lison et de Dol, demandent une amélioration de cette relation, c'est-à-dire une desserte plus importante, plus confortable et plus rapide. L'expérience de la fermeture au service voyageurs sur rail de la ligne Cherbourg—Coutances a déjà démontré ce que la disparition d'une ligne ferroviaire peut entraîner comme conséquences pour le développement économique de notre département.

« Il le prie donc de bien vouloir lui indiquer si, dans son budget de 1979, le ministère des transports a inscrit les crédits nécessaires à la remise en état de la ligne Lison—Dol, de manière à pouvoir atteindre des vitesses commerciales acceptables pour un service voyageurs de qualité qui ne manquerait pas de conquérir une clientèle supplémentaire. »

Aucune mesure de transfert sur route, partielle ou totale, n'est actuellement envisagée sur la ligne Lison—Dol-de-Bretagne. Par ailleurs, la SNCF ne prévoit aucune réduction du nombre des trains de voyageurs sur cette ligne, et toutes les rumeurs allant dans ce sens sont donc sans fondement.

La société nationale est au contraire disposée à améliorer la qualité du service offert sur cette relation. Elle effectue d'ailleurs actuellement une enquête auprès des usagers afin d'enregistrer leurs doléances et leurs réclamations. Mais elle se propose, d'ores et déjà, de remplacer le matériel existant par des autorails plus modernes, du type X 4750.

De plus, en raison de l'augmentation sensible de la fréquentation qui a été constatée sur cette relation durant le week-end, les services locaux de la SNCF étudient les modalités d'un éventuel renforcement de la desserte de fin de semaine entre Lison et Dol. S'il était mis à exécution, ce projet répondrait, tout au moins en partie, aux souhaits d'amélioration formulés par les usagers et les municipalités de Coutances, Saint-Lô, Avranches et Pontorson.

Les trains qui circulent sur cette ligne sont des trains express. C'est un domaine dans lequel la SNCF jouit de l'autonomie de gestion, c'est-à-dire qu'elle est la seule à décider de la consistance des services à assurer pour répondre aux besoins des usagers. Le ministre des transports ne pourrait intervenir qu'en cas d'anomalie caractérisée.

Quant aux travaux de remise en état de la ligne Lison—Dol, ils ne peuvent être financés que par la société nationale dans le cadre de son budget d'équipement. L'Etat ne peut participer financièrement à une telle opération.

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

M. Jean-Marie Daillet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de la réponse que vous m'avez apportée au nom de M. Le Theule — mais chacun connaît votre compétence en matière de transports. C'est avec satisfaction que je l'enregistre et que mes concitoyens en prendront note.

Les améliorations que vous avez annoncées sur la liaison Lison—Dol seront les bienvenues. En effet, ainsi que je le soulignais tout à l'heure, la lenteur — et, jusqu'à ces derniers mois, le relatif inconfort — des dessertes ferroviaires ou routières, sont véritablement peu supportables. Elles le sont d'autant moins que Lison est un point de passage du turbotrain, cette magnifique réalisation dont nous bénéficions depuis six ou sept ans et qui assure une liaison rapide avec Paris. Or, et il y a là quelque paradoxe, Saint-Lô et Coutances, qui sont relativement proches, géographiquement, de Lison, ne disposent pas de liaisons rapides avec cette ville, et donc avec la correspondance pour Paris.

Vous avez annoncé la mise en service d'autorails modernes. C'est une excellente nouvelle, que mes concitoyens apprécieront. Mais, puisque enquête il y a, ne vous serait-il pas possible de faire étudier également les conditions techniques d'une éventuelle mise en service du turbotrain sur cette ligne, au moins jusqu'à Coutances ? Certes, la voie est sinueuse et nécessite des aménagements. Vous venez d'en parler. Mais tant qu'à effectuer des aménagements, pourquoi ne pas les prévoir dans la perspective d'une mise en service de rames véritablement rapides ?

Vous annoncez un renforcement de la desserte pendant les week-ends ; c'est une information qui ne peut que nous réjouir, car nous déplorions précisément « la maigreur » des services en fin de semaine et les difficultés pour les voyageurs à trouver de bonnes correspondances.

Je tiens aussi à appeler votre attention, ainsi que celle de M. Le Theule, sur les relations entre Caen et Bordeaux. Est-il vraiment nécessaire de passer par Tours ? Toute la région comprise entre Caen et Rennes simerait disposer de liaisons commodées avec Nantes et Bordeaux. Or, celles-ci sont compromises parce que les correspondances, à Rennes, sont très mauvaises entre les express qui desservent la Bretagne et la côte atlantique et les trains qui desservent Dol et Lison.

Enfin, j'ai noté avec intérêt que la remise en état de la ligne serait effectuée par la SNCF et que le Gouvernement ne jugerait pas utile, pour l'instant, d'y participer. Mais encore une fois, s'agit-il de procéder à un simple entretien ou d'aller plus loin et d'améliorer les conditions techniques d'exploitation qui permettraient des vitesses plus élevées dans des rames plus confortables ?

Nous apprécions la sollicitude que vous manifestez pour nos problèmes. La politique ferroviaire est un élément essentiel de la politique d'aménagement du territoire et il est important de le souligner au moment où l'on célèbre les quinze ans de la DATAR. Je me réjouis que le Gouvernement aille ainsi dans

le sens de la politique des économies d'énergie et de la politique de sécurité. En effet, la part trop grande laissée à l'automobile nous fait déplorer de nombreux accidents.

Je terminerai en paraphrasant un proverbe emprunté à nos amis britanniques : « Là où il y a une volonté, il y a un chemin ». Là où il y a un chemin de fer, il y a trafic, sécurité, développement.

M. Loïc Bouvard. Très bien !

EXPULSION D'EXPLOITANTS AGRICOLES DANS L'ORNE

M. le président. La parole est à M. Boulay, pour exposer sommairement sa question (1).

M. Daniel Boulay. Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur l'insécurité qu'il fait peser sur les fermiers.

Déjà, ils sont frappés de plein fouet par une politique d'abandon national, par le déclin de notre agriculture. Ils sont frappés dans leurs revenus et trop souvent arrachés de terres qu'ils ont travaillées pendant de longues années. Mais cela ne suffit pas au Gouvernement, qui encourage les expulsions.

Ainsi en est-il de cet agriculteur de cinquante-quatre ans et de son épouse qui, jusqu'à ces dernières semaines, exploitaient une ferme de quarante et un hectares dans le département de l'Orne.

Depuis quinze ans qu'ils sont fermiers, ils ont régulièrement payé leur fermage. Il a suffi que le propriétaire, dont la famille possède plusieurs centaines d'hectares, manifeste le désir de reprendre l'exploitation — pour la confier à un bouvier — et le Gouvernement a fait sonner la charge.

Le 8 novembre dernier, le préfet de l'Orne a choisi d'employer la force pour expulser les fermiers. Il a fait appel à un déploiement considérable de forces de police et a exigé le bouclage de la région par la gendarmerie nationale. Depuis un mois, les fermiers n'ont pu trouver de ferme libre pour s'installer. Leur mobilier a été provisoirement déposé dans une maison à Gacé, mais celle-ci n'est pas habitable et ils sont hébergés chez leurs enfants dans l'Eure. Leur matériel d'exploitation, tracteurs et machines agricoles, est parké dans différents chemins ou dans les cours de fermes de leurs anciens voisins.

Une partie de leur cheptel, notamment les vaches laitières, est provisoirement hébergée par un voisin, mais dans un enclos restreint et sans bâtiments. Dans ces conditions, la collecte de lait a très fortement chuté. L'autre partie du cheptel a dû être vendue à bas prix. Cette situation particulièrement scandaleuse n'est malheureusement pas isolée. Dans mon département de la Sarthe, plusieurs cas se sont produits ces derniers mois et cela se passe partout dans le pays.

Des manifestations importantes, de nombreux élan de solidarité vous ont contraints à des reculs ; mais de telles pratiques ne peuvent plus durer.

Dans ces conditions je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture, quelles mesures vous comptez prendre pour garantir aux fermiers la jouissance de leur outil de travail et pour réparer des préjudices comme ceux que ce couple de l'Orne a subis du fait de vos décisions iniques et de vos pratiques autoritaires.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Daniel Boulay attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les graves difficultés rencontrées par les exploitants agricoles qui sont expulsés de leur ferme notamment dans le département de l'Orne.

« De telles expulsions sont d'autant plus injustes que des solutions auraient pu être trouvées dans le cadre de la concertation pour permettre aux fermiers concernés soit de conserver que partie des terres, soit de se voir confier une autre exploitation dans la région.

« L'expulsion se traduit pour eux par de lourdes pertes financières. Le préfet au lieu de la concertation a fait procéder à l'expulsion en faisant appel à d'importantes forces de police.

« M. Daniel Boulay proteste avec indignation contre de telles méthodes et regrette l'absence de démarches et propositions de la part des autorités afin de trouver dans tous les cas une solution satisfaisante pour toutes les parties intéressées.

« Cette décision scandaleuse s'inscrit bien dans le caractère inhumain de la politique du pouvoir visant au démantèlement de la petite exploitation et au déclin de l'agriculture française. Le groupe communiste a déposé en juin 1978 une proposition de loi n° 334 tendant à la sauvegarde et au développement de l'agriculture française pour donner à notre pays une agriculture à la mesure des besoins, promouvoir un revenu et une politique sociale dignes de notre époque et améliorer les conditions de vie et de travail de ceux qui vivent de la terre.

« Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour que des solutions soient trouvées, lors de demandes d'expulsion, afin de conserver aux exploitants agricoles concernés un outil de travail qui leur permette de vivre dignement. »

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture.

M. Jacques Fouchier, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, la question que vous posez : l'expulsion d'un fermier du fonds qu'il exploite en exécution de jugements prononcés par les tribunaux de l'ordre judiciaire, est toujours considérée par le Gouvernement comme délicate et je puis vous dire qu'elle retient toute l'attention de l'autorité administrative requise pour l'exécution de ces jugements.

Je précise par ailleurs que de telles décisions n'interviennent qu'après que des délais, généralement longs, ont été accordés par voie judiciaire aux intéressés.

Je dois ajouter enfin que les pouvoirs publics ne manquent jamais de rechercher une solution susceptible d'aboutir à la réinstallation du fermier, notamment par les soins des SAFER.

Je ne peux laisser dire, comme vous l'avez affirmé, que le Gouvernement encourage les expulsions, qu'il sonne la charge contre les agriculteurs et qu'il prend une attitude scandaleuse et révoltante. Ce n'est pas conforme à la vérité.

Dans le cas particulier que vous avez évoqué, l'affaire Levesque, il s'agit d'une expulsion qui fait suite à une demande d'exercice du droit de reprise du propriétaire, reprise qui a été autorisée par le tribunal paritaire des baux ruraux d'Argentan le 22 novembre 1972 et confirmée par un arrêt de la cour d'appel de Caen en date du 10 avril 1973, avec un délai expirant le 25 décembre 1973.

La Cour de cassation ayant rejeté le pourvoi des consorts Levesque, une solution au problème a été recherchée activement tout au long de l'année 1978 par les autorités locales, en liaison avec les organisations professionnelles.

Le Gouvernement ne saurait être tenu pour responsable des pressions particulières que certaines organisations ont exercées sur les époux Levesque pour qu'ils n'acceptent pas le compromis qui avait été arrêté et qui n'a pu, malheureusement, se concrétiser.

Entre-temps, l'Etat avait été condamné au versement d'une somme de 75 000 francs, portant intérêts depuis le 21 avril 1975, pour dédommager le propriétaire bailleur du préjudice par lui subi.

Le versement de cette indemnité d'occupation ne pouvait être indéfiniment prolongé et la décision exécutoire d'expulsion prise par le préfet de l'Orne le 8 novembre 1978 apparaît bien comme la conséquence inéluctable des jugements rendus aussi bien par les tribunaux de l'ordre judiciaire que par les tribunaux de l'ordre administratif.

Le préfet du département se préoccupe tout particulièrement de cette affaire et il a demandé à la SAFER de Basse-Normandie de mettre en œuvre les moyens dont elle dispose pour assurer le recasement de M. Levesque.

Telle est l'exacte vérité.

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

M. Daniel Boulay. Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer dans une lettre adressée le 27 novembre dernier à M. le Premier ministre, cette décision du préfet de l'Orne est un exemple du caractère inhumain de la politique de démantèlement de la petite exploitation et de déclin de la petite agriculture française que mène le Gouvernement.

J'ai appelé l'attention de M. le Premier ministre — et j'appelle aujourd'hui la vôtre, monsieur le secrétaire d'Etat — sur la proposition de loi n° 334 que le groupe communiste a déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale le 30 mai 1978. Ce texte n'est toujours pas venu en discussion dans cette enceinte, car le Gouvernement qui est le véritable maître des travaux de notre Assemblée, n'a pas accepté qu'elle soit inscrite à l'ordre du jour. Il est temps, il est grand temps que notre proposition de loi vienne en discussion.

Une véritable réforme du statut du fermage est indispensable. Elle doit répondre, à notre sens, à deux objectifs : d'une part, assurer une plus grande sécurité aux preneurs de baux, en allongeant la durée de ceux-ci et en limitant le droit de reprise du bailleur ; d'autre part, fixer un prix plafond au fermage de façon que son coût reste supportable pour l'exploitant.

Ce statut amélioré du fermage devrait donner toutes garanties au fermier : quant aux indemnités que peut lui réclamer le bailleur pour amélioration du fonds loué ; quant à l'obligation pour le bailleur d'améliorer l'habitat rural ; quant à son application à l'ensemble des parcelles louées ; enfin, quant à l'indemnisation effective en cas d'expropriation de la propriété.

Concernant plus particulièrement les métayers, la conversion en fermage du bail à métayage, véritable vestige de la féodalité, doit pouvoir être de droit si le preneur le demande.

Quant aux tribunaux paritaires des baux ruraux, il est souhaitable que leur compétence soit étendue à l'ensemble des conflits fonciers.

De telles dispositions supposent que soit également renforcée la réglementation des cumuls. Ainsi, devraient être clairement précisés les plafonds de superficie et les limites dans lesquelles les personnes qui exercent des professions lucratives peuvent posséder des terres. Il devrait notamment leur être interdit, ainsi qu'aux membres de leur famille de se substituer aux exploitants dont l'agriculture est l'activité principale et d'acheter des terres comme refuge de leurs capitaux.

Dans ma lettre du 27 novembre au Premier ministre, j'avais émis le souhait que toutes dispositions soient prises, notamment par l'intermédiaire de la SAFER. Il est facile aujourd'hui de prétendre que l'on examine les possibilités d'intervention de la SAFER ; il aurait été souhaitable qu'elle puisse agir avant que la mesure d'expulsion n'intervienne.

M. Jacques Fouchier, secrétaire d'Etat. Elle l'a fait !

M. Daniel Boulay. De ce point de vue il est également temps que notre proposition de loi vienne en discussion.

Nous proposons, en effet, que les SAFER soient démocratisées. Nous demandons qu'elles disposent des moyens juridiques et financiers qui leur permettront de s'opposer à la surenchère sur les terres. Elles doivent être mises en mesure d'assumer pleinement leur mission d'organisation et de contrôle du marché foncier et elles doivent pouvoir rétroceder en priorité les terres acquises aux exploitants familiaux en ayant le plus besoin soit en propriété, soit en location-vente, soit en fermage avec baux de longue durée.

Ce bref échange de vues montre qu'en recourant à de telles pratiques, le Gouvernement est peu soucieux du sort des exploitants familiaux, qu'il s'agisse de petits propriétaires ou de fermiers. Que vous soyez à Bruxelles ou dans cette enceinte, votre stratégie est en permanence celle du déclin de notre agriculture et votre langage celui du mépris à l'égard des agriculteurs.

M. Jacques Baumel. Et le vôtre est celui du mensonge !

CONSTRUCTION DE MAISONS DE CURE MÉDICALE ET D'ÉTABLISSEMENTS DE LONG SÉJOUR DANS LA RÉGION PARISIENNE

M. le président. La parole est à M. Baumel pour exposer sommairement sa question (1).

M. Jacques Baumel. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille, ma question a trait aux problèmes que posent l'accueil des personnes du troisième âge et les soins dont elles ont besoin dans la région parisienne et plus particulièrement dans les départements de la petite et de la grande ceinture.

Je soulignerai brièvement les aspects très déprimants et douloureux, voire insupportables des formes actuelles d'hébergement pour les vieillards invalides et grabataires du quatrième âge. L'insuffisance des moyens mis à leur disposition entraîne deux conséquences graves.

Leur hébergement dans des établissements hospitaliers ou dans des maisons de retraite ne disposant pas de moyens de soins entraîne un gaspillage des moyens puisque, faute de place dans des établissements spécialisés, ces malheureux vieillards encombrant des services de médecine générale ou de chirurgie où ils occupent des lits qui devraient être réservés à des malades aigus.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jacques Baumel attire l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur les problèmes graves que pose l'hospitalisation à long terme des personnes du troisième âge, invalides ou grabataires, dans la région parisienne, compte tenu du nombre insuffisant d'établissements spécialisés.

« Cet état de fait place les familles dans une situation embarrassante, surtout celles dont les membres travaillent et qui ne peuvent garder chez elles les personnes âgées nécessitant des soins.

« D'autre part, le manque de maisons de cure médicale entraîne le maintien dans des services de médecine générale ou de chirurgie des personnes qui occupent des lits normalement réservés à des malades.

« M. Jacques Baumel demande à Mme le ministre de la santé et de la famille s'il est possible d'accélérer la construction de maisons de cure médicale et d'établissements de long séjour dans les départements de la région parisienne. »

Inversement, ne pas les maintenir dans des établissements hospitaliers entraîne un éloignement excessif de leur famille, de leurs parents.

Il importe donc d'envisager un effort particulier, qui se résume à quelques points précis.

En premier lieu, il faut s'efforcer de créer le plus grand nombre possible de maisons de cure médicale, qui font actuellement cruellement défaut, notamment dans les départements de la petite couronne, ou de moderniser les anciens hospices destinés au long séjour de personnes âgées ayant perdu leur autonomie et nécessitant des soins médicaux et infirmiers.

En deuxième lieu, il convient de maintenir le plus possible à leur domicile les personnes âgées semi-invalides en créant des centres de soins de jour, disposant d'équipes volantes spécialisées. De tels centres sont encore en nombre insuffisant.

En troisième lieu, il convient d'humaniser les logements occupés par ces personnes du quatrième âge, logements qui sont le plus souvent très vétustes, dépourvus de toute installation moderne d'hygiène.

M. le président. Je vous prie de poser votre question, monsieur Baumel.

M. Jacques Baumel. J'y arrive, monsieur le président.

Il existe actuellement deux projets en suspens. L'un pour la création d'une maison de cure médicale à Rueil, dans le cadre de l'hôpital départemental Stell, l'autre, pour la construction d'une maison de cure médicale dans l'établissement Lelegard à Saint-Cloud.

Or la commission régionale de la santé a cru devoir repousser ces projets, qui sont pourtant tout à fait au point, puisque les terrains ont été acquis, que les dossiers sont prêts et que la direction départementale de l'action sanitaire et sociale a donné son accord pour leur construction.

Pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, me donner quelques apaisements sur ce point et me dire si le ministère de la santé et de la famille a l'intention de compléter l'équipement sanitaire et social pour le quatrième âge dans le département des Hauts-de-Seine où les besoins ne sont satisfaits qu'à 50 p. 100 ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, le problème de l'hébergement en long séjour des personnes âgées est l'un des plus difficiles qui soit actuellement posé au ministère de la santé.

En effet, l'appréciation des besoins nécessite des études particulières au niveau de chaque région, voire de chaque secteur, et toute erreur d'appréciation est lourde de conséquences pour le budget de la sécurité sociale, déjà très sollicité en ce domaine par l'humanisation nécessaire des anciens hospices qui concerne encore plusieurs dizaines de milliers de lits.

La décision prise par le Gouvernement de stabiliser les capacités d'hébergement hospitalier s'applique également au long séjour. C'est une mesure indispensable tant que la démonstration de l'existence de besoins non satisfaits n'est pas faite.

En ce qui concerne la région Ile-de-France, il faut distinguer deux parties.

D'abord la ville de Paris elle-même, où les besoins en lits de long séjour pour personnes âgées sont connus. Pour apporter une solution à ce problème, des dispositions importantes ont été prévues dans le cadre du plan directeur général de l'assistance publique de Paris.

En effet, dans les services actifs de l'assistance publique, grâce essentiellement aux durées moyennes de séjours plus courtes et au développement des hôpitaux périphériques, le nombre de lits est largement excédentaire.

En conséquence, il a été décidé d'opérer la reconversion de ces lits « actifs » excédentaires en lits de personnes âgées, et même d'autoriser certaines créations. L'application de ce plan, qui prévoit la transformation de 2 500 lits, est déjà engagée.

C'est ainsi que 400 lits de cure médicale sont en cours de réalisation au centre hospitalier de Broca, que, dès l'année prochaine, une extension précédemment autorisée de 180 lits à l'hôpital de Sainte-Perrine sera mise en chantier et qu'en 1980, vraisemblablement, seront lancées des opérations à la Pitié-Salpêtrière pour 240 lits, ainsi que d'autres opérations de plus faible envergure. Il s'agit d'utiliser des locaux existant dans le centre de Paris en les modernisant et en les affectant aux personnes âgées.

Le plan directeur général de l'assistance publique de Paris devrait permettre d'arriver au chiffre de 2 500 lits supplémentaires pour personnes âgées d'ici à 1985. Parallèlement, le bureau d'aide sociale de Paris améliore également les conditions de séjour des personnes âgées dont il a la charge.

En ce qui concerne le reste de la région Ile-de-France, une étude est actuellement en cours sur le reclassement des lits de médecine dont certains, comme vous l'avez fait très justement remarquer, sont occupés par des malades qui relèvent plutôt du long ou du moyen séjour.

En 1979, l'observatoire régional de la santé va lancer une étude d'ensemble sur les problèmes d'hébergement des personnes âgées qui permettra de dresser le bilan de la situation actuelle et de préciser le niveau des besoins.

Il sera évidemment tenu compte des possibilités offertes aux maisons de retraite de médicaliser un certain nombre de leurs lits ainsi que des projets que vous avez évoqués à propos des Hauts-de-Seine.

C'est en fonction des résultats de ces études et des besoins non satisfaits qui pourraient apparaître que les dispositions seraient éventuellement prises pour autoriser les dérogations nécessaires à la circulaire du 1^{er} août 1977.

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

M. Jacques Baumel. Pour ne pas encourir les foudres de notre président, mon propos sera bref.

M. le président. Vous disposez de cinq minutes, monsieur Baumel.

M. Jacques Baumel. Encore faut-il faire respecter ce temps de parole par tout le monde !

M. le président. C'est ce que je fais toujours, monsieur Baumel.

M. Jacques Baumel. Vous m'avez fourni, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques renseignements et informations utiles.

Compte tenu des besoins, qui sont indiscutables et qui ne sont satisfaits, comme je l'ai dit, qu'à 50 p. 100 dans les Hauts-de-Seine, j'estime qu'il faudrait d'abord accélérer l'étude entreprise par l'observatoire régional de la santé que je connais fort bien, puis réaliser au plus tôt les projets dont vous venez de parler, ce qui permettrait déjà d'améliorer la situation.

Pour l'établissement de Vauvresson, prévu sur l'emplacement des anciens haras, les travaux ne débiteraient qu'en 1981, nous dit-on, alors que tout a été prévu pour qu'ils puissent commencer immédiatement. Ne suffirait-il pas, comme on le dit familièrement, de donner un léger coup de pouce ?

Mais il est d'autres projets qui, pour l'instant, n'ont pas encore obtenu l'accord de la commission régionale de la santé, qui invoque la carte sanitaire. Il en est ainsi pour l'établissement à créer dans le cadre de l'hôpital Stell à Rueil et pour le centre Lelegard de Saint-Cloud.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'apporter une attention particulière à la situation de mon département. On considère, en effet qu'il faut un établissement de soins d'environ 400 lits pour une population de 100 000 à 150 000 habitants. Le département des Hauts-de-Seine comptant 1 500 000 habitants, ce sont dix à douze établissements de cure médicale et de soins qu'il conviendrait d'y édifier. Nous sommes loin de compte. C'est pourquoi je souhaite que soient accélérés les projets en cours, ce dont je vous remercie par avance.

POLITIQUE EN FAVEUR DES FEMMES CHEFS DE FAMILLE

M. le président. La parole est à M. Bouvard pour exposer sommairement sa question (1).

M. Loïc Bouvard. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille, mes chers collègues, par-delà le drame humain qu'il représente, le départ ou la mort du conjoint pose à la femme isolée de multiples difficultés sociales et financières que, dans la plupart des cas, elles n'étaient pas prêtes à assumer.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Loïc Bouvard appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur la priorité qui s'attache, dans un souci de justice sociale et de réduction des inégalités, à l'amélioration de la situation des femmes seules chefs de famille, et tout particulièrement des veuves qui connaissent, par-delà le drame personnel et humain qui les touche, de graves difficultés sociales et financières. Il lui demande de bien vouloir lui préciser quels sont, à ce jour, le bilan des réalisations effectuées en ce domaine et les principales orientations de la politique qu'elle entend poursuivre au cours des prochains mois en ce qui concerne les ressources, la protection sociale, les conditions d'emploi et de formation des femmes chefs de famille. »

A ce titre, la situation des femmes seules, et plus particulièrement des femmes chefs de famille, pose un problème social évident. Il importe donc que la solidarité nationale joue pleinement pour permettre aux intéressées d'affronter dans les meilleures conditions possibles la nouvelle existence qui leur est imposée.

Les statistiques donnent la mesure de ce grave problème, puisque l'on compte aujourd'hui en France six millions de femmes veuves, divorcées ou célibataires qui vivent dans la solitude, dont 630 000 ont un ou plusieurs enfants à charge.

Leur situation les rend plus vulnérables encore aux difficultés économiques que connaît notre pays. Aussi importe-t-il que les pouvoirs publics mettent tout en œuvre pour faciliter leur réinsertion sociale et professionnelle.

Au cours des dernières années, de réels progrès ont été accomplis. La femme perdant son conjoint ne se trouve plus désormais devant ce vide quasi-total qui se traduisait par l'absence de ressources, de protection sociale et de perspectives professionnelles.

S'agissant des ressources, la remise en ordre et la revalorisation des prestations familiales a permis d'instituer au bénéfice des femmes chefs de famille un revenu garanti. Leur protection sociale en matière d'assurance maladie ou de risque vieillesse s'est sensiblement améliorée.

Par ailleurs, l'accès aux stages de formation professionnelle et les facilités accordées par la loi du 6 juillet 1978 aux employeurs embauchant des femmes seules ont apporté une première réponse aux difficultés de réinsertion professionnelle qu'elles rencontrent.

Le cumul et de partage de pension de réversion leur permettent de

Enfin, pour les veuves ou les femmes divorcées âgées, les assouplissements apportés à notre législation en matière de cumul et de partage de pension de réversion leur permettent de prétendre à un niveau de ressources plus décent.

Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous présenter le bilan de ces dispositions législatives et réglementaires ainsi mis en place au cours des dernières années.

Nous sommes conscients que des progrès sensibles restent à accomplir en ce domaine. Aussi, je vous serais reconnaissant de nous présenter les lignes de force de l'action que le Gouvernement entend suivre au cours de la période à venir, afin d'assurer aux femmes seules, dans un esprit de solidarité, de meilleures conditions de vie.

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, le Gouvernement est pleinement conscient des multiples difficultés matérielles qui s'ajoutent au choc ressenti par les personnes qui se retrouvent soudainement seules avec charges de famille, par suite du décès de leur conjoint, de divorce, de séparation ou d'abandon.

D'importantes mesures ont été prises ces dernières années à leur égard pour leur assurer un niveau de ressources suffisant, une protection sociale, notamment en matière d'assurance maladie maternité, enfin, des facilités de réinsertion, le cas échéant, dans la vie professionnelle.

Dans un proche avenir, le Gouvernement poursuivra d'ailleurs son effort dans ces trois directions en étudiant et en instituant plusieurs mesures nouvelles dont certaines figurent déjà dans le programme de Blois annoncé par M. le Premier ministre.

Premier point : l'aide financière apportée aux femmes seules chefs de famille. Elle se traduit essentiellement par l'attribution de prestations familiales spécifiques qui complètent les prestations accordées par ailleurs à tous les ménages.

Il faut noter d'abord que les personnes seules, du fait de leurs ressources souvent modestes, bénéficient à plein de l'éventail des prestations familiales — allocations de rentrée scolaire, allocation logement, notamment — d'autant que, depuis le 1^{er} janvier 1978, aucune condition d'activité professionnelle n'est plus exigée pour leur attribution.

C'est ainsi que le montant moyen des prestations perçues par ces dernières est supérieur de 20 p. 100 au montant moyen touché par les allocataires mariés et de 64 p. 100 au montant moyen reçu par les familles « biparentales » ayant deux enfants.

Pour l'octroi de certaines prestations, des conditions plus avantageuses d'appréciation des ressources ont été prévues.

Ainsi, pour l'octroi du complément familial, qui est servi à 150 000 familles « monoparentales » un abattement forfaitaire sur leurs ressources est consenti aux personnes seules, abatte-

ment qui est normalement réservé aux ménages où les deux conjoints travaillent, et qui est destiné à compenser les frais de garde d'enfants. Par ailleurs, des prestations sont spécifiquement destinées aux familles « monoparentales ».

Il s'agit, d'une part, de l'allocation d'orphelin instituée en 1971 et, d'autre part, de l'allocation de parent isolé créée en 1976.

L'allocation d'orphelin, versée sans condition de ressources et instituée initialement pour les veuves, a été étendue en 1975, sous certaines conditions, à d'autres catégories de personnes, et notamment aux personnes séparées, divorcées ou abandonnées lorsque l'autre parent a manifestement abandonné les enfants.

C'est le cas lorsque ce parent, malgré les poursuites menées contre lui, ne verse pas de pension alimentaire pour les enfants et s'en désintéresse.

L'allocation d'orphelin a été servie, en 1978, à 365 000 personnes et pour 610 000 enfants ; son montant mensuel, qui a été revalorisé de 50 p. 100 au 1^{er} janvier 1978, est actuellement de 191,25 francs par enfant à charge.

L'allocation de parent isolé instituée par la loi du 9 juillet 1976 garantit un minimum de ressources aux personnes seules pendant une période limitée suivant immédiatement l'isolement, de façon à leur permettre d'avoir le temps de surmonter leur désarroi et de se réinsérer, le cas échéant, dans la vie professionnelle.

L'allocation de parent isolé est versée pendant un an suivant la date d'isolement ou jusqu'à ce que le plus jeune enfant ait atteint l'âge de trois ans.

Elle est calculée comme une allocation différentielle : son montant est égal à celui du revenu garanti défini par la loi, diminué des ressources éventuelles de toute nature de la personne isolée.

Le revenu garanti est actuellement d'un montant mensuel de 1 275 francs pour le parent et de 425 francs par enfant à charge, soit 90 p. 100 du SMIC pour une personne seule avec un enfant.

Dans les mesures à venir envisagées par le Gouvernement, en matière de ressources, je rappellerai l'institution d'un revenu minimum temporaire pour les veuves qui assurerait la relève de l'allocation de parent isolé avant que les intéressées ne puissent bénéficier d'une pension de réversion ; je signale aussi que les personnes seules ayant plus de trois enfants bénéficieront du revenu garanti à cette catégorie de familles, mesure prévue également par le programme de Blois.

Enfin, les conditions dans lesquelles les règles de versement de l'allocation de parent isolé pourraient être assouplies ou prolongées sont actuellement à l'étude.

Deuxième point, la protection sociale des personnes isolées. Elle a été récemment améliorée, notamment en matière d'assurance maladie maternité. L'affiliation gratuite à cette assurance est prévue pour les veuves et les divorcées ainsi que pour les ayants droit, pendant un an après le veuvage ou le divorce, par la loi du 4 juillet 1975 tendant à la généralisation de la sécurité sociale. Cette protection est maintenue jusqu'à ce que le dernier enfant ait atteint l'âge de trois ans.

En outre, il convient de noter que l'ouverture du droit à l'allocation de parent isolé comprend aussi l'affiliation gratuite à l'assurance maladie.

La même loi de 1975 accorde, par ailleurs, une action directe en paiement des prestations en nature de l'assurance maladie à la femme séparée de droit ou de fait, ayant droit de son époux et se trouvant dans l'impossibilité d'obtenir ces prestations pour elle-même et les membres de sa famille à charge.

La loi du 11 juillet 1975 sur le recouvrement des pensions alimentaires dispose qu'en cas de divorce pour rupture de la vie commune, la femme divorcée qui ne bénéficie à aucun titre des prestations en nature de l'assurance maladie conserve tous les droits qu'elle tenait de son époux, ce dernier étant redevable d'une cotisation pour la couverture des prestations accordées à son ex-conjoint.

Enfin, la couverture maladie des personnes seules sera définitivement généralisée dans le cadre de l'assurance personnelle dont les cotisations pourront éventuellement être prises en charge par l'aide sociale.

Dernier point de mon propos, l'action des pouvoirs publics s'est exercée dans une troisième direction qui tend à favoriser, pour les femmes seules, une réinsertion dans la vie professionnelle. Plusieurs mesures ont été prises dans ce sens.

Depuis 1977, notamment, le bénéfice des contrats emploi-temporaire a été étendu aux veuves et aux femmes divorcées, aux mères célibataires ainsi qu'aux femmes cherchant une réinsertion dans la vie professionnelle au moins deux ans après une naissance ou une adoption.

Par ailleurs, la loi du 3 janvier 1975 a prévu, d'une part, pour les veuves et les femmes seules ayant au moins un enfant à charge, une priorité d'accès aux cycles et stages de formation professionnelle, d'autre part, pour les veuves, la suppression des limites d'âge — et cela est important — pour l'accès aux emplois dans la fonction publique.

L'effort que je viens d'évoquer sera poursuivi, puisque le programme de Blois permettra de franchir une étape supplémentaire en ce sens : les femmes veuves ou divorcées ayant achevé leurs études depuis plusieurs années bénéficieront d'un droit à un stage rémunéré de formation professionnelle.

Tel est le bilan qu'on peut aujourd'hui dresser des efforts consentis par le Gouvernement sur les trois plans dont j'ai parlé.

M. Jean-Marie Daillet. C'est excellent !

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

M. Loïc Bouvard. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, des précisions utiles que vous nous apportez. Elles témoignent de la volonté des pouvoirs publics de donner une solution concrète aux problèmes que connaissent trop de femmes seules.

Il conviendrait, me semble-t-il, que ce débat soit le point de départ d'une large campagne d'information auprès des intéressées. La complexité des réglementations et des procédures exerce trop souvent un effet dissuasif. Les ayants droit sous-informés ou rebutés par les démarches à entreprendre ne demandent pas toujours à bénéficier des avantages auxquels ils peuvent prétendre.

Il nous faudrait aboutir à un véritable statut de la femme seule, qui regroupe dans un tout cohérent l'ensemble des dispositions juridiques, sociales, économiques et fiscales la concernant. Il y aurait là un travail de simplification et d'information d'autant plus nécessaire que de multiples administrations et organismes divers sont concernés par ces problèmes.

Je sais les efforts qui sont consentis sur les plans national et régional pour faire connaître ce qui est fait.

Permettez-moi de revenir sur quelques aspects de ce dossier que vous avez abordés.

A l'évidence — vous l'avez rappelé — la difficulté majeure à laquelle se trouve immédiatement confrontée une femme qui vient à perdre son mari est la chute brutale de son niveau de vie. Il importe donc qu'elle puisse disposer très rapidement d'une ressource de substitution.

En ce qui concerne les veuves, il convient de distinguer deux cas, selon qu'elles ont plus ou moins de cinquante-cinq ans. Après cet âge, la veuve peut prétendre à pension de réversion, mais le taux de celle-ci demeure encore faible et, en dépit d'améliorations récentes, le cumul avec un avantage personnel de vieillesse n'est pas intégral. Il est donc essentiel que ces règles de cumul soient encore assouplies pour que les veuves âgées puissent recevoir des ressources plus substantielles.

La situation des veuves jeunes, qui ont souvent charge d'enfants, est certainement plus délicate encore. Une double action s'impose à leur égard : leur accorder une garantie de ressources immédiate qui leur permette de franchir ce cap difficile et, parallèlement, favoriser une réinsertion professionnelle qui leur assure les moyens de subvenir aux besoins de leur famille.

Vous avez évoqué l'allocation d'orphelin et l'allocation de parent isolé qui répondent déjà à cet objectif. Mais on doit reconnaître qu'elles ne sont attribuées qu'aux plus démunis.

Le programme de Blois, dans cette perspective, a prévu l'instauration, au bénéfice des veuves, d'une assurance vie obligatoire, gérée dans le cadre de la sécurité sociale, qui leur garantirait un revenu minimum temporaire.

Un tel mécanisme présente le mérite de reconnaître, en quelque sorte, ce que j'appellerai le « risque-veuvage » au même titre qu'un autre risque social et d'en assurer la couverture. Je souhaite qu'il soit très rapidement mis en place et accessible au plus grand nombre possible de veuves.

En ce qui concerne l'insertion professionnelle des veuves, le problème est d'autant plus difficile et urgent que nombre d'entre elles se sont consacrées à leur vie familiale et n'ont donc pas toujours la qualification nécessaire pour prendre pied dans la vie active.

Vous nous avez rappelé, monsieur le secrétaire d'Etat, les efforts poursuivis au cours des dernières années pour développer la formation professionnelle des intéressées. Il faut cependant reconnaître que, dans la pratique, les possibilités ainsi offertes aux femmes seules ne sont pas suffisamment adaptées à leur situation particulière.

L'éventail des formations dispensées dans les centres de formation professionnelle pour adultes est relativement restreint ; les délais d'attente pour accéder à un stage demeurent trop longs ; enfin, il est toujours difficile, pour une mère de famille, de s'absenter pour suivre un stage dans une autre ville ou un autre département. Il est donc souhaitable que, dans le détail de leur organisation pratique, ne serait-ce par exemple que pour les horaires des cours, ou dans leur implantation géographique, ces stages prennent mieux en considération les difficultés spécifiques des femmes seules.

Enfin, une meilleure qualification professionnelle n'est pas toujours un visa pour l'emploi. Nombre de femmes, compte tenu de la conjoncture, ne parviennent pas à obtenir l'emploi qui leur est indispensable. Dans quelle mesure ne serait-il pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elles se voient accorder les allocations publiques de chômage au même titre que les jeunes à la recherche d'un premier emploi ? C'est là ma demande fondamentale.

Je souhaiterais qu'en liaison avec le ministre du travail, le coût financier de cette mesure soit apprécié, afin que l'on puisse déterminer avec exactitude si une telle amélioration de notre droit social est aujourd'hui compatible avec les contraintes économiques que nous connaissons. Pour ma part, je suis persuadé qu'elle l'est.

Avant de conclure, j'évoquerai la situation particulière des femmes divorcées.

Plusieurs dispositions législatives — vous l'avez rappelé — sont venues apporter au cours des dernières années des améliorations notables à leur situation. La loi du 11 juillet 1975 relative au recouvrement public des pensions alimentaires entendait, par exemple, leur permettre de percevoir dans de meilleures conditions les pensions qui leur sont dues. Par ailleurs, est désormais reconnu, quelle que soit la procédure de divorce, le droit à une part de la pension de réversion de l'ex-époux, au prorata des années de mariage.

Serait-il possible, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement, dans un proche avenir, dresse le bilan de ces réalisations, afin que l'on puisse juger de leur réelle efficacité et envisager éventuellement de nouvelles améliorations ? Car il y a, d'un côté, les mesures et, de l'autre, la façon dont elles sont appliquées dans le corps social.

Enfin, il est bien évident que la véritable solution du problème posé par les difficultés spécifiques des femmes seules passe par la revalorisation progressive de la condition féminine dans son ensemble.

Le drame que connaît la femme divorcée ou la veuve est souvent d'autant plus aigu qu'elle vivait dans la dépendance économique et sociale de son mari.

Toutes les mesures qui ont déjà été ou seront prises pour assurer la promotion de la femme dans le monde du travail, pour lui reconnaître des droits propres en matière de sécurité sociale, en un mot pour qu'elle puisse conquérir son autonomie, s'inscrivent donc dans le cadre d'une politique préventive qui leur permettra de surmonter autant que possible le drame douloureux qui vient à les frapper et d'en mieux affronter les conséquences.

Il s'agit donc là d'une politique globale qui dépasse, monsieur le secrétaire d'Etat, le seul cadre de vos responsabilités ministérielles. Les précisions que vous nous avez fournies témoignent de la détermination avec laquelle vous entendez contribuer à la poursuite de cette politique.

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

INTENTIONS DU GOUVERNEMENT SUR LA SECURITE SOCIALE

M. le président. La parole est à M. Marin, pour exposer sommairement sa question (1).

M. Fernand Marin. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille, permettez-moi tout d'abord de regretter l'absence de Mme Simone Veil alors qu'on évoque ici un dossier aussi important.

Nous sommes à la veille d'un conseil des ministres qui doit prendre de graves décisions concernant la sécurité sociale. Au sujet de celle-ci, le 17 novembre, une interview a été accordée au journal *La Croix* par M. le Premier ministre ; en outre,

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« Le Gouvernement s'apprête à prendre, à son prochain conseil des ministres, des mesures graves relatives à la sécurité sociale dont on peut craindre qu'elles constituent une nouvelle atteinte au pouvoir d'achat des travailleurs.

M. Fernand Marin demande à M. le Premier ministre de bien vouloir éclairer l'Assemblée nationale sur ses intentions. »

ce dernier ainsi que Mme le ministre de la santé font des déclarations devant divers congrès. Or la presse se perd en interrogations, et nous, à l'Assemblée nationale, nous ne disposons d'aucune information concernant les intentions du Gouvernement sur la sécurité sociale. Voilà qui n'est pas démocratique; c'est même une manifestation de mépris à l'égard du Parlement!

M. Dominique Frelaut et M. Daniel Boulay. Très bien!

M. Fernand Marin. Et pourtant, nous avons tout lieu d'être inquiets.

La sécurité sociale pose d'abord des problèmes humains. Retraités, invalides, handicapés, mutilés du travail, malades graves ne peuvent compter que sur elle pour vivre. Elle représente 40 p. 100 de la masse salariale directe et peut être utilisée pour réduire le pouvoir d'achat des actifs et la couverture sociale des catégories que je viens d'énumérer.

Les députés doivent donc savoir ce que vous comptez faire. Vos décisions peuvent être lourdes de conséquences. Pour notre part, je le répète, nous sommes inquiets. Dans son discours de Dinard, le 29 septembre dernier, Mme le ministre de la santé avait fortement insisté sur la « médicalisation excessive », les longs séjours dans les établissements de soins, une orientation trop privilégiée vers des formes de soins nécessitant un hébergement, etc.

Il faut être clair. La misère appelle toujours plus de misère. Accidents de travail et maladies professionnelles coûtent 18 milliards à la sécurité sociale; or, pour les prévenir, 300 millions seulement sont inscrits au budget. Des crédits moins misérables feraient réaliser de grandes économies à la sécurité sociale. L'exportation de capitaux, le démantèlement de secteurs économiques et l'expatriation des usines, avec leur cortège de licenciements, le chômage total ou partiel grandissant diminuent les recettes de la sécurité sociale d'environ 20 milliards. Oui, la misère appelle d'autres misères. C'est, hélas! votre politique.

Ma question est la suivante :

Comptez-vous aggraver cette politique en augmentant les cotisations des salariés? Si tel était le cas, vous violeriez le programme de Blois, qui avait promis de ne pas toucher à ces cotisations au moins jusqu'en 1990. Comptez-vous l'aggraver en euphémisant les malades qui, d'après vous, se soigneraient trop alors que beaucoup de pauvres ne peuvent se soigner à temps? Comptez-vous l'aggraver en censurant et en contrôlant les médecins? Va-t-on substituer l'ordinateur à leur conscience professionnelle, ainsi que le laissent supposer les alarmantes déclarations faites hier par le Premier ministre?

Nous voulons être fixés sur ces points par votre réponse, et nous affirmons très haut que, si vos intentions allaient dans le sens que nous redoutons, nous nous opposerions aux mesures que vous seriez conduit à prendre. Pourquoi les salariés, frappés par l'austérité, perdraient-ils leur droit à la santé comme ils perdent souvent leur droit au travail? Les inégalités sociales sont déjà trop grandes. Ne les aggravez pas encore!

Les salariés ne doivent pas donner un sou de plus. Et comptez-vous, en revanche, faire payer les grands profiteurs du marché de la maladie? Dites-le nous.

M. Dominique Frelaut et M. Daniel Boulay. Très bien!

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, comme le sait l'Assemblée nationale, le Gouvernement n'a pas entièrement arrêté, pour le moment, le dispositif destiné à rétablir l'équilibre financier de la sécurité sociale pour 1978-1979.

Mme le ministre de la santé et de la famille a consulté, depuis une quinzaine de jours, l'ensemble des partenaires sociaux sur cette question qui a fait l'objet de diverses déclarations tant du Premier ministre que de Mme le ministre elle-même, y compris dans cette enceinte voilà deux semaines environ.

Le Parlement lui-même a eu à connaître des problèmes généraux de la sécurité sociale à plusieurs occasions au cours des derniers mois : d'abord, la commission présidée par M. Berger a procédé à des auditions extrêmement approfondies et a publié un rapport d'information sur ce sujet; ensuite, un débat a eu lieu pendant trois jours, au mois de mai dernier, à l'Assemblée nationale; enfin, le Gouvernement s'est expliqué devant le Parlement lors de la récente discussion du budget du ministère de la santé et de la famille.

J'ajoute que le Conseil économique et social vient de délibérer, à la demande du Gouvernement, sur les problèmes posés par une éventuelle modification de l'assiette des cotisations de sécurité sociale.

Le dispositif d'ensemble, je le répète, n'est pas encore arrêté : il le sera le 13 décembre 1978. Je puis vous renouveler les assurances qui ont été données tant par le Premier ministre que par Mme le ministre de la santé : le Gouvernement n'envisage pas de réduire les prestations ou les taux de remboursement; les mesures décidées tiendront compte du problème spécifique posé par l'existence des régimes complémentaires de retraites, que le Gouvernement veillera à ne pas mettre en difficulté; notamment, il n'y aura pas de majoration exceptionnelle du plafond au-delà de l'augmentation moyenne des salaires; le programme qui sera arrêté tiendra compte de la nécessité d'un effort de solidarité entre les Français, dans le cadre des principes sur lesquels repose, depuis toujours, notre organisation de sécurité sociale.

Vous comprendrez que je ne puisse donner au Parlement le détail de mesures encore à l'étude. Mme Veil viendra les exposer devant la commission des affaires culturelles de l'Assemblée nationale dans l'après-midi du 13 décembre prochain. Si certaines de ces dispositions relevaient du domaine législatif, il va de soi que le Parlement en serait saisi.

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

M. Fernand Marin. Monsieur le secrétaire d'Etat, pour résorber le déficit de la sécurité sociale — que l'on a, d'ailleurs, parfois tendance à exagérer — il faut s'attaquer à ses causes réelles.

Est-ce une mauvaise gestion qui est en cause? Est-ce un accident de trésorerie? Non! Certes, nous souhaiterions que les assurés sociaux puissent gérer de nouveau démocratiquement les caisses et que celles-ci soient libérées de la tutelle dirigiste et absolue de l'Etat. Mais c'est ailleurs qu'il faut rechercher les raisons des difficultés de la sécurité sociale. Elles sont dans votre politique même.

Elles sont dans le chômage, dans les bas salaires, dans le manque de prévention des accidents et des maladies, dans le mauvais cadre de vie et l'approfondissement des inégalités sociales.

Elles sont dans la curée dont fait l'objet le secteur médico-social et à laquelle se livrent des sociétés géantes de la chimie, de la pharmacie, de l'électronique, de l'appareillage médico-chirurgical, des banques, qui interviennent dans le financement des structures de soins.

Les profits ainsi réalisés sont bien souvent exportés, au détriment d'une activité nationale aussi essentielle que celle qui touche la santé.

La sécurité sociale en est meurtrie de multiples façons.

Ainsi, après un court échange de vues sur la situation des entreprises sidérurgiques de Meurthe-et-Moselle au regard du versement de leurs cotisations au 15 septembre dernier, le ministère de l'industrie a recommandé à ces entreprises de s'acquitter seulement du précompte, c'est-à-dire des seules cotisations salariales. Les travailleurs sont les seuls à payer les conséquences de ce qui va mal.

Il est donc clair que la sécurité sociale ne s'épanouira et ne jouera pleinement son rôle irremplaçable que dans le cadre d'une politique nouvelle où la satisfaction des besoins, ceux de la santé et du cadre de vie en particulier, stimulera le développement économique et réduira les inégalités sociales.

Vous avez évoqué les débats parlementaires de mai dernier et ceux relatifs au projet de loi de finances pour 1979. Comme nous l'avons déjà fait en ces occasions, nous vous invitons une fois de plus, aujourd'hui, à vous inspirer des mesures proposées par le parti communiste français pour résorber le chômage. Chaque fois que vous aurez donné du travail à 100 000 chômeurs, vous aurez fait rentrer un milliard de francs dans les caisses de la sécurité sociale. Vous leur donneriez également de nouveaux moyens en relevant les bas salaires et le SMIC.

En instaurant la démocratie dans l'entreprise et en renforçant la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, vous permettriez à la sécurité sociale de réaliser des économies!

La nationalisation des grands groupes pharmaceutiques mettrait un terme aux manipulations des prix des médicaments dont les malades et la sécurité sociale sont victimes.

Il convient de rechercher une assiette nouvelle des cotisations, qui ne prenne pas seulement en compte le nombre de salariés mais les résultats financiers des entreprises. Vous venez d'indiquer que des mesures seraient prises en ce sens, j'espère qu'elles seront très sérieusement étudiées. Les investissements à l'étranger des sociétés multinationales intéressées à la santé devraient être taxés pour réduire le préjudice porté à l'intérêt national.

Supprimez la taxe sur les salaires que paient encore les hôpitaux, les hospices, les maisons de cure et que rembourse la sécurité sociale.

Supprimez enfin l'impôt inacceptable sur la maladie que constitue la TVA sur les médicaments et les infrastructures hospitalières, impôt payé, dans une large mesure, par la sécurité sociale. Je signale que cette taxe est acquittée par des gens bénévoles, tels ceux qui animent par exemple la fédération départementale des associations de parents d'élèves inadaptés, lorsqu'ils réalisent des constructions après avoir fait appel au soutien public.

Des solutions existent et c'est pourquoi je répète qu'en aucun cas le parti communiste français n'acceptera que le pouvoir d'achat et la protection sociale des salariés fassent l'objet d'une nouvelle atteinte. Dans ce cas, nous appellerions à l'union massive pour mettre en échec des mesures intolérables.

Enfin, envisagez-vous un déplaçonnement? Il ne serait acceptable, selon nous, que s'il s'accompagnait d'une ouverture de droits nouveaux et supplémentaires pour les assurés sociaux.

Nous serons attentifs à vos décisions et nous sommes déterminés à sauvegarder une sécurité sociale à laquelle les Français sont légitimement attachés.

M. Daniel Boulay. Très bien!

EMPLOI DES HANDICAPÉS

M. le président. La parole est à M. Xavier Deniau, pour exposer sommairement sa question (1).

M. Xavier Deniau. Monsieur le secrétaire d'Etat, il est toujours décevant pour un parlementaire d'interpeler le Gouvernement, non pas pour réclamer un progrès dans le domaine social ou pour prendre l'initiative d'une nouvelle loi, mais pour l'interroger sur les raisons pour lesquelles la législation en vigueur n'est pas appliquée.

Malheureusement, le travail quotidien, qui consiste à voter des lois et, ensuite à ne pas les appliquer pendant des années, ne peut être satisfaisant ni pour nous-mêmes, ni pour l'opinion.

Aujourd'hui, je souhaite vous interroger sur l'obligation qui est faite aux employeurs du secteur public et, accessoirement, du secteur privé, d'embaucher un certain pourcentage de travailleurs handicapés.

En effet, l'article 3 de la loi du 23 novembre 1957 indique : « Les administrations de l'Etat, des départements et des communes ainsi que les établissements publics et semi-publics quel que soit leur caractère, les entreprises nationales, les sociétés d'économie mixte et les entreprises privées chargées d'un service public » sont tenus de réserver 3 p. 100 de leurs emplois aux handicapés civils et 10 p. 100 aux mutilés de guerre, le pourcentage obligatoire ne dépassant pas 10 p. 100 au total.

Les dispositions de la loi du 23 novembre 1957 sont reprises dans la loi du 30 juin 1975.

L'article 26 de cette loi dispose : « L'obligation d'emploi des handicapés s'applique aux administrations de l'Etat et des collectivités locales ainsi qu'à leurs établissements publics quel que soit leur caractère, aux entreprises nationales, aux sociétés d'économie mixte et aux entreprises privées chargées d'un service public. Pour permettre la réalisation effective de cette obligation, les conditions d'aptitude imposées pour les emplois dans les diverses administrations seront révisées. »

Interrogé à plusieurs reprises sur ce point par des collègues de différents groupes, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, à l'occasion de débats budgétaires ou d'interpellations, vous avez répondu le 27 octobre 1978, c'est-à-dire vingt et un ans après

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Xavier Deniau rappelle à M. le ministre du travail et de la participation que la loi n° 57-1223 du 23 novembre 1957 fait obligation aux employeurs des secteurs publics et privés d'embaucher un certain pourcentage de handicapés. Les entreprises privées et publiques employant plus de six salariés (quinze pour le secteur agricole) sont en effet tenues de réserver 3 p. 100 de leurs emplois aux handicapés civils et 10 p. 100 aux mutilés de guerre, le pourcentage obligatoire ne dépassant pas 10 p. 100 au total.

« L'obligation d'emploi s'applique aussi aux administrations de l'Etat et des collectivités locales, conformément à l'article 26 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 en faveur des handicapés.

« Or cette obligation d'emploi des travailleurs handicapés, tant dans le secteur privé que dans l'administration, n'est pas toujours respectée.

« D'autre part, les commissions départementales du contentieux ne remplissent pas de façon satisfaisante le rôle de contrôle qui leur est imparti.

« M. Xavier Deniau demande à M. le ministre quelles dispositions il envisage de prendre pour rendre applicables les textes législatifs et réglementaires concernant l'emploi des handicapés. »

la loi de 1957 : « Pour ce qui est du secteur public, nous nous employons, en liaison avec le secrétaire d'Etat à la fonction publique, à surmonter progressivement, administration par administration, les obstacles qui ne permettent pas l'insertion des handicapés dans les meilleures conditions. »

Monsieur le secrétaire d'Etat, l'administration doit donner l'exemple au secteur privé.

J'ai moi-même constaté à plusieurs reprises que des candidats reçus à un concours de la fonction publique et auxquels les conditions de non-emploi prévues par les textes législatifs en vigueur ne pouvaient être opposés, s'étaient vu refuser un poste, notamment par l'administration des PTT, à la suite d'une visite médicale pour cause d'inaptitude. Tel a été par exemple le cas pour une jeune fille atteinte de poliomyélite. Pourtant, dans cette administration, les postes de travail assis aux guichets sont particulièrement nombreux!

Quand et comment le Gouvernement se décidera-t-il à faire appliquer les lois par son administration?

M. Philippe Séguin. Très bien!

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, les employeurs assujettis aux dispositions des textes législatifs réglementaires concernant l'emploi des handicapés doivent adresser chaque année au préfet la liste des bénéficiaires de la priorité d'emploi travaillant dans leurs établissements, ainsi que la nomenclature des emplois existants dans l'établissement au moment de leur déclaration annuelle.

Au vu de cette déclaration, le service de la main-d'œuvre détermine les emplois pour lesquels il se réserve la possibilité de présenter aux employeurs des candidats au cours des douze mois à venir.

En 1977, les entreprises du secteur industriel et commercial employant plus de dix salariés comptaient 520 000 bénéficiaires des dispositions du code du travail que vous avez évoquées.

M. Xavier Deniau. Il s'agit en général de mutilés du travail, non de handicapés!

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Le chiffre que j'ai cité comprend toutes les catégories de travailleurs visées par le code du travail. En outre, il n'est pas toujours facile d'opérer une distinction nette entre ces différentes catégories.

M. Xavier Deniau. La loi l'a bien faite!

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Par ailleurs, à la suite des contrôles opérés par l'administration, le montant des redevances appliquées aux entreprises n'ayant pas satisfait à leurs obligations qui ont été recouvrées par le Trésor, s'est élevé à 3 100 000 francs en 1977.

Les directives récentes ont appelé tout particulièrement l'attention des services préfectoraux et des administrations départementales, sur le respect des dispositions sur la priorité d'emploi des travailleurs handicapés et, notamment, sur l'importance que nous devons attacher à la réunion régulière des commissions départementales de contrôle de l'emploi obligatoire chargées d'examiner la situation des entreprises qui ne respectent pas leurs obligations sur ce point.

Par ailleurs, la délégation à l'emploi du ministère du travail et de la participation a mis en place un groupe de travail administratif pour rechercher les mesures propres à améliorer les procédures liées à l'obligation et à la priorité d'emploi des travailleurs handicapés et, par voie de conséquence, à faciliter mieux que dans le passé, leur insertion professionnelle.

Dans un premier temps, un projet de décret, approuvé par le conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, a été adopté le 9 novembre 1978 par l'assemblée générale de la section sociale du Conseil d'Etat. Ce texte est actuellement soumis à la procédure du contreseing simultané.

Ce décret portant règlement d'administration publique et modifiant diverses dispositions réglementaires du code du travail relatives à l'emploi des mutilés de guerre et des travailleurs handicapés permettra aux employeurs, dès le 1^{er} avril 1979, après avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, et du médecin du travail, de réserver eux-mêmes les emplois dans lesquels ils peuvent embaucher des handicapés.

Le directeur départemental du travail et de l'emploi vérifiera le bien-fondé de ces réservations. En cas de carence, celui-ci procédera lui-même aux réservations.

Les documents ainsi vérifiés ou établis seront adressés, le 15 juillet au plus tard, d'une part aux entreprises et, d'autre part, à l'Agence nationale pour l'emploi.

Ce texte répond aux préoccupations gouvernementales, mais aussi aux vôtres, monsieur le député, de simplifier les rapports entre l'administration et les administrés, de sensibiliser et d'associer les différents corps sociaux aux problèmes de l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés. Enfin, pour permettre une meilleure adaptation des candidatures aux offres des entreprises sur les emplois réservés, le délai de réponse de l'Agence a été porté de huit à quinze jours.

Ce groupe de travail étudie, en liaison avec les services de l'Agence nationale pour l'emploi, le renforcement du service des prospecteurs-placiers, et notamment de ceux, insuffisants il est vrai, spécialisés dans le placement des travailleurs handicapés.

Par ailleurs, la mise en place progressive des équipes de préparation, comme le prévoit la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées, devrait faciliter le placement et le contrôle de l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés.

Il a été également prévu, comme vous l'avez rappelé, de réviser les conditions d'aptitude imposées pour occuper un emploi dans le secteur public. Dans ce but, un premier rapport a été établi par l'inspection médicale du ministère du travail et de la participation. Le secrétaire d'Etat à la fonction publique procède actuellement, auprès de chaque ministère, à une enquête pour connaître avec précision les conditions d'aptitude exigées pour certains emplois.

L'ensemble de ces travaux devrait aboutir à une adaptation du système de réservation des emplois et permettre d'assurer une meilleure adéquation entre les critères d'aptitude retenus et la réalité des emplois de la fonction publique.

Monsieur le député, nous sommes conscients que des problèmes subsistent dans le domaine de l'insertion professionnelle. Nous pensons que les moyens qui sont actuellement mis en œuvre permettront de progresser dans cette voie plus rapidement qu'au cours des dernières années.

MM. Michel Barnier et Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Xavier Deniau.

M. Xavier Deniau. Vous vous êtes attaché, monsieur le secrétaire d'Etat, à me répondre aussi complètement que possible, ce dont je vous remercie, mais je constate que votre réponse ne comporte aucun élément nouveau par rapport à celle que vous avez déjà fournie à mes collègues du Sénat ou de l'Assemblée nationale qui, dans le courant de l'année, vous ont interrogé sur le même sujet.

Je conviens que le secteur privé éprouve des difficultés à appliquer la loi, mais le secteur public doit donner l'exemple, l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés dans le secteur public n'est pas un problème annexe. Il doit, au contraire, être le moteur d'une vaste opération de remise en ordre dans ce domaine.

Vous avez parlé des commissions des handicapés qui siègent à l'échelon départemental. Or, dans le Loiret, cette commission ne s'est pas réunie depuis trois ans. Elles ont pour objectif principal la régression des infractions commises par les entreprises privées, mais je préférerais, quant à moi, qu'elles vérifient que les entreprises publiques appliquent bien la loi.

Vous avez aussi déclaré que les administrations étaient contraintes de respecter des règles d'aptitude qui, dans la pratique, s'opposent à l'application de la loi. J'ai cité à cet égard l'exemple de l'administration des PTT qui offre, aux guichets, de nombreux emplois assis. C'est également le cas de la sécurité sociale. A partir du moment où l'administration considère qu'un handicapé moteur ne peut occuper un emploi à un guichet, combien d'emplois supplémentaires pourront-ils être dégagés grâce à la prospection du Gouvernement ? dans l'administration en faveur des handicapés.

Je n'énumérerai pas de nouveau les chiffres que vous avez cités. Toutefois, je rappelle que la loi édictée à l'époque vise à protéger notamment les mutilés de guerre, et qu'elle établit une distinction très nette entre les handicapés physiques civils et les mutilés. Le fait de réserver généralement des postes aux accidentés légers du travail ne dispense pas d'embaucher des handicapés véritablement.

Vous avez aussi évoqué le rôle des prospecteurs placiers de l'Agence nationale pour l'emploi qui a mis en place des commissions de placement à l'échelon départemental. Mais leur action est encore limitée soit par manque de propositions, soit en raison d'une mauvaise insertion dans l'ensemble du dispositif.

J'insiste donc de nouveau, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que votre principal effort porte sur le secteur public, car celui-ci est à même de fournir un grand nombre d'emplois sédentaires alors que, dans le secteur privé, la proportion d'emplois debout ou sur machines, qui excluent les travailleurs handicapés, est beaucoup plus élevée.

Je vous fixe donc un nouveau rendez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous avez déjà indiqué qu'un groupe d'étude examinait depuis plusieurs mois les différentes possibilités d'insertion des handicapés dans le secteur public. Lorsque ce groupe d'études déposera ses conclusions, vous serez peut-être en mesure de nous communiquer les premières instructions, les premiers règlements d'administration publique et les premiers résultats.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et de la famille.

M. Daniel Hoeffel, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, dans un domaine comme celui-là, il ne convient pas, s'agissant de l'application de la législation et de la réglementation, de fixer une date précise pour l'aboutissement des travaux de ce groupe.

M. le ministre du travail et de la participation vient de donner des directives précises aux directions départementales pour que l'action d'insertion professionnelle des handicapés soit menée avec une plus grande vigueur. A la suite de la constitution des commissions que j'ai évoquée, des contacts suivis ont eu lieu entre le secrétaire d'Etat à la fonction publique et chacune des administrations concernées. Le travail se poursuit en profondeur.

Mais il importe surtout que l'ensemble du corps social participe de façon continue à cet effort pour que, entreprise par entreprise, administration par administration, se développe cet esprit de solidarité sans lequel les meilleures dispositions législatives risqueraient de rester lettre morte.

Je vous assure qu'en ce qui le concerne, le ministère de la santé mène cet effort d'une manière permanente afin de traduire concrètement les intentions du législateur, dans le secteur privé comme dans le secteur public.

VOIES D'ACCÈS AU TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS

M. le président. La parole est à M. Cousté pour exposer sommairement sa question (1).

M. Pierre-Bernard Cousté. Il me semble que le moment est venu d'appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que le tunnel routier du Fréjus devra être mis en service dans deux ans, mais que les voies d'accès à cet ouvrage ne permettront sans doute pas en temps voulu l'utilisation normale de cette réalisation franco-italienne.

Situé sur l'axe Lyon—Turin, le tunnel routier du Fréjus assurera le franchissement des Alpes par les vallées de Suse et de la Maurienne, c'est-à-dire par l'itinéraire international E 13. Cet ouvrage, percé entre les villes frontalières de Modane et de Bardonnèche, crée un passage nouveau en hiver et double donc le col du Mont-Cenis en été.

Ce projet a été inscrit au V^e Plan de développement français. La Société française du tunnel routier du Fréjus, qui a été fondée en 1962 par un de nos anciens collègues, M. Pierre Dumas, et qui est une société d'économie mixte dont 65 p. 100 du capital a été souscrit par les collectivités locales de la région Rhône-Alpes et 35 p. 100 par les chambres de commerce et par des établissements bancaires, a été à l'origine des études et s'est vu confier, le 14 janvier 1974 — ce qui est fondamental en raison de son caractère régional — la concession de la partie française de l'ouvrage.

Au moment où le tunnel est creusé sur plus de 11 kilomètres — l'ouvrage aura une longueur de 12,8 kilomètres — et où un déroulement régulier des travaux laisse prévoir une mise en service au cours du premier semestre de 1980, la

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Pierre-Bernard Cousté attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur le fait que le tunnel routier du Fréjus devrait être mis en service dans moins de deux ans.

« Le moment lui semble donc venu de s'assurer que toutes dispositions sont prises pour que les voies d'accès à cet ouvrage permettent en temps voulu à cette réalisation franco-italienne d'atteindre ses buts.

« Il lui rappelle que l'article 10 de la convention entre la République française et la République italienne, signée à Paris le 23 février 1972 et ratifiée par le Parlement au moyen de la loi n° 72-627 du 5 juillet 1972, précise que les parties contractantes s'engagent « à aménager en temps utile des liaisons routières entre le tunnel et les vallées du Rhône et du Pô, pour satisfaire aux besoins de la circulation en provenance ou à destination du tunnel ».

« S'il connaît les réalisations menées à bien ou entreprises le long de l'itinéraire conduisant au tunnel du Fréjus du côté français, il s'interroge sur les dispositions prises du côté italien où la route existante, particulièrement entre Suse et Bardonnèche, est notablement incapable de satisfaire aux besoins de la circulation qu'engendrera cette nouvelle communication européenne.

« Il souhaite donc connaître les informations dont le Gouvernement français dispose à cet égard ou à défaut les initiatives que celui-ci compte prendre en vue de veiller au respect de la clause citée plus haut du traité franco-italien du 23 février 1972. »

société concessionnaire française, qui regroupe de nombreux élus de toutes tendances et des responsables économiques de la région Rhône-Alpes, se préoccupe des retards enregistrés dans la réalisation des aménagements prévus dans la vallée de la Maurienne, du côté français, et dans la vallée de Suse, du côté italien.

Nous savons qu'une convention internationale entre la République française et la République italienne concernant ce tunnel routier du Fréjus a été signée le 23 février 1972, que la loi française du 5 juillet 1972 a autorisé la ratification de cette convention sur un rapport que j'ai moi-même présenté devant cette assemblée et que le Parlement italien a également approuvé cette convention le 8 décembre 1972.

Or le premier alinéa de l'article 10 de la convention est ainsi rédigé :

« Chaque partie contractante s'engage à assurer en temps utile la construction de la section de route reliant la plateforme des installations terminales du tunnel au réseau routier national, de sorte que la circulation puisse, dès la mise en service du tunnel... » — je souligne ces termes — « ... s'écouler dans de bonnes conditions. »

Quant au second alinéa de cet article, il est ainsi conçu :

« Les parties contractantes s'engagent, en outre, à aménager en temps utile les liaisons routières entre le tunnel et les vallées du Rhône et du Pô, pour satisfaire aux besoins de la circulation en provenance ou à destination du tunnel. »

Le texte ne peut être plus clair.

Nous sommes assez rassurés, pour ce qui est du côté français : les travaux sont engagés, les crédits ont été débloqués. Mais, du côté italien, les travaux de cette liaison n'ont pas encore commencé.

Quant aux aménagements prévus sur les liaisons routières entre les vallées du Rhône et du Pô, leur réalisation est satisfaisante du côté français, puisque les liaisons autoroutières Lyon—Chambéry, Lyon—Grenoble, Chambéry—Genève, Grenoble—Chambéry seront terminées en 1980 ; mais, du côté italien, la situation est absolument catastrophique. D'ailleurs, M. Le Theule, ministre des transports, s'en est rendu compte lui-même.

Tel est, monsieur le secrétaire d'Etat, l'objet de notre question. Je dis « notre question » car je sais qu'elle préoccupe non seulement les représentants de la majorité, mais aussi — et c'est bien normal — ceux de l'opposition : cette affaire présente un caractère non seulement régional, non seulement français, mais aussi, et visiblement, européen.

Nous attendons du Gouvernement une réponse précise sur l'exécution par nos amis italiens de leurs obligations que j'ai d'ailleurs rappelées très clairement, mercredi dernier, à leur ambassadeur à Paris.

M. Michel Barnier. Très bien !

M. le président. Vous souhaiterez sans doute, monsieur le secrétaire d'Etat, répondre en même temps aux deux questions de M. Cousté et de M. Jean-Pierre Cot, qui ont le même objet ?

M. Pierre Bernard-Raymond, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères. En effet, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cot, pour exposer sommairement sa question (1).

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Cot rappelle à M. le ministre des affaires étrangères que le tunnel routier du Fréjus devrait être mis en service dans moins de deux ans.

L'article 10 de la convention entre la République française et la République italienne, signée à Paris le 23 février 1972 et ratifiée par le Parlement au moyen de la loi n° 72-627 du 5 juillet 1972, précise que les parties contractantes s'engagent à « aménager en temps utile des liaisons routières entre le tunnel et les vallées du Rhône et du Pô, pour satisfaire aux besoins de la circulation en provenance ou à destination du tunnel ».

« Il conviendrait donc de s'assurer dès à présent que toutes dispositions sont prises pour que les voies d'accès à cet ouvrage permettent en temps voulu à cette réalisation franco-italienne d'atteindre ses buts.

« Les réalisations menées à bien ou entreprises le long de l'itinéraire conduisant au tunnel du Fréjus du côté français ont-elles pour corollaire des dispositions prises du côté italien où la route existante, particulièrement entre Suse et Bardonnèche, est notoirement insuffisante pour satisfaire aux besoins de la circulation qu'engendrera cette nouvelle communication européenne.

« Il souhaite donc connaître les informations dont le Gouvernement français dispose à cet égard ou à défaut les initiatives que celui-ci compte prendre en vue de veiller au respect de la clause citée plus haut du traité franco-italien du 23 février 1972. »

M. Jean-Pierre Cot. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, en tant que député de la Maurienne, compléter brièvement l'intervention de M. Cousté, car cette affaire dépasse les notions de majorité et d'opposition...

M. Pierre-Bernard Cousté. Exactement !

M. Jean-Pierre Cot. ... puisqu'il y va de l'intérêt de la région Rhône-Alpes, de l'intérêt de la France et je dirai même de l'intérêt de l'Europe.

M. Philippe Séguin. Très bien !

M. Jean-Pierre Cot. Ouvrage international d'intérêt européen, de par sa position géographique, le tunnel du Fréjus est destiné à ouvrir, essentiellement pour le trafic des poids lourds, la grande voie de transit entre le Nord de l'Europe, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Belgique, la France, d'une part, et la plaine du Pô, l'Italie et, au-delà, les Balkans, d'autre part. Je dis qu'il s'agit d'un tunnel essentiellement à vocation de trafic de marchandises : en effet, la route touristique est plutôt, elle, assurée par le tunnel du Mont-Blanc qui est d'ailleurs lui-même aujourd'hui saturé.

M. Pierre-Bernard Cousté. C'est exact.

M. Jean-Pierre Cot. Ses accès, pour le trafic de poids lourds, n'en seront, en effet, jamais aussi commodes que ceux du tunnel du Fréjus.

D'ailleurs, pendant fort longtemps, on a hésité entre le tunnel du Mont-Blanc et celui du Fréjus, pour savoir par la construction duquel on commencerait. En définitive, c'est celui du Mont-Blanc qui a d'abord été lancé ; mais, maintenant, il est grand temps d'achever le tunnel du Fréjus.

Les travaux ont pris un peu de retard, mais pas plus que de raison, en fin de compte. L'inquiétude principale vient aujourd'hui du retard de la réalisation des accès routiers.

Du côté français un effort a été fait, qui d'ailleurs ne correspondait sans doute pas aux engagements pris. En effet, M. Olivier Guichard, alors ministre de l'équipement, annonçait, lors de l'inauguration du tronçon d'autoroute Lyon—Bourgoin, que la Maurienne serait desservie en 1983 par une autoroute jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne ; or il est impossible de mettre en place en même temps une autoroute et une voie routière qui ne serait pas à péage, puisque la vallée est tout simplement trop étroite. Si cet engagement ne pourra pas être tenu — depuis lors, en effet, quelques ennuis sont survenus, la crise économique, essentiellement, et les difficultés dans lesquelles est actuellement empiétrée la société autoroutière AREA — en revanche, un effort considérable a été consenti par les collectivités locales et par l'Etat pour aménager l'accès du côté français, si bien que lors de l'ouverture du tunnel du Fréjus, on pourra parvenir assez facilement jusqu'à l'entrée du tunnel.

En revanche, du côté italien, il en va tout autrement. Cet été, je suis allé, en compagnie du directeur de l'équipement de la Savoie, visiter les accès italiens, et nous avons systématiquement fait la route de Bardonnèche jusqu'à Suse, avec retour par le col du Mont-Cenis.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les difficultés s'accroissent. Cela est frappant, notamment entre Bardonnèche et Oulx mais surtout — et c'est à l'ancien député des Hautes-Alpes, intéressé par le col du Montgenèvre, que je me permets d'adresser cette réflexion — entre Oulx et Suse, puis entre Suse et Turin, en ce qui concerne Bussolène et le secteur de Rivoli.

Entre Oulx et Suse, les lacets sont tels qu'il est impossible aux poids lourds de croiser, si bien que l'accès routier de Turin au tunnel et de Turin au Montgenèvre sera complètement bloqué. Certes, pour le tunnel du Montgenèvre, le trafic de poids lourds sera peut-être un peu moins important. Mais il en résultera tout de même des conséquences tout à fait fâcheuses pour l'activité touristique de la région, et c'est là une retombée secondaire du problème qui nous occupe.

La situation est difficile. Quels engagements avez-vous pu obtenir de nos partenaires italiens ? Quelle sera la nature de l'action diplomatique que vous allez mener pour que ces accès routiers soient correctement mis en place sinon pour l'ouverture du tunnel, car il est déjà trop tard, du moins le plus rapidement possible ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. Messieurs les députés, comme vous venez de le rappeler, le tunnel routier du Fréjus devrait être mis en service dans moins de deux ans.

En effet, au début du mois de novembre 1978, moins de deux kilomètres, sur un total de 12,8 kilomètres, restaient à creuser. Aussi est-il raisonnable de penser que la jonction des deux chantiers aura lieu dans le courant de l'année 1979 et que la mise en exploitation de l'ouvrage s'effectuera vraisemblablement avant la fin de l'année 1980.

Le fonctionnement normal du tunnel suppose toutefois que, dès la mise en service de celui-ci, les voies d'accès à l'ouvrage aient été adaptées au trafic prévu. Cette obligation a d'ailleurs été inscrite dans la convention franco-italienne du 23 février 1972.

Or si, du côté français — et je vous sais gré de l'avoir l'un et l'autre rappelé — des dispositions ont été prises pour répondre dans les délais prévus aux exigences du trafic, il n'en a pas été de même, jusqu'à ces dernières semaines, du côté italien, et aucune décision concrète n'avait été arrêtée concernant les aménagements de l'axe routier Turin—Bardonnèche. Pourtant, dans ses caractéristiques actuelles, cet itinéraire, sur le tronçon de Suse à Bardonnèche, n'est nullement prêt à faire face à un trafic routier commercial international.

Cette situation n'avait pas échappé au Gouvernement. Dès 1976, la délégation française à la commission intergouvernementale franco-italienne chargée de suivre l'application de la convention avait instamment et périodiquement appelé l'attention de la délégation italienne sur les engagements contractés dans ce domaine par son Gouvernement et sur les conséquences psychologiques et commerciales désastreuses qui résulteraient d'un retard dans l'exécution de ces engagements.

Depuis un peu plus d'un an, ces interventions ont été portées au niveau diplomatique, et des démarches ont été effectuées à plusieurs reprises, tant à Rome qu'à Paris, auprès du Gouvernement italien.

En réponse à celles-ci, ce dernier vient de faire connaître au Gouvernement français les décisions qu'il a tout récemment adoptées.

Un premier crédit de 26 milliards de lires vient en effet d'être dégagé par la direction italienne des routes pour procéder à des améliorations ponctuelles sur l'itinéraire Suse—Bardonnèche. Il devrait permettre la réalisation du tronçon de la plate-forme du tunnel à Savoulx, de deux tunnels passant sous les éboulements de Serre-la-Voute, enfin de travaux de raccordement en aval et en amont de la localité de Bussoleno.

Par ailleurs, selon les informations qui nous ont été communiquées officiellement, le reste des travaux nécessaires à l'amélioration des voies d'accès italiennes au tunnel du Fréjus sera inclus dans un programme triennal dont le financement — de l'ordre de 100 milliards de lires — est en cours d'approbation.

Il n'est pas douteux que ces informations, bien qu'elles soient positives, ne sont pas de nature à pleinement dissiper nos préoccupations. Les travaux décidés n'apportent pas, en effet, la totale assurance qu'un trafic commercial international sera rendu possible dans les délais prévus.

C'est pourquoi le Gouvernement entend bien ne pas interrompre l'action qu'il a entreprise à cet effet. Il rappellera avec insistance au Gouvernement italien les obligations qui lui incombent du fait de la convention signée le 23 février 1972. Il serait, en effet, très regrettable que les améliorations attendues de la mise en service d'un ouvrage de la dimension du Fréjus soient compromises par les insuffisances de ses voies d'accès du côté italien.

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

M. Pierre-Bernard Cousté. J'ai noté avec intérêt que le Gouvernement français agissait auprès du Gouvernement italien.

Je lui demande — et je suis persuadé que mon collègue Jean-Pierre Cot fera de même — que cette action ne soit pas relâchée car, d'après les informations dont nous disposons, la situation est véritablement alarmante : les camions ne peuvent passer sur le tronçon de Suse à Bardonnèche, du fait des « épingles à cheveu ». Vous avez, certes, annoncé qu'un crédit de 26 milliards de lire serait affecté au tronçon Bardonnèche—Suse. C'est très bien, et nous en prenons acte ; mais vous avez ajouté que le programme triennal était simplement en cours d'approbation. Or nous savons, car nous nous préoccupons de ce

problème non seulement régional, mais national et européen, qu'aucun projet de loi n'a encore été déposé par le Gouvernement italien, si bien que l'ensemble des grands travaux que vous indiquez — cent milliards de lire dans un programme triennal — ne pourra être exécuté. J'insiste donc sur ce point qui relève de la responsabilité du Gouvernement italien.

Mais le problème revêt aussi un caractère provincial. L'administration régionale du Piémont semble en effet avoir abandonné son projet initial d'autoroute et s'orienter, d'après nos renseignements, vers des aménagements successifs, envisagés de 1979 à 1986, si bien qu'ils ne seraient complètement réalisés que six ans après la mise en service du tunnel.

Cette situation est déraisonnable. Mon collègue Jean-Pierre Cot et moi-même, comme les élus de la région Rhône-Alpes, voire ceux de toute la France, s'en préoccupent. Ils rappellent au Gouvernement que cette affaire très importante présente un intérêt régional, national et européen.

Il y va de la rentabilité d'un ouvrage considérable. Nous avons le souci de créer des emplois et de relancer l'activité économique dans la Maurienne et dans la région Rhône-Alpes. Or cet ouvrage représente, pour la partie française, un investissement total de 560 millions de francs, et la construction des routes d'accès, financée par l'Etat ou par la région, exige un budget de l'ordre de 300 millions de francs.

Je demande donc au Gouvernement, dans l'amitié qui existe entre nos deux pays, de se montrer ferme à l'égard de notre voisin. C'est la condition même de la réalisation à temps des accès qui, en fait, conditionnent la mise en service de ce tunnel routier qui servira d'ailleurs essentiellement au trafic international de poids lourds.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cot.

M. Jean-Pierre Cot. Monsieur le secrétaire d'Etat, dans cette affaire, il faut vous montrer pressant vis-à-vis des autorités italiennes car votre dossier est bon.

J'ai demandé à la direction de l'équipement, le relevé de l'ensemble des investissements réalisés du côté français entre Lyon et le tunnel du Fréjus, itinéraire qui correspond, du côté italien, à la route de Turin jusqu'au tunnel puisque ces villes sont les deux pôles d'activité principalement intéressés par cette grande voie de liaison internationale.

Je rappellerai d'abord les sommes consacrées par l'Etat, la région, le département et l'ensemble des collectivités locales à ce projet. Il s'agit de francs courants et non de francs constants. Les chiffres que je vais citer constituent donc un ordre de grandeur.

L'autoroute Lyon—Montmélian est financée à hauteur de 1 020 millions de francs. Pour les déviations, les améliorations, les itinéraires de sécurité, nous arrivons à une dépense de 372 millions de francs. Ces travaux sont malheureusement nécessaires et c'est là une des difficultés auxquelles nous nous heurtons.

Dans la vallée de la Maurienne — et du côté italien ce n'est pas meilleur — on rencontre des terrains schisteux qui « partent » facilement. L'hiver dernier, la route nationale 6 a été coupée à plusieurs reprises et le trafic a dû être interrompu. Un effort considérable est donc à faire.

Le renforcement coordonné pour mettre la voie à peu près au gabarit représente 84 millions de francs et la route d'accès de Modane jusqu'au tunnel, 143 millions. Et les difficultés rencontrées en ce qui concerne cet ouvrage font craindre que l'addition ne soit finalement plus lourde. Le total que j'ai noté est de 1 620 millions de francs, ce qui est considérable.

Du côté italien, aucune amélioration n'a été apportée sur cet itinéraire, ainsi que j'ai encore pu le constater l'été dernier. Le contournement de Bardonnèche n'est pas commencé. Il faut toujours franchir un passage à niveau sur la route qui relie Bardonnèche à Oulx où un tunnel, large de moins de 6,50 mètres et long de 200 mètres, constitue un véritable verrou pour le trafic des poids lourds.

Ensuite, dans cette magnifique partie de l'itinéraire vers Saibertrand et Exilles, où se dresse un vieux fort sarde de toute beauté — dont il y a le pendant, du côté français, à Aussois — les embouteillages obligent les automobilistes à s'arrêter pendant de longues minutes, voire de longs quarts d'heure dans les virages en épingle à cheveu qui se trouvent à hauteur de ce fort. Le long tronçon en parapet, du côté d'Exilles, pose également de sérieux problèmes, car il suffit qu'une voiture s'arrête au bord de la route, à la suite d'un incident mécanique

ou d'une crevasion, pour provoquer un embouteillage comparable aux embouteillages parisiens. Je ne parle pas des virages en forte pente avant Chiomonte, de l'accès et de la traversée de Suze, qui sont déjà difficiles, ni des déviations de Bussolène et de Rivoli. C'est là une suite d'obstacles dont on mesure l'importance quand on sait que, d'après les prévisions, le trafic journalier à la hauteur du pont de La Chambre en Savoie, qui est aujourd'hui de 6 000 véhicules, passera, dès l'ouverture du tunnel du Fréjus, à 15 000 dont la moitié de poids lourds : c'est dire qu'il circulera alors sur cet axe autant de poids lourds qu'il y a aujourd'hui de véhicules de toute nature sur la route nationale 6, laquelle est déjà saturée. Les problèmes posés du côté italien sont donc considérables et ne peuvent être résolus que par la construction d'ouvrages d'art importants.

Les autorités italiennes ont pendant longtemps hésité : après s'être lancées dans l'aventure du tunnel routier, elles ont, semble-t-il, préféré améliorer la ligne de chemin de fer qui est à voie unique sur une bonne partie du parcours. Or, cette liaison ferroviaire est tout aussi importante que la liaison routière. Aujourd'hui, il semble — et votre réponse le confirme, monsieur le secrétaire d'Etat — que le Gouvernement italien ait renoncé à accorder une priorité à la voie ferrée et décidé de mener de pair les deux opérations. Toutefois, les chiffres que vous avez cités me font craindre un ralentissement sérieux dans la mise à gabarit de cet axe routier.

Il n'est pas très généreux de n'accorder que 26 milliards de lires pour le financement d'aménagements ponctuels. En outre, le programme triennal de 100 milliards de lires est très nettement inférieur à celui que l'on nous avait laissé espérer. Le Parlement italien devait en principe se prononcer pour un très grand programme routier de 3 000 milliards de lires étalé sur trois ans et nous pensions que 300 milliards de lires seraient consacrés à la liaison Turin-Bardonnèche. Cette dotation aurait à peu près constitué l'équivalent des sommes consacrées du côté français à la voie d'accès du tunnel depuis Lyon.

Or cette somme se trouve aujourd'hui réduite à 100 milliards de lires, et vous comprendrez qu'une telle diminution me donne quelque inquiétude. C'est pourquoi je vous demande de continuer à agir avec vigueur auprès de vos collègues italiens. Personnellement, j'ai eu l'occasion d'intervenir au Parlement européen où j'ai l'honneur de siéger. Malheureusement, les ministres chargés de la coopération politique — vous êtes bien placé pour le savoir, monsieur le secrétaire d'Etat — m'ont répondu qu'il s'agissait d'une affaire bilatérale.

Je vous invite néanmoins à examiner les possibilités d'intervention dans le cadre de la Communauté, car il s'agit incontestablement d'un axe drainant un trafic de nature européenne notamment de poids lourds venant tant des Pays-Bas que d'Angleterre. Ne pourrait-on envisager un programme, voire un appui européen pour la mise en place d'une liaison internationale de ce type ?

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

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. Messieurs les députés, je pense que vous ne doutez pas un seul instant que le Gouvernement partage à la fois vos objectifs et vos appréhensions.

C'est la raison pour laquelle il a déjà, à plusieurs reprises, appelé l'attention du Gouvernement italien sur ce point. Je vous ai indiqué les premiers résultats de cette action, mais j'ai pris aussi la précaution de préciser que nous ne les considérons pas comme suffisants.

Vous avez, dans des développements très circonstanciés, démontré la nécessité, pour nous, de ne pas relâcher nos efforts vis-à-vis du Gouvernement italien afin que les améliorations indispensables soient apportées dans les délais voulus, c'est-à-dire avant que le tunnel ne soit ouvert à la circulation. Nous allons donc poursuivre nos démarches dans ce sens.

Monsieur Jean-Pierre Cot, je ne vois aucun inconvénient à ce que le problème du financement soit posé au niveau européen, les discussions devant conserver, bien sûr, un caractère bilatéral.

En tout état de cause, je puis vous assurer de la vigilance du Gouvernement français qui mettra tout en œuvre pour que le Gouvernement italien se conforme aux engagements qu'il a pris.

M. Pierre-Bernard Cousté. Cela correspond à la politique des infrastructures routières arrêtée au niveau communautaire européen.

SITUATION ÉCONOMIQUE DANS LA VALLÉE DE LA TARENTAISE

M. le président. La parole est à M. Barnier, pour exposer sommairement sa question (1).

M. Michel Barnier. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre, car elle concerne de nombreux départements ministériels. Aussi, suis-je très heureux que M. Prouleau, secrétaire d'Etat auprès de M. le ministre de l'Industrie, chargé de la petite et moyenne industrie assiste à ce bref débat. Son administration détient, en effet, une partie de la solution du problème avec la création de petites unités dans cette vallée touchée par la crise sidérurgique.

Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, j'ai voulu appeler l'attention de M. le Premier ministre sur la situation particulièrement grave créée dès aujourd'hui dans la région de la Tarentaise, que j'ai l'honneur de représenter, à Ugine, Albertville, Moûtiers, par les décisions du groupe Pechiney-Ugine-Kuhlmann qui, en raison de la crise sidérurgique et de ses propres orientations, a annoncé la fermeture à terme de l'usine de Moûtiers qui comprend 480 personnes et envisagerait des mesures de compression de personnel, l'arrêt de l'embauche et la mise en préretraite de plusieurs centaines de salariés dans l'unité d'Ugine elle-même.

Cette évolution met en cause l'équilibre économique et humain de toute cette région de montagne puisque le maintien de l'activité agricole est profondément lié depuis toujours à l'activité industrielle sidérurgique à travers la pluri-activité.

C'est donc la politique de la montagne elle-même, solennellement affirmée par M. le Président de la République en 1977 à Vallouise, qui peut être mise en cause dans cette région alpine.

Pour faire face à cette situation, j'ai demandé à M. le Premier ministre de mettre rapidement à l'étude un contrat régional pour cette vallée de la Tarentaise, comme cela a été fait pour d'autres régions également touchées par la crise.

Ce contrat ou ce plan devrait associer les intervenants de l'Etat, notamment de la DATAR, les efforts des élus et des responsables locaux et le groupe PUK.

Un tel contrat, pour éviter que cette région ne soit véritablement sinistrée, doit affirmer trois orientations principales : maintien du niveau de l'emploi par l'incitation aux implantations industrielles et artisanales nouvelles en considérant cette vallée comme zone « primable » ; accentuation de l'effort pour le désenclavement routier et ferroviaire ; reconnaissance au plan législatif de la double activité en zone de montagne.

Par ailleurs, j'ai demandé à M. le Premier ministre de m'indiquer le sens de l'action gouvernementale pour la défense, dans le cadre européen, du marché français de l'acier et, en particulier, des aciers spéciaux.

M. Pierre-Bernard Cousté. C'est une très bonne question !

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Michel Barnier appelle l'attention de M. le Premier ministre sur la situation particulièrement grave créée dès aujourd'hui dans la région de la Tarentaise en Savoie (Ugine, Albertville, Moûtiers) par les décisions du groupe PUK qui — en raison de la crise sidérurgique et de ses propres orientations — a annoncé la fermeture à terme de l'usine de Moûtiers (480 personnes) et envisagerait des mesures de compression de personnel dans l'unité d'Ugine elle-même.

« Cette évolution met en cause l'équilibre économique et humain de toute cette région de montagne puisque le maintien de l'activité agricole est profondément lié depuis toujours à l'activité industrielle sidérurgique à travers la pluri-activité.

« C'est donc la politique de la montagne elle-même, solennellement affirmée par M. le Président de la République en 1977 à Vallouise, qui peut être mise en cause dans cette région alpine.

« Pour faire face à cette situation, M. Michel Barnier demande à M. le Premier ministre de mettre rapidement à l'étude un contrat régional pour cette vallée de la Tarentaise. Ce contrat ou ce plan devrait associer, d'une part les interventions de l'Etat (notamment de la DATAR), d'autre part, les efforts des élus et des responsables locaux et le groupe PUK.

« Un tel contrat, pour éviter que cette région ne soit véritablement sinistrée, doit affirmer trois orientations principales :

« — maintien du niveau de l'emploi par l'incitation aux implantations industrielles et artisanales nouvelles en considérant cette vallée comme zone primable ;

« — accentuation de l'effort pour le désenclavement routier et ferroviaire ;

« — reconnaissance au plan législatif de la double activité en zone de montagne.

« Par ailleurs, M. Michel Barnier demande à M. le Premier ministre de lui indiquer le sens de l'action gouvernementale pour la défense dans le cadre européen du marché français de l'acier. »

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, votre question, si elle a un caractère interministériel, concerne principalement la délégation à l'aménagement du territoire que M. le Premier ministre a souhaité, comme vous le savez, conserver sous sa propre autorité. Vous l'avez d'ailleurs entretenu de la situation de la région de la Tarentaise dont MM. Giraud et Monory sont maintenant au courant, grâce à vous, pour ce qui relève de leurs compétences respectives.

La décision de fermeture à terme de l'usine de Moûtiers du groupe Pechincy-Ugine-Kuhlmann est la conséquence d'une évolution dans les processus de fabrication de certains aciers spéciaux au chrome : il n'est plus désormais indispensable de passer par l'élaboration d'un produit intermédiaire, le ferrochrome surraffiné, dont Moûtiers avait fait sa spécialité.

L'usine de Moûtiers comprend deux ateliers — une unité de fabrication de ferrochrome surraffiné et une aciérie à acier inoxydable — et emploie 480 personnes.

L'évolution des techniques d'élaboration d'acier inoxydable, à savoir l'apparition de la technique AOD — argon, oxygène, décarburation — a fait disparaître le principal débouché de ce produit. Les nouvelles méthodes permettent en effet de lui substituer des ferrochromes carburés dont le coût est beaucoup moins élevé.

Ugine-Acier, seul producteur en France de ferrochrome surraffiné, disposait de trois unités : deux à L'Ardoise, dont l'une est arrêtée depuis 1977, et celle de Moûtiers.

L'unité subsistant à L'Ardoise est la plus moderne et la plus compétitive. Sa capacité — quarante kilo-tonnes par an — suffit à répondre aux besoins propres d'Ugine et à assurer les quelques débouchés qui subsistent sur le marché comme les fonderies d'inoxidable.

Cet effondrement du marché impose malheureusement la fermeture à terme de l'usine de Moûtiers.

Quant à l'aciérie à inoxydable, c'est l'unité la plus vétuste de la société car, dotée de deux fours de petite taille et mal adaptée aux nouvelles capacités de laminage, son arrêt est inévitable.

Ainsi, cette évolution des techniques conduit inévitablement à la fermeture des installations correspondantes et à la suppression des postes de travail concernés. Mais — j'appelle votre attention sur ce point — suppression des postes de travail ne doit pas nécessairement signifier suppression des emplois. Il n'y a pas identité dans ce domaine, comme le rappelait M. Giraud en réponse à une question posée au Gouvernement.

L'entreprise évitera au maximum de procéder à des licenciements. Elle s'engage donc à proposer à son personnel, cas par cas, soit, lorsque c'est possible, le bénéfice des dispositions de départ anticipé prévues dans le cadre de la convention de protection sociale de la sidérurgie datée du 3 juin 1977, à laquelle elle se propose d'adhérer, soit des offres de mutation au sein du groupe. Cela confirme bien que la suppression de postes de travail ne s'accompagne pas obligatoirement de la suppression d'emplois.

D'une façon générale — et je réponds ainsi à vos autres questions — la délégation à l'aménagement du territoire a entamé des négociations systématiques avec les groupes industriels français, son objectif étant d'orienter la localisation des nouveaux établissements que ceux-ci pourraient être conduits à créer vers les régions prioritaires.

Au cas où certaines sociétés seraient contraintes de supprimer des emplois condamnés par l'évolution des techniques ou par celle des marchés, elle cherche à mettre au point avec ces sociétés des procédures associant les efforts de tous et ayant pour but la création d'emplois de remplacement. En complément de cette action générale et systématique, le Gouvernement est prêt à étudier toutes suggestions tendant à assurer la rénovation de l'économie de la Tarentaise.

Je saisis l'occasion que m'offre la dernière partie de votre question pour vous assurer que le Gouvernement entend défendre de façon vigoureuse auprès de la Commission des communautés le marché français de l'acier. Dans les négociations en cours à Bruxelles, le Gouvernement préconise le maintien, pour l'année 1979, des dispositions en vigueur, leur extension à de nouveaux produits et à d'autres opérateurs et surtout l'amélioration du contrôle de leur respect, donc de leur efficacité. Il veille à ce que soient prises rapidement les mesures nécessaires d'organisation du marché intérieur de la Communauté. Il prend part aux négociations du marché intérieur de la Communauté et à celles devant amener à des accords avec des pays tiers. Dans le domaine infiniment complexe des aciers spéciaux dont vous avez parlé, des mesures de surveillance du marché national sont aussi en cours d'élaboration.

Je vous renouvelle donc, monsieur Barnier, que tant au ministère de l'Industrie, que j'ai consulté à propos de votre question, qu'au niveau des services du Premier ministre, notamment à la délégation à l'aménagement du territoire, la situation de la Tarentaise est l'objet d'une attention prioritaire.

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

M. Michel Barnier. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, à la suite de votre réponse, vous faire part de quelques observations et de ma résolution.

L'évolution des techniques est une nécessité, mais personne ne doit oublier, surtout pas le Gouvernement, les conséquences humaines qui en découlent.

Pour la région de Tarentaise, que j'ai l'honneur de représenter, la diminution du nombre des emplois et la fermeture de cette usine de Moûtiers, qui occupe quelque 450 personnes, mettent en cause la vie en montagne, la rénovation des villages et le maintien des agriculteurs dans cette région.

En effet, grâce à la pluriactivité et aux activités de ceux que l'on appelle les ouvriers-paysans, il existe une complémentarité très forte entre le maintien des emplois industriels — qui nous préoccupe aujourd'hui — et la vie agricole. Ni le ministère de l'Industrie, ni le ministère de l'Agriculture, ni la DATAR ne peuvent ignorer ce phénomène économique et humain qu'est la pluriactivité. Des centaines d'ouvriers, après leur journée à l'usine, retrouvent près de chez eux une activité agricole et sont les garants de la vie en montagne.

C'est un sujet qui a fait l'objet de réflexions ces jours-ci, à Vichy, à l'occasion du colloque national de la DATAR. Pour ce qui me concerne, je déposerai une proposition de loi sur la reconnaissance législative de la pluriactivité en zones de montagne.

Pour appuyer ma démonstration relative aux conséquences de la fermeture de l'usine de Moûtiers sur la vie en montagne et la rénovation des communes environnantes, je vous communiquerai un schéma reflétant la répartition dans la zone géographique des employés de l'usine de Moûtiers. Il me semble susceptible de bien faire comprendre combien la vie rurale est liée à l'existence de cette usine.

En face de difficultés telles que celles que connaît la Tarentaise, que j'ai l'honneur de représenter, le rôle d'un élu est d'envisager toutes les possibilités d'action qui s'offrent. Il doit examiner toutes les propositions formulées et il est de son devoir de susciter toutes les initiatives qui peuvent contribuer à trouver la solution.

Aussi vais-je me livrer à une initiative qui est sans doute ici inhabituelle : je vais vous remettre un document émanant du parti communiste français. Il propose que soit étudié un accord entre Renault Véhicules Industriels, la Société nouvelle de roulements et Ugine-Acier. Il « serait de nature à assurer le maintien et le développement de la sidérurgie savoyarde ».

Pour ma part, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne dispose pas des moyens qui permettraient d'apprécier dans quelle mesure cette proposition est réaliste, mais je ne suis pas marqué par le sectarisme, et je tiens à accomplir sérieusement mon travail. Si je veux transmettre le document élaboré par le parti communiste, c'est pour que vous le communiquiez vous-même au ministre de l'Industrie qui sera mieux à même d'en examiner le contenu.

Enfin, je vous le rappelle, j'ai posé une question écrite, adressée à M. le ministre de l'Industrie, au sujet du secteur de la sidérurgie des aciers spéciaux. Les importations en provenance de l'Espagne, excessives, contreviendraient, semble-t-il, aux règles en vigueur au sein de la Communauté économique européenne. Ma question n'a pas encore reçu de réponse et je serais heureux de connaître celle-ci très rapidement.

J'ai pris acte de la déclaration d'intention que vous avez formulée au nom du Gouvernement pour répondre à l'inquiétude et au désarroi de la population et des élus. Cela signifie que nous aurons encore à revenir sur le dossier que j'ai ouvert. Le rôle d'un député, qu'il appartienne à la majorité ou à l'opposition, consiste à bien traduire chaque fois qu'il le peut, et à tous les niveaux, les difficultés constatées sur le terrain, les inquiétudes éprouvées par la population et les espérances qui peuvent être nourries.

La population fait confiance à son député. C'est pourquoi j'ai posé, une fois de plus, ce problème à l'Assemblée nationale. Je l'avais déjà fait lors de la discussion des crédits du budget du ministère de l'Industrie. J'étais également intervenu au sein de la commission de la production et des échanges. A chaque occasion, je marque aussi les difficultés devant le conseil général de la Savoie et devant le conseil régional de Rhône-Alpes.

J'interviendrai encore, soyez-en persuadé, en conservant la même attitude de responsabilité, attitude qui est celle des élus locaux, des syndicats et des travailleurs. Nous ne lâcherons pas — en tout cas je ne lâcherai pas — ce dossier aussi longtemps que les travailleurs menacés ne seront pas assurés du maintien de leur emploi ou de leur reclassement sur place, tant il est vrai que, dans notre pays de montagne, les habitants ont la volonté légitime de continuer à vivre et à travailler au pays !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat. Monsieur Barnier, je suis d'autant plus sensible à vos inquiétudes que je connais fort bien les problèmes analogues que pose, dans ma région de moyenne montagne, la pluri-activité traditionnelle dans l'industrie montagnarde, souvent tournée vers le textile ou le délainage, par exemple.

Le cas particulier qui vous préoccupe est d'autant plus délicat qu'il ne s'agit pas seulement, en l'occurrence, de préserver l'emploi dans le centre urbain que vous avez cité : il faut songer aussi à favoriser le rayonnement de l'industrie dans l'environnement rural montagnard. Tout à l'heure, en vous répondant, je n'ai pas insisté sur cet aspect des choses qui, soyez-en sûr, n'a pas échappé à l'attention du Gouvernement.

En outre, vous m'avez transmis, et prié de transmettre également certaine proposition au Gouvernement. (*Sourires.*) Dans le cas d'espèce, avouez que le message est insolite, au moins inattendu. Votre démarche en dit long sur votre désintéressement politique et sur la passion que vous mettez à défendre, au nom de tous, une région qui vous tient à cœur, la Tarentaise.

Je demanderai à M. Giraud, ministre de l'industrie, de répondre dans les plus brefs délais à votre question sur l'importation d'aciers spéciaux espagnols. La commission d'enquête sur les importations sauvages s'en était également préoccupée, et vous trouverez trace de son souci dans le rapport que j'ai déposé en son nom.

Pour le moment, je ne puis que vous confirmer la déclaration faite par M. Giraud lors de la discussion du budget du ministère de l'industrie, le 20 octobre 1978 : les crédits du fonds d'adaptation industrielle ne seront pas réservés à la sidérurgie lourde.

Enfin, je saisirai personnellement le délégué à l'aménagement du territoire, qui est aujourd'hui à Vichy, des soucis dont vous m'avez fait part. Soyez assuré, monsieur Barnier, que le Gouvernement prête une attention prioritaire à la situation de la Tarentaise.

FERMETURE DE L'ENTREPRISE SKF A BOIS-COLOMBES

M. le président. La parole est à M. Frelaut pour exposer sommairement sa question (1).

M. Dominique Frelaut. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai posé une question sur l'entreprise SKF de Bois-Colombes parce que je tiens à protester contre la fermeture d'une usine qui emploie 539 personnes travaillant pour l'industrie du roulement à billes dont l'intérêt stratégique et national est, chacun le sait, de premier ordre.

Il s'agit là d'une usine appartenant au groupe SKF qui emploie 60 000 personnes en tout dans le monde dont 6 600 en France. Le problème se pose non seulement du point de vue de notre commerce extérieur mais aussi sur le plan de l'indépendance nationale. Alors, que comptez-vous faire pour empêcher le bradage de notre industrie du roulement à billes ?

Et qu'envisagez-vous pour empêcher le licenciement de cinq cents salariés ? Sans doute allez-vous me répondre que la difficulté n'est pas si grave puisque, sur les 539 employés de cette

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Dominique Frelaut attire l'attention du ministre de l'industrie sur l'entreprise SKF, sise à Bois-Colombes.

« La fermeture de cette unité de production de roulements à billes qui a été annoncée pour la fin juillet 1979 aurait des conséquences graves à des titres divers :

« — 1^{er} Les licenciements de 400 travailleurs, les mutations du reste du personnel (140), femmes et hommes, souvent à quelques années de la retraite (la moyenne d'âge est de quarante-cinq ans) posent un problème humain, dans une période où le chômage est préoccupant et où les chances de retrouver du travail sont précaires ;

« — 2^e Le potentiel industriel de la ville de Bois-Colombes déjà largement érodé (moins 1 400 emplois en dix ans) risque à nouveau d'être fortement amenuisé, ce qui aurait comme corollaire une perte financière pour la ville, et pour ses habitants un risque certain d'augmentation des impôts locaux ;

« — 3^e Cela porte un coup à l'industrie du roulement à billes en France et par là même avec des importations massives, le risque est grand pour l'indépendance nationale, car dans de nombreuses fabrications de matériels sont utilisés les roulements à billes.

« Aussi, M. Dominique Frelaut lui demande quelles solutions il envisage pour empêcher la fermeture de cette entreprise. »

entreprise, 297 seront licenciés mais 242 se verront proposer des reclassements dans d'autres usines du groupe. Eh bien, non, la difficulté est beaucoup plus grave, car il n'y a que 90 personnes pour accepter les mutations, tout simplement parce que celles-ci ne correspondent pas aux mêmes emplois. En réalité, 450 licenciements seront prononcés. En outre, les employés qui accepteront le reclassement dans une autre usine perdront certains avantages. En allant travailler dans la filiale de Fontenay-le-Comte, par exemple, leur salaire baissera de 20 à 30 p. 100 par rapport à celui qu'ils touchaient à l'usine SKF de Bois-Colombes.

Bien sûr, le groupe SKF trouve des justifications. Il s'excuse en invoquant la concurrence des Japonais : mais la faute leur incombe-t-elle vraiment ? En 1977, les roulements en provenance du Japon ne représentaient que 17 p. 100 du total de nos importations. C'est la République fédérale d'Allemagne qui est notre principal fournisseur puisqu'elle couvre 40 p. 100 de nos importations. Les Etats-Unis, l'Autriche, la République fédérale d'Allemagne, l'Italie, la Suisse en assurent 70 p. 100.

M. le président. Je vous prie de poser votre question, monsieur Frelaut. Vous pourrez reprendre la parole tout à l'heure.

M. Dominique Frelaut. Mes questions, les voici : n'est-on pas en train de liquider les usines françaises ? La politique du Gouvernement ne va-t-elle pas vers le déclin de la France ? Ne favorise-t-elle pas l'élimination des entreprises de la région parisienne ?

Nous ne demandons pas le développement de celles-ci, et en particulier des usines SKF d'Ivry et de Bois-Colombes. Nous voulons seulement qu'elles soient conservées. Leur disparition serait une catastrophe pour les villes où elles sont installées, car elle provoquerait une chute de ressources considérable, en raison des répercussions qu'aurait la baisse du produit de la taxe professionnelle. Du même coup, pour tous les autres contribuables, la charge serait plus lourde.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je tiens d'emblée à vous rassurer : le Gouvernement se soucie de l'équilibre industriel dans notre pays qui compte 50 000 affaires industrielles. Vous comprendrez aisément que leur gestion subisse des fluctuations. Elles doivent faire face à des difficultés conjoncturelles ou structurelles auxquelles le Gouvernement est très attentif.

Sans doute ma réponse ne vous paraîtra-t-elle pas satisfaisante. Pourtant, en ce qui concerne le dossier que vous avez ouvert, comme pour beaucoup d'autres, le Gouvernement entend prendre toutes ses responsabilités, notamment dans le domaine de la protection sociale. Toutefois, il convient de se garder de tout amalgame entre les responsabilités.

Les perspectives d'avenir du secteur français des roulements dans le contexte économique mondial ne se révèlent pas actuellement bonnes, compte tenu de l'effort de production réalisé dans ce domaine par de nombreux pays, notamment le Japon et les pays de l'Est, qui se sont dotés d'équipements de haute productivité.

Les usines qui sont modernisées, ou qui ne l'ont pas fait, sont incapables de soutenir efficacement et durablement une concurrence en évolution.

L'apparition de produits japonais à très bas prix a conduit la Communauté économique européenne à mettre en place un droit antidumping, suspendu à l'engagement des Japonais d'augmenter leurs prix de vente sur le marché européen. Cet engagement a fait l'objet de contrôles tant de la part de la Commission de Bruxelles que des pouvoirs publics français.

Toutefois, ces mesures ne sauraient être que transitoires et ne peuvent résoudre le problème fondamental de la compétitivité de notre industrie nationale.

Deux voies ont été explorées : la rationalisation des fabrications, afin de réduire la diversité des roulements construits dans chaque usine, et la modernisation des équipements d'un certain nombre d'unités.

La société SKF a étudié et mis en application, d'une part, un plan de rationalisation visant à améliorer la compétitivité de ses unités de fabrication et, d'autre part, un plan de redressement destiné à rééquilibrer la situation d'ensemble de la filiale française.

L'usine de Bois-Colombes est spécialisée dans la fabrication de petits roulements rigides à billes, de moyennes séries, destinés à l'électroménager, aux moteurs électriques — secteurs, vous le savez, très concurrencés par l'importation — et à l'automobile.

Pour cette unité, le plan de redressement prévoit 539 licenciements échelonnés au cours du premier semestre de 1979. Sur ce nombre, 242 personnes se sont vu proposer des reclassements dans d'autres usines du groupe. Ainsi, le nombre des mutations proposées diffère très sensiblement du chiffre de 140 annoncé dans votre question, monsieur Frelaut.

Le ministère de l'industrie a conscience des problèmes posés par une telle restructuration. Mais il est difficile de ne pas tenir compte du fait que les diverses mesures prises, en augmentant la compétitivité des roulements fabriqués, devraient, selon les dirigeants de la société placer celle-ci dans une situation moins défavorable par rapport à ses grands concurrents étrangers et éviter ainsi qu'elle ne soit contrainte de recourir ultérieurement à d'autres mesures plus lourdes de conséquences, notamment pour l'emploi.

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

M. Dominique Frelaut. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me doutais que vous alliez me parler du Japon, mais vous ne m'avez pas répondu en ce qui concerne l'ensemble de nos importations : celles qui proviennent des Etats-Unis, de l'Autriche, de la République fédérale d'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse, représentent 70 p. 100 du montant total de nos importations. Essentiellement, à concurrence de 40 p. 100, elles viennent d'Allemagne.

A notre avis, il est parfaitement scandaleux de laisser les entreprises multinationales faire la pluie et le beau temps chez nous et de les laisser organiser la distribution des tâches dans les diverses usines du monde.

Considérons les investissements de SKF dans divers pays : 272,5 millions de couronnes en Suède ; 129,3 millions de couronnes en République fédérale d'Allemagne ; 114,7 millions de couronnes en Italie et seulement 31,6 millions de couronnes en France, oui, vous avez bien entendu. A l'évidence, cette société multinationale travaille contre ses filiales françaises, au profit des filiales étrangères.

L'usine de Bois-Colombes existe depuis 1917. Que de profits a-t-elle réalisés en soixante ans ! Et ce serait pour aller les investir ailleurs, en Argentine, au Brésil, en Hollande, où sais-je encore ? Il semble que votre gouvernement ait donné son accord à une spécialisation par type de roulement, mais c'est nous faire perdre notre indépendance nationale économique. Allons-nous ainsi laisser brader notre industrie du roulement à billes, comme cela semble s'esquisser ? Pour notre part, nous n'accepterons jamais une telle éventualité qui s'inscrit dans une politique de déclin économique de la France.

Il n'est pas possible, en particulier, de s'orienter vers la liquidation des usines de la région parisienne. Il serait parfaitement possible de les moderniser. Nous ne demandons pas d'accroître leur potentiel de production, non, nous voulons seulement conserver celui qui existe. Ce n'est pas en favorisant le secteur tertiaire, par la construction de milliers de mètres carrés de bureaux, que l'on rétablira l'équilibre sociologique de la région parisienne. Le secteur secondaire a aussi le droit de vivre. C'est pourquoi il faut maintenir les usines d'Ivry et de Bois-Colombes.

Nous, communistes, nous avons des solutions à proposer. Il faut d'abord relancer la production du roulement à billes et développer nos exportations en ce domaine. Nous nous fixons comme objectif la reconquête du marché intérieur en faisant passer la production nationale, qui était de 46 000 tonnes en 1976, à 75 000 tonnes en 1983. Si nous ne le faisons pas, notre balance commerciale demeurera toujours déficitaire.

En l'occurrence, nous pouvons porter notre effort sur ce produit fini, très élaboré, très sophistiqué, à haute valeur ajoutée. Le défendre, c'est défendre l'intérêt national, par le soutien de la balance commerciale. L'usine SKF de Bois-Colombes exporte 75 p. 100 de sa production. Ses prix sont inférieurs de 8 p. 100 à ceux de ses concurrents pour des produits similaires. C'est vous montrer que la fermeture de cette usine serait aberrante. Hier, on a fermé l'usine de Gennevilliers ; aujourd'hui, on veut fermer celle de Bois-Colombes ; et demain ? Fermera-t-on celle d'Ivry ? Non, c'est un scandale. Nous ne pouvons l'accepter.

Il convient donc de mettre au point un plan de relance : A cet égard, la Société nouvelle de roulements, dont le siège se trouve à Annecy, pourrait jouer un grand rôle. Des contrats pourraient être passés avec SKF. Certes, des investissements

sont nécessaires, mais il faut penser surtout à utiliser le potentiel existant à Ivry et à Bois-Colombes. Liquidier le potentiel et dédommager le personnel de cette dernière usine coûterait un milliard d'anciens francs. Ne vaudrait-il pas mieux consacrer cette somme à des investissements afin de maintenir les emplois ?

A notre avis, si des contrats étaient passés avec la Société nouvelle de roulements, on pourrait développer les diverses usines de roulements. On pourrait redresser la barre, si je puis dire, pour le commerce intérieur et extérieur. Pour notre part, nous ne saurions accepter d'être pieds et poings liés devant des multinationales qui nous imposeront finalement le déclin de notre économie.

Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que 242 personnes s'étaient vu proposer des reclassements dans d'autres usines du groupe ; mais seulement 90 ont accepté une mutation. Entre les propositions de la direction et les demandes du personnel, il y a une grande disproportion. En réalité, c'est à 450 licenciements que l'on va procéder : voulez-vous donc ajouter 450 chômeurs encore au million et demi de travailleurs sans emploi que compte notre pays qui, on la matière, parvient à battre un record absolu ? Jamais, il n'y avait eu autant de chômeurs chez nous !

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

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, j'ai bien noté votre réponse très précise et je demanderai à mes services d'étudier attentivement les arguments concrets qu'elle contenait. Mais je désire vous faire remarquer que, sur les 45 000 petites et moyennes industries de notre pays, 12 000 sont implantées dans la région Ile-de-France. C'est dire l'importance de cette activité industrielle en région parisienne.

M. Dominique Frelaut. Il ne faut pas la laisser perdre !

AIDE AU BASSIN MINIER DU NORD-PAS-DE-CALAIS

M. le président. La parole est à M. Delelis pour exposer sommairement sa question (1).

M. André Delelis. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la petite et moyenne industrie, ma question revêt une actualité encore plus grande depuis la déclaration faite hier à Vichy par le chef de l'Etat.

Selon lui, en effet, 5 000 emplois seraient bientôt créés dans le Nord et d'importants projets industriels seraient établis pour cette région, qui seraient dévoilés au cours d'une visite qu'il y ferait prochainement. Dans le même temps, un membre de la DATAR déclarait que d'énergiques efforts seraient entrepris en faveur des régions en difficulté bénéficiant du fonds spécial d'adaptation industrielle, en d'autres termes, en faveur des secteurs touchés par la récession dans la sidérurgie et les constructions navales.

Comme celle des milliers de personnes qui habitent le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais et, plus particulièrement, la région de Lens que j'ai l'honneur de représenter, mon inquiétude a donc encore grandi, à la lecture de la presse de ce matin, puisque l'industrie minière, déjà en déclin, est exclue de l'aide envisagée.

Or, et vous le savez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, l'arrêt de la production charbonnière est fixé, d'après la politique tracée depuis bientôt quinze ans, aux années 1983-1985. Les seules autres activités de l'arrondissement, quelles sont-elles ? D'une part, la chimie — qui vit elle-même du charbon et qui s'est mal adaptée à la pétrochimie à cause d'une politique gouvernementale néfaste pour les régions minières ; d'autre part, le textile et la métallurgie, qui sont, elles aussi, en déclin. C'est pourquoi nous sommes d'autant plus inquiets que, après avoir été parmi les premiers à bénéficier des primes pour l'emploi, nous ne bénéficierons même pas de l'aide du fonds spécial d'adaptation industrielle.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. André Delelis demande à M. le ministre de l'industrie les raisons qui ont conduit le Gouvernement à écarter les bassins miniers en déclin du bénéfice du fonds d'adaptation industrielle jusqu'ici réservé aux secteurs de la sidérurgie et de la construction navale.

« Il rappelle la situation catastrophique dans laquelle se trouve le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais où les 220 000 emplois occupés en 1946 auront totalement disparu dans quelques années et la situation peu enviable de l'arrondissement de Lens avec 1 984 licenciements, 14 000 sans emploi et une moyenne de 17 chômeurs sur 100 salariés.

« Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre en faveur de cette région et notamment s'il entend la faire bénéficier du fonds d'adaptation industrielle ».

Et pourtant l'arrondissement compte aujourd'hui 4 000 personnes sans emploi. Les services régionaux de l'emploi et de la main-d'œuvre ont, pour leur part, recensé 17 chômeurs pour 100 salariés...

M. Louis Mexandeau. C'est insupportable !

M. André Delelis. ... ce qui nous place au premier rang du triste palmarès du chômage dans le Nord - Pas-de-Calais.

Depuis le début de l'été, 2 000 licenciements sont intervenus dans des secteurs d'activité très divers. Comme vient de le dire mon ami Louis Mexandeau, cette situation est insupportable.

MM. Jean-Pierre Cot et Louis Mexandeau. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie chargé de la petite et moyenne industrie.

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. M. Delelis appelle notre attention sur la situation de la région Nord - Pas-de-Calais et demande les raisons qui ont conduit le Gouvernement à écarter les bassins miniers du bénéfice du fonds spécial d'adaptation industrielle.

Le Gouvernement ne méconnaît pas les difficultés rencontrées par le bassin minier du Nord - Pas-de-Calais. Il a été conduit à prendre au cours des dernières années un certain nombre de mesures dans différents domaines visant à favoriser le maintien et le développement de l'industrie dans cette région.

En ce qui concerne les aides au développement régional, le bassin minier bénéficie, en tant quel tel, du régime le plus favorable. Les nouveaux emplois donnent lieu, d'une part, à des primes fixées au taux maximum tant dans le secteur industriel que dans le secteur tertiaire, et, d'autre part, à tous les avantages prévus par les textes : avantages fiscaux et indemnités de décentralisation en particulier.

Dans le domaine des infrastructures, le Gouvernement a consenti, pour l'ensemble de la région, des efforts importants qui ont conduit notamment à la réalisation d'autoroutes, facteur indispensable du développement industriel, et à la création de zones industrielles.

D'autre part, les grands projets industriels créateurs d'emplois ont été orientés préférentiellement vers la région Nord - Pas-de-Calais, ce qui s'est traduit en particulier par le développement, important dans cette région, du secteur automobile au cours des dernières années.

En ce qui concerne le fonds spécial d'adaptation industrielle, il a été mis en place non pour traiter l'ensemble des problèmes nationaux mais pour faire face à des difficultés sectorielles apparues brutalement par suite, notamment, de la forte concurrence internationale.

Les secteurs les plus touchés sont la sidérurgie et la construction navale, secteurs qui présentent sur le plan géographique une concentration massive des effectifs dans quelques zones bien définies. C'est en raison de cette concentration et des conséquences graves sur l'emploi local qui résulteraient d'une diminution des effectifs dans les secteurs concernés que le Gouvernement a pris la décision de concentrer dans ces régions le bénéfice du fonds spécial d'adaptation industrielle.

Mais cela ne signifie pas, monsieur le député, que le Gouvernement se désintéresse de la région Nord - Pas-de-Calais ; je vous confirme que nous sommes conscients des problèmes qui subsistent dans les bassins miniers et que nous allons continuer, dans le cadre de la politique d'aide au développement régional, à faire porter en priorité nos autres efforts sur ces régions, dont la vôtre, monsieur le député.

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

M. André Delelis. Je vous remercie de votre réponse mais, comme il y a quinze jours, dans cette même enceinte, avec le même président et le même secrétaire d'Etat, je déplore la sécheresse de réponses à caractère administratif. Un employé du ministère rédige un texte que vous venez nous lire et que nous venons entendre. Tout cela se déroule de manière très mondaine, très courtoise, très polie. Mais lorsque nous retournons dans nos circonscriptions, nous sommes quelque peu embarrassés pour répondre aux questions des milliers de personnes qui attendent des décisions de la part du pouvoir responsable. Je ne sais si je me fais bien comprendre. Vous éprouverez peut-être, vous aussi, un jour, ce sentiment.

Elle est malgré votre réponse, et sans aucun rapport avec ce qui a été déclaré hier à Vichy. Et d'ailleurs, les décisions de l'Etat français se prennent-elles, aujourd'hui dans cette ville thermale ou bien à Paris ?

J'aurais donc souhaité pouvoir annoncer quelque chose de plus consistant aux populations que je représente. Or vous n'avez, à l'évidence, abordé aucun des problèmes de fond qui se posent dans notre secteur.

Au lendemain de la Libération, au plus fort de l'exploitation charbonnière, il y avait 220 000 emplois miniers sans compter la sous-traitance et les emplois induits. Dans cinq ans, tous ces emplois auront disparu. Et tout cela parce que les gouvernements successifs ont pratiqué une politique de liquidation de l'industrie charbonnière, dont l'imprévoyance risque d'avoir de graves conséquences sur le plan énergétique ! Aucune des solutions qui auraient pu être étudiées, comme, par exemple, la gazéification ou la poursuite de l'exploitation de certains gisements n'a été explorée par le Gouvernement.

On nous rétorque que des études sont en cours, mais, pendant ce temps, les puits de mines sont fermés les uns après les autres. Aucune disposition n'est prise et les quelques emplois qui ont été créés, et auxquels vous venez de faire allusion sont aujourd'hui l'objet de regrets, notamment de l'ancien commissaire à la conversion industrielle de cette région, M. Mattéoli, qui déclarait avant-hier, à Vichy, que des « erreurs » avaient été commises dans la région minière. Lesquelles ? Pourquoi ? Il ne l'a pas indiqué. Nous savons pourtant le rôle important qu'il a joué sur les plans politique et économique. Aujourd'hui encore, il reste l'un des leaders des Charbonnages de France. Il ajoutait d'ailleurs aussitôt, au cours de cette même déclaration, qu'on n'avait pas sans doute écouté suffisamment les hommes et tenu compte des mentalités. J'approuve pleinement ses propos. Il est exact que si les élus de la région minière avaient été davantage écoutés, les erreurs que déplore actuellement l'ancien commissaire à la conversion industrielle n'auraient sans doute pas été commises. Hélas ! monsieur le secrétaire d'Etat, les élus ne sont toujours ni entendus ni écoutés ! Vous êtes aujourd'hui devant nous, mais vos responsabilités ne s'exercent qu'à l'égard de la petite et de la moyenne industrie alors que les problèmes que j'évoque sont d'une autre ampleur. C'est d'industrie lourde, de grande industrie et même d'activités tertiaires qu'il faudrait parler.

Par sa population, l'arrondissement de Lens se situe au quarante-troisième rang dans notre pays. Or il est probablement le seul à ne disposer ni d'un tribunal de grande instance, ni d'un tribunal de commerce, ni de services du cadastre, ni de services fiscaux d'arrondissement, ni de trésorerie principale des finances. Je vous ferai peut-être sourire en vous indiquant qu'il ne possède pas non plus de prison ; pourtant, la présence d'un tel établissement est créatrice d'emplois, ce qui est toujours intéressant pour des régions comme les nôtres, hélas ! en déclin.

Pas de services de l'équipement non plus ! Et si cet arrondissement, créé il y a seize ans par décret, a bien une sous-préfecture, il attend encore les services administratifs qu'il est en droit d'avoir et dont nous savons combien ils sont créateurs d'emplois.

Voilà sa grande misère. Voilà ma grande déception, mon amertume, une nouvelle fois exprimées dans cette enceinte. Je recommencerai cependant à l'occasion, car je serai probablement obligé d'agir ainsi.

M. Jean-Pierre Cot. Très bien !

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

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je tiens simplement à vous fournir une précision.

Depuis six mois j'ai visité dix-neuf régions de programme sur vingt-deux retournant même plusieurs fois dans certaines d'entre elles, et je me suis entretenu de la vôtre cette semaine avec M. le Premier ministre.

Pour ce qui relève de ma modeste responsabilité je voudrais vous donner mon opinion. Sur le plan national, le quart des emplois, à peu près, dépend de grandes affaires nationales, un autre quart, des grandes affaires privées. Mais c'est aux petites et moyennes industries qu'il revient, à mon sens, de fournir l'autre moitié.

C'est pourquoi j'ai bien l'intention de prendre contact avec les organisations socio-professionnelles et avec les chambres de commerce et d'industrie. Je ne puis, bien évidemment, vous promettre de miracle, mais soyez assuré de ma volonté de mener une action efficace et volontaire sur le terrain.

M. André Delelis. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

SITUATION INDUSTRIELLE EN BASSE-NORMANDIE

M. le président. La parole est à M. Mexandeau pour exposer sommairement sa question (1).

M. Louis Mexandeau. Je déplore une nouvelle fois que la procédure des questions orales sans débat se trouve en partie viciée par le fait, et monsieur le secrétaire d'Etat à la petite et moyenne industrie ne voyez rien de désobligeant dans mon propos, que les ministres responsables sont très rarement présents pour nous répondre.

Ma question porte sur les deux plus grandes entreprises de la Basse-Normandie et de la région caennaise dont les effectifs comptent respectivement 5 000 et 7 000 ouvriers.

Il vous est, bien entendu, difficile de répondre, monsieur le secrétaire d'Etat, si ce n'est, comme le rappelait notre ami Delelis, en lisant une note sèche, un « topo » anonyme dépourvu de toute chaleur et de toute considération humaine qui ne saurait apporter rien d'autre qu'une vue générale aux élus que nous sommes et qui vivent les drames quotidiens au ras des réalités.

Cela dit, je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur l'aggravation de la situation de l'emploi et la dégradation de l'appareil productif dans les deux plus grandes entreprises de la région caennaise et de la Basse-Normandie : la Métallurgie de Normandie, ex-SMN, et la SAVIEM-Blainville qui appartient au groupe Renault-Véhicules Industriels.

Sur la SMN, qui a perdu 800 emplois depuis deux ans, je serai bref par nécessité : c'est le *black-out* complet. Ni la direction du trust Empain-Schneider ni le Gouvernement n'ont daigné jusqu'à maintenant répondre à l'inquiétude des travailleurs et aux interrogations des élus.

Il semblerait qu'écartée du plan de restructuration et d'aide à la sidérurgie, la société soit vouée à un rapprochement avec le groupe Sacilor. Où en est ce projet ? Quelles en sont les conséquences prévisibles s'il aboutit ? En cas d'échec, le Gouvernement serait-il déterminé à maintenir un appareil productif, adapté et viable, « le meilleur prix de revient de la fonte en France » selon le baron Empain lui-même ?

Dans un article récent d'un hebdomadaire spécialisé, je relève ces lignes : « Pourlant, bien que l'usine de Mondéville produise l'un des fils machine les plus compétitifs d'Europe, si elle ne peut être intégrée à Sacilor, nous la fermerons, affirmant unanimes l'état-major et le baron ». Monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement accepte-t-il ce diklat ? S'il ne l'accepte pas, qu'en dit-il, et très vite.

M. le président. Je vous invite, monsieur Mexandeau, à poser votre question.

M. Louis Mexandeau. J'avais indiqué que je poserais une deuxième question sur la SAVIEM, et que j'évoquerais l'inquiétude grandissante qui règne chez les 7 000 travailleurs.

Depuis le début de l'année, ils ont déjà subi vingt-quatre jours de chômage technique. On en annonce encore six d'ici à la fin de l'année : amères vacances !

Et l'annonce du transfert vers la région lyonnaise, notamment, de 200 postes administratifs, avec toutes les conséquences douloureuses qu'entraînerait un pareil déménagement ? Serait-ce le prélude à la déportation de secteurs entiers tels que celui des pièces de rechange ?

Dois-je vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'usine de Blainville est un élément essentiel de l'activité industrielle de toute la Basse-Normandie, que ces 7 000 travailleurs viennent de 400 communes du département du Calvados et des départements voisins mais qu'elle reste une usine de montage plus qu'une entreprise de fabrication, que les véhicules qu'elle

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Louis Mexandeau appelle à nouveau l'attention de M. le ministre de l'industrie sur l'aggravation de la situation de l'emploi et la dégradation de l'appareil productif dans les deux plus importantes entreprises de la région caennaise et de la Basse-Normandie : la Métallurgie de Normandie (ex-SMN) et la SAVIEM-Blainville (groupe RVI). A la Métallurgie de Normandie qui a déjà perdu 800 emplois les travailleurs continuent de s'interroger sur l'avenir de l'entreprise alors que le silence le plus absolu entoure les négociations engagées avec Sacilor. A la SAVIEM-Blainville, le chômage partiel est devenu un mode ordinaire de gestion et la direction a annoncé récemment sa décision de transférer à Lyon 200 emplois administratifs.

« Il demande en particulier à M. le ministre, s'agissant de la Métallurgie de Normandie, d'éclairer le Parlement et la population sur l'avenir de l'entreprise et, en ce qui concerne la SAVIEM, de lui dire quelles sont les raisons ouvertes ou cachées du déménagement de certains secteurs de l'usine. »

fabrication sont équipés avec des moteurs étrangers, que le personnel de ses services tertiaires est resté numériquement très faible ? Or, comment ne pas voir que la suppression d'emplois administratifs aggraverait le déséquilibre dans la structure des emplois, et ce dans une région où le secteur tertiaire comptait déjà un chômage dramatique ? Voulez-vous donc enfoncer cette dernière dans le sous-développement ?

Sans manquer à la solidarité avec tous les travailleurs du groupe Renault-Véhicules Industriels, je souligne que déposséder Blainville de ses cadres, techniciens, employés pour les transférer dans la région lyonnaise qui est déjà incomparablement mieux pourvue en ce domaine est contraire à un véritable aménagement du territoire.

Ce projet est tellement aberrant qu'il semble avoir été inspiré par des raisons autres qu'économiques. Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, je poserais cette question précise : M. le Premier ministre n'a-t-il rien d'autre à offrir à la région dont il est l'élu que les déportées arrachées à notre équipement industriel bas-normand pourtant déjà si insuffisant ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

M. Jean-Pierre Protoeau, secrétaire d'Etat. Monsieur Mexandeau, comme j'ai pu constater que vous connaissiez bien le problème que vous avez soulevé, je vous épargnerai la lecture de la réponse qu'avait préparée l'administration.

Aujourd'hui, rien n'est facile, et les difficultés n'épargnent pas le secteur industriel.

La durée de vie des produits industriels se raccourcit : elle est souvent de cinq ou dix ans, alors qu'elle était autrefois deux ou trois fois plus longue. Les entreprises, publiques ou privées, sont donc obligées de s'adapter en permanence aux mutations technologiques et aux évolutions économiques. Si elles veulent équilibrer leurs comptes d'exploitation, elles doivent à la fois diminuer leurs coûts de fabrication et augmenter leurs ventes. Je vous assure que cela est très difficile.

Après ces considérations générales, je voudrais en venir à la situation des deux sociétés dont vous avez parlé et qui sont implantées dans « ma » région, la Normandie, et près d'une ville que je connais bien : Caen.

En ce qui concerne la Métallurgie de Normandie, vous avez fait état des spéculations émises par certains dirigeants du grand groupe industriel auquel cette entreprise est affiliée. Je vous répondrai que des études sont encore en cours sur les solutions d'avenir qu'il convient de rechercher afin de parvenir à une exploitation équilibrée de l'entreprise, soit dans le cadre actuel de la société, soit par un rapprochement avec un partenaire industriel. Je m'en tiendrai là.

S'agissant de l'usine qu'a implantée à Blainville le groupe Renault-Véhicules Industriels, je ne me livrerai pas non plus à des considérations sur le marché du poids lourd, d'autant que cette question a été souvent débattue devant l'Assemblée nationale.

Pour pallier les conséquences de la dégradation du marché français et consolider l'avenir de l'entreprise dans ce contexte très difficile, une action de rationalisation des activités des deux entreprises qui sont à l'origine de RVI — Berliet et Saviem — a été engagée.

C'est ainsi qu'à Blainville sont mises en place des installations nécessaires au montage et à la carrosserie des gammes intermédiaires destinées aux marques Saviem et Berliet. Par ailleurs, la rationalisation des gammes Berliet et Saviem est commencée. Au dernier Salon automobile ont été présentés des véhicules utilisant des composants des deux marques à la fois.

L'une des conséquences de cette évolution technique est la centralisation du stockage et du magasinage des pièces détachées correspondant aux gammes unifiées. C'est pourquoi les activités correspondantes de l'usine de Blainville seront transférées, à partir de juillet prochain, à l'Isle-d'Abeau dans la région lyonnaise.

L'aboutissement des négociations en cours entre Renault-Véhicules Industriels et le groupe américain Mack permettrait cependant de compenser largement ce retrait d'activité.

Telle est, monsieur le député, la réponse que je puis vous faire en l'état actuel des choses. Je reste, bien entendu, à votre disposition pour vous fournir par écrit des informations complémentaires dès qu'elles seront en notre possession.

En terminant, mais peut-être aurais-je dû commencer par là, je voudrais présenter à l'Assemblée les excuses de M. le ministre de l'industrie qui se trouve actuellement au Mexique où il mène des négociations pétrolières.

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

M. Louis Mexandeau. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de votre réponse relative à la Métallurgie de Normandie, mais je regrette qu'elle ne mette pas fin à l'incertitude, le plus grand des maux selon Descartes.

Des études sont en cours, avez-vous dit, reprenant la formule de M. le ministre de l'industrie. J'interprète toutefois comme un engagement votre propos selon lequel il convient de rechercher une solution qui permette de « parvenir à une exploitation équilibrée de l'entreprise, soit dans le cadre actuel de la société, soit par un rapprochement avec un partenaire industriel ».

Si j'ai bien compris, en tout état de cause, et même si le rapprochement avec cet autre groupe n'aboutit pas, l'entreprise poursuivra son activité. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous confirmiez ce propos qui constitue un fait nouveau dans l'évolution d'une situation qui depuis des mois, se déroule dans une quasi-clandestinité.

A propos de la Renault-Véhicules Industriels, je déplore à nouveau les carences des pouvoirs publics. Invoquer la crise du poids lourd, la réduction de la part de la France sur le marché national et sa quasi-disparition sur le marché international, c'est invoquer des causes qui sont déjà des conséquences. La façon incohérente dont a été conduite la politique d'aménagement du territoire dans les vingt dernières années, continuera de faire sentir, pendant longtemps encore, ses effets.

On ne peut, vous en conviendrez, à la fois « bazarder » — passez-moi l'expression — jusqu'à l'idée même du Plan et conduire une politique correcte de décentralisation industrielle.

La fusion entre SAVIEM et Berliet s'est faite trop tardivement, et sous la pression de la crise, après que beaucoup d'argent a été dépensé pour des réalisations qui, au lieu d'être complémentaires étaient concurrentes, à un moment où les concurrents étrangers eux, déjà de taille plus importante, avaient déjà réorganisé leur production.

Ce sont donc les 40 000 travailleurs du groupe RVI, dont les 7 000 de Blainville qui, bien qu'ils n'aient jamais été associés aux décisions les concernant, paient aujourd'hui l'incapacité de vos prédécesseurs — dont M. d'Ornano — à moins que le Gouvernement ait renoncé à reconquérir une part très importante du marché national et international et qu'il ne soit décidé à subir ce qu'on a appelé un « Yalta du poids lourd » dans lequel il ne resterait au groupe français que le montage et la vente des véhicules conçus à l'étranger et dont les organes les plus perfectionnés nous viendraient aussi d'au-delà de nos frontières.

Tout se passe comme si le Gouvernement renonçait à se battre et qu'au lieu de répondre à la question : « comment reconquérir nos positions sur le marché du poids lourd ? » il ne se posait qu'une autre question « comment s'en débarrasser aux moindres frais ? » en pensant aux travailleurs qu'il juge être en surnombre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la confirmation du transfert de la division des pièces de rechange de Blainville vers la région lyonnaise constitue malheureusement un triste élément de réponse qui semble confirmer les propos que j'ai tenus sur les interventions de caractère politique, voire électoral, qui se seraient produites pour accroître le déséquilibre entre l'élément SAVIEM — l'usine de Blainville — et l'élément bien plus important, bien mieux armé, bien plus riche en personnel, du tertiaire et en centres nerveux que représente la région lyonnaise, même si, pour nous — je tiens à le préciser — les travailleurs de l'ensemble du groupe Renault-Véhicules Industriels ne forment qu'un tout.

Ce transfert obéit donc à des considérations extra-économiques sans parler des considérations sociales, voire simplement humanitaires. Car les ouvriers de Blainville vont être arrachés à leur région, à leur maison, et séparés des leurs, parents et amis.

N'y a-t-il d'autre solution industrielle que la recherche d'accords avec des groupes étrangers ? Vous avez évoqué le rapprochement de Renault-Véhicules Industriels avec le groupe amé-

ricain Mack. Si j'ai bien compris, c'est ce nouvel ensemble Renault-Véhicules Industriels qui commercialiserait les productions de ce partenaire étranger. Mais êtes-vous certain que celles-ci ne concurrenceront pas tel véhicule de haut de gamme de Berliet ? Ce serait un nouvel exemple de l'incohérence de la politique industrielle du Gouvernement.

Pour nous, socialistes, il existe des solutions qui ne sont pas celles du chômage partiel comme mode ordinaire de gestion, tel que l'applique la direction de la SAVIEM, ou de la déportation des travailleurs.

Dans le cadre d'une politique nationale des transports, il importe d'assurer l'autonomie de notre industrie du poids lourd intégrant, de la recherche au produit fini, tous les stades de la conception et de la fabrication d'organes dans l'ensemble des gammes. Pour cela, il faut une politique volontariste, combative, déterminée, avec un objectif prioritaire : satisfaire avant cinq ans les trois quarts du marché français. Je vous rappelle que l'industrie française du poids lourd ne représente plus que 47 p. 100 du marché national.

Tout est donc affaire de volonté politique et de souci d'indépendance nationale. Votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, confirme, hélas, que le Gouvernement et le chef de l'Etat n'ont ni ce souci ni cette volonté.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. En ce qui concerne la Métallurgie de Normandie, vous avez pesé, à la fin de votre propos, une question précise quant à l'avenir. Je ne puis vous répondre aujourd'hui, mais vous invite à la confirmer par écrit au ministère de l'industrie qui ne manquera pas de l'examiner.

En ce qui concerne Renault-Véhicules Industriels et le marché du poids lourd, je crois que la présence de la firme Berliet dans la région lyonnaise est un exemple d'une complémentarité industrielle dont on ne peut nier l'évidence. Je ne vois pas pourquoi des considérations politiques d'ordre particulier seraient intervenues dans la mise en œuvre de cette réorganisation.

Sur le marché du poids lourd, comme sur les marchés industriels, le Gouvernement fait l'impossible pour défendre les intérêts français et assurer la promotion économique de nos productions. En la matière, la volonté politique existe. Nous ne voulons brader aucun élément de notre acquis industriel. Mais l'évolution des affaires économiques se mesure également en termes de prix de revient, de performances techniques, d'évolution des modèles, d'interdépendance des économies.

Telles sont les précisions que je souhaitais apporter.

M. le président. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 703 relatif à la durée maximale hebdomadaire du travail. (Rapport n° 732 de M. René Caille, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
JACQUES RAYMOND TEMIN.