

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25^e SEANCE

Séance du Vendredi 4 Mai 1979.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE PASQUINI

I. — Questions au Gouvernement (p. 3508).

BUDGET DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'HOSPITALISATION (question de M. Villa) (p. 3508).

M. Villa, Mme Veil, ministre de la santé et de la famille.

RÉPARTITION DE LA REDEVANCE MINIÈRE ENTRE LES COMMUNES (question de M. Maujôüan du Gasset) (p. 3509).

MM. Maujôüan du Gasset, Ségard, secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications.

ÉVOLUTION DES INDUSTRIES TÉLÉPHONIQUES (question de M. Noir) (p. 3511).

MM. Noir, Ségard, secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications.

ROADE DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE (question de M. Sainte-Marie) (p. 3513).

MM. Laurissergues, Le Theule, ministre des transports.

LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE (question de M. Berest) (p. 3515).

MM. Berest, Le Theule, ministre des transports.

TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL (question de M. Zeller) (p. 3518).

MM. Zeller, Le Theule, ministre des transports.

LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE (question de M. Le Pensec) (p. 3519).

MM. Le Pensec, Le Theule, ministre des transports.

CONSTRUCTION D'UN PONT A AGEN (question de M. Laurissergues) (p. 3521).

MM. Laurissergues, Le Theule, ministre des transports.

INDUSTRIE DU ROULEMENT A BILLES (question de M. Frelaut) (p. 3522).

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

MESURES D'AIDE AUX TAXIS (question de M. Frédéric-Dupont) (p. 3524).

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

BORDEREUX DE SALAIRES DES TECHNICIENS A STATUT OUVRIER DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE (question de M. Maillet) (p. 3525).

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

RECRUTEMENT ET AFFECTATION DES PERSONNELS D'EXÉCUTION DE LA FONCTION PUBLIQUE (question de M. Guéna) (p. 3526).

MM. Guéna, Dominati, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique.

CONTRAT DE DEVELOPPEMENT RURAL PASSE AVEC LA LIBYE (question de M. Xavier Hamelin) (p. 3527).

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

2. — Dépôt de projets de loi (p. 3528).
3. — Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 3528).
4. — Ordre du jour (p. 3529).

PRESIDENCE DE M. PIERRE PASQUINI,

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 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.

BUDGET DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'HOSPITALISATION

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

M. Lucien Villa. Madame le ministre de la santé et de la famille, une lettre d'information du directeur général aux directeurs des hôpitaux de l'Assistance publique de Paris préconise une politique d'austérité et fixe les objectifs de l'Assistance publique. Il y est écrit :

« Il ne s'agit pas d'obtenir une pause éphémère, mais un ralentissement vrai et durable de la croissance de nos dépenses. Le nombre des journées d'hospitalisation doit décroître à l'avenir car une réduction des lits est prévue. »

Ces lits étaient au nombre de 24 000 en 1970 et de 23 000 en 1978. Il en est prévu 21 300 en 1979.

En ce qui concerne le personnel, l'augmentation des dépenses en 1979 se révèle très insuffisante au regard des besoins qui se sont exprimés ; cependant il n'est prévu qu'un effectif supplémentaire de 1 350 agents.

En 1978, l'activité de l'Assistance publique a été supérieure aux prévisions, entraînant un supplément de charges. Celles-ci ont progressé de 17 p. 100 par rapport à l'année 1977. Or, le budget de 1979 ne prévoit qu'une augmentation de 14,3 p. 100 et l'ambition du directeur général est de ne pas dépasser le budget prévu en début d'année, alors même que ces prévisions marquent un sensible ralentissement de la croissance des charges par rapport à 1978.

Ces objectifs sont conformes à votre circulaire n° 947 qui préconise un strict respect des budgets primitifs approuvés. Ainsi, après les attaques portées contre la sécurité sociale, voulez-vous imposer le système dit du « budget global », avant même que le Parlement en ait discuté. Une fois de plus, le Gouvernement et vous-même affichez un mépris de la représentation parlementaire et votre autoritarisme n'a plus de limite.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Lucien Villa attire l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur la circulaire n° 947 du 29 mars 1979, relative au contrôle de l'exécution des budgets et de l'activité des établissements publics d'hospitalisation, de soins et de cure. »

« Celle-ci instaure dans la pratique le système dit du « budget global » dès cette année avant même que l'Assemblée nationale en ait délibéré. »

« Le Gouvernement affiche ainsi un mépris de la représentation nationale et fait preuve d'un autoritarisme sans borne. En outre, il entraîne dès maintenant le blocage du système hospitalier en général et de l'assistance publique en particulier. »

« Il lui demande de bien vouloir fournir des explications sur cette grave affaire. »

Les députés communistes, conscients de défendre les intérêts des malades et le droit à la santé des Français, s'opposent résolument au blocage du système hospitalier et de l'Assistance publique. Devant la gravité de tels faits, ils exigent que les parlementaires soient informés.

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la santé et de la famille.

Mme Simone Vell, ministre de la santé et de la famille. Je tiens d'abord à rappeler à M. Villa que le Parlement, par la loi du 4 janvier 1978, a autorisé le Gouvernement à instituer, à compter du 1^{er} janvier 1978 et pour une période de deux ans, deux systèmes expérimentaux relatifs aux modalités d'élaboration et d'exécution des budgets et à la tarification des établissements d'hospitalisation publics ou participant au service public hospitalier.

Le décret du 24 mars 1978 a institué :

Premièrement, l'expérimentation de la formule dite du « prix de journée éclaté » au centre hospitalier de Chartres, à l'hôpital Antoine-Béclère de Clamart qui dépend de l'Assistance publique de Paris, au centre de traumatologie et d'orthopédie de Nancy qui relève de la caisse régionale d'assurance maladie du Nord-Est de la France ;

Deuxièmement, l'expérimentation de la formule dite du « budget global » au centre hospitalier de Saint-Germain-en-Laye, à l'Hôtel-Dieu de Paris qui dépend de l'Assistance publique de Paris, à l'institut Gustave-Roussy de Villejuif.

Ces deux types d'expérimentation se poursuivent effectivement ; les enseignements qui en sont actuellement tirés permettront de faire des propositions au Parlement. Il appartiendra le moment venu au Parlement de se prononcer sur les modalités de réforme de tarification hospitalière qui pourront être retenues au vu de ces expériences.

En outre, la circulaire interministérielle du 29 mars 1979, relative au contrôle de l'exécution des budgets et de l'activité des établissements publics d'hospitalisation, de soins et de cure dans le cadre de la politique de meilleure maîtrise de l'évolution des dépenses hospitalières, a repris en les précisant un certain nombre de règles préexistantes de gestion telles que le suivi des dépenses engagées, le strict respect des budgets primitifs et le non-dépassement des effectifs approuvés de personnels.

Ces dispositions, qui ne préjugent en aucun cas la décision du Parlement en matière de réforme de la tarification hospitalière, ont été prises en vue d'introduire une plus grande orthodoxie financière et ne font que généraliser au secteur hospitalier public des règles de gestion en vigueur dans la gestion des collectivités locales et des établissements publics. Elles ne peuvent en aucune manière entraîner le blocage du système hospitalier en général et de l'Assistance publique en particulier, puisqu'il est prévu que les dotations budgétaires initiales pourront être révisées exceptionnellement en cours d'exercice, si des circonstances très particulières, dues notamment à une activité plus importante que celle qui est prévue, viennent à se produire. Il convient à ce sujet de rappeler que le budget de 1979 de l'Assistance publique de Paris a été fixé à un niveau supérieur à celui autorisé dans le cadre de la procédure des prix de journée hospitaliers 1979.

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

M. Lucien Villa. Madame le ministre, votre réponse ne m'a pas du tout convaincu et les expérimentations menées actuellement dans le cadre de l'Assistance publique de Paris semblent appelées à devenir la règle générale que votre Gouvernement veut imposer.

En effet, tout ne va pas bien à l'Assistance publique et dans l'hospitalisation publique d'autant que votre politique tend à remettre en cause le droit à la santé des malades. Selon vous la santé coûte cher et c'est pourquoi vous voulez imposer l'austérité renforcée à l'hospitalisation publique en général et à l'Assistance publique en particulier. Vous voulez culpabiliser les médecins et les malades, comme le prouve le discours que vous avez prononcé à l'hôpital Tenon à l'occasion de son centenaire.

Les conséquences de cette politique sont graves pour les malades et les personnels. J'en donnerai quelques exemples.

A l'hôpital Lariboisière, pour 6 000 demandes de créations de postes, il n'y a eu que 540 créations effectives. Une salle de médecine a été fermée pendant trois mois par manque

d'effectifs. Le service d'urgence en chirurgie cardio-vasculaire a été réduit. Douze lits prévus n'ont pas été créés alors que les besoins sont énormes. Enfin, le plateau technique est bloqué car une partie du matériel ne pourra pas être utilisée par manque d'effectifs. Alors que 628 personnes seraient nécessaires, les créations d'emploi prévues pour 1979 se limitent à 152.

Au centre hospitalier intercommunal d'Aulnay-sous-Bois, le programme prévoyait 1 660 lits. Il a été limité à 928. En conséquence, cinq salles d'opération ont été fermées ainsi que cinq salles de radiologie et plusieurs laboratoires. Les capacités de ce centre ont été par là même fortement réduites.

A l'hôpital Emile-Roux de Limeil-Brévannes et à l'hôpital de long et moyen séjours, il y avait 2 580 lits. En 1985, il n'en restera que 1 126. Dès cette année, quarante postes ont été supprimés et, en 1985, il y aura 500 emplois de moins.

A l'hôpital Broussais, trente lits ont été supprimés cette année sous prétexte d'améliorer les conditions de travail du personnel, en réalité parce que les effectifs sont insuffisants.

Aux hôpitaux Henri-Mondor et Albert-Chenevier de Créteil, les personnes âgées paralysées ne mangent que lorsque le personnel est en nombre suffisant. La fermeture du service de médecine générale est prévue.

Encore à l'hôpital Emile-Roux, le budget est bloqué. Les dépenses médicales n'augmenteront que de 7 p. 100 et celles de personnel de 1,5 p. 100. En conséquence, le service de pédiatrie est supprimé.

A la Salpêtrière, les salles de la division Saint-Vincent-de-Paul sont, en fait, des couloirs où sont parfois installés douze lits. Faute de personnel et d'équipement — deux lavabos pour douze lits — les conditions d'hygiène y sont déplorables.

Ces faits, pris parmi tant d'autres que vous ne pouvez pas ignorer, soulignent que l'hospitalisation publique manque de moyens pour faire face à ses responsabilités.

Ainsi, après avoir réduit le remboursement des médicaments, comprimé le pouvoir d'achat des travailleurs à travers l'augmentation des cotisations, le Gouvernement déploie son attaque sur tous les fronts. Il compte enfermer les dépenses de santé dans une enveloppe rigide et contraignante sans rapport avec les besoins.

C'est ainsi qu'il entend notamment remettre en cause le remboursement à 100 p. 100 pour les maladies graves, liquider un grand nombre de lits d'hôpitaux, réduire la durée de séjour des malades à l'hôpital, comprimer le personnel de santé et supprimer totalement la médecine scolaire ; tout en reconnaissant qu'il manque des médecins, il s'apprête, par la réforme des études médicales, à réduire le nombre des médecins formés.

Si vous mainteniez cette politique de démantèlement, on arriverait à la situation que connaissent certains pays du Marché commun, telle l'Angleterre où 250 000 personnes sont inscrites sur une liste en attendant d'être hospitalisées. Cette politique, nous n'en voulons pas.

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la santé et de la famille.

Mme le ministre de la santé et de la famille. Monsieur le député, le caractère scandaleux de vos propos m'oblige à reprendre la parole.

Il est, en effet, proprement scandaleux de chercher à faire croire aux Français qu'une politique d'austérité ne permettant pas de les soigner serait actuellement suivie, quand on songe à l'effort — sans pareil au monde — qui a été accompli depuis quinze ans pour moderniser les hôpitaux français et pour mettre notre pays en mesure d'appréhender les techniques médicales les plus modernes. Dans aucun autre pays actuellement, les soins ne sont décernés avec autant de qualité et avec une couverture sociale aussi importante. Depuis quinze ans, des hôpitaux français ont été totalement renouvelés, les dépenses de santé ont augmenté chaque année de plus de 20 p. 100 — et c'est le cas encore en 1978 — et les dépenses hospitalières d'un taux supérieur ces dernières années, soit, en réalité, un pourcentage très supérieur à l'évolution des prix. Nos hôpitaux ont donc des possibilités qui ne se voient nulle part ailleurs.

Vous avez parlé de pénurie à propos des pays de la Communauté économique européenne. Pour être allée moi-même dans divers pays de l'Europe de l'Est, je puis vous dire que ce n'est pas dans ces pays que l'on trouve les moyens les plus modernes de soigner les gens.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset et M. Eugène Berest. Très bien !

M. Dominique Frelaut. Toujours le même argument !

RÉPARTITION DE LA REDEVANCE MINIERE ENTRE LES COMMUNES

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

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Monsieur le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications, ma question a trait au problème de la redevance communale des mines.

Je l'ai adressée à M. le ministre du budget, car la redevance des mines est répartie conformément aux dispositions de l'annexe II, article 312, du code général des impôts, donc relevant de son ministère. Mais j'aurais pu également la poser à M. le ministre de l'industrie dont relève la fixation du taux des redevances communales et départementales des mines. Peut-être également aurais-je pu la poser à M. le ministre de l'intérieur, qui est concerné par les problèmes de finances communales.

Mais finalement c'est le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunication qui y répondra au nom du Gouvernement.

Voici l'objet de cette question.

Le taux des redevances communales et départementales des mines est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre de l'industrie et du ministre du budget. C'est ainsi que, pour le minéral d'uranium, la redevance s'élevait en 1978 — arrêté du 11 juillet 1978 — à 89,7 centimes par kilogramme d'uranium contenu, cette somme étant ventilée entre les communes à raison de 74,7 centimes et les départements à raison de 15 centimes.

Selon le code général des impôts, annexe II, article 312, la redevance communale des mines est divisée en trois fractions respectives de 35 p. 100, 10 p. 100 et 55 p. 100. La fraction de 35 p. 100 est attribuée pour chaque concession de mines ou chaque société minière aux communes sur les territoires desquelles fonctionnent les exploitations assujetties et, au cas où plusieurs communes sont intéressées, répartie proportionnellement au revenu net des propriétés bâties à raison duquel l'exploitation est imposée à la taxe foncière dans chacune de ces communes, augmenté du revenu net que comportent par comparaison les propriétés bâties de l'exploitant qui sont temporairement exonérées de ladite taxe. Dans cette répartition, il n'est fait état que des propriétés bâties affectées à l'extraction et à la vente des matières extraites ainsi qu'aux opérations commerciales et industrielles consécutives et accessoires à l'exploitation minière proprement dite.

La fraction de 10 p. 100 est répartie entre les communes intéressées au prorata de la partie du tonnage extrait de leurs territoires respectifs au cours de l'année écoulée. Toutefois, la fraction de 10 p. 100 de la redevance frappant les charbons extraits sous territoire étranger et amenés au jour par des puits et installations sis en France est répartie par le conseil général entre les communes qu'il désigne et selon les modalités qu'il choisit.

La fraction de 55 p. 100 forme, pour l'ensemble de la France, un fonds commun qui est réparti chaque année entre les communes où se trouvent domiciliés les ouvriers ou employés occupés à l'exploitation des mines et aux industries annexes, au prorata du nombre de ces ouvriers ou employés. Ne sont pas comprises dans cette répartition les communes pour lesquelles ce nombre

(1) Cette question est ainsi rédigée :

* M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset expose à M. le ministre du budget que, selon le code général des impôts, annexe II, article 312, la redevance communale des mines est divisée en trois fractions respectives de 35 p. 100, 10 p. 100 et 55 p. 100. La fraction de 35 p. 100 est attribuée, pour chaque concession de mines ou chaque société minière, aux communes sur les territoires desquelles fonctionnent les exploitations assujetties. La fraction de 10 p. 100 est répartie entre les communes intéressées, au prorata de la partie du tonnage extrait de leurs territoires respectifs, au cours de l'année. Enfin, la fraction de 55 p. 100 forme, pour l'ensemble de la France, un fonds commun qui est réparti chaque année entre les communes où se trouvent domiciliés les ouvriers ou employés occupés à l'exploitation des mines et industries annexes et au prorata du nombre de ces ouvriers ou employés. Le taux des redevances communales et départementales des mines est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre de l'industrie et du ministre du budget. C'est ainsi que, pour le minéral d'uranium, la redevance en centimes est (pour 1978) de 89 centimes 7 par kilogramme d'uranium contenu ; somme ventilée entre les communes (74,7) et les départements (15). Or, les communes sur les territoires desquelles se trouve une mine ne bénéficient que de 35 p. 100 + 10 p. 100 = 45 p. 100. Ce sont pourtant ces communes qui supportent la charge réelle et les nuisances : routes sèches et usées, puits asséchés, paysage déformé, sols défoncés, bruits, larges secteurs rendus inconstructibles et incultivables, fissures aux maisons, etc. Il lui demande si, à une époque où les gens sont sensibilisés au problème des nuisances, il ne trouverait pas plus équitable de modifier la répartition des redevances minières entre les communes, au bénéfice des communes supportant la charge réelle des mines. »

est inférieur à dix ni celles dans lesquelles le nombre d'ouvriers ou employés ne représente pas un pour mille de la population totale communale.

On voit donc que les communes sur les territoires desquelles se trouve une mine ne bénéficient que de 35 p. 100 plus 10 p. 100, soit 45 p. 100, alors que ce sont elles qui supportent la charge réelle et les nuisances — routes salies et usées, puits asséchés, paysages déformés, sols défoncés, bruits, larges secteurs rendus inconstructibles et incultivables, fissures aux maisons, etc.

A une époque où les gens sont sensibilisés au problème des nuisances, ne serait-il pas juste d'accroître le taux des redevances communales et départementales ? Tout au moins ne serait-il pas plus équitable de modifier la répartition des redevances minières entre les communes, au bénéfice de celles qui supportent la charge réelle des mines ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications.

M. Norbert Ségard, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, M. Papon, empêché d'assister à la présente séance, m'a demandé de vous répondre à sa place. J'espère m'acquitter de ma tâche aussi bien que possible, en souhaitant qu'il veuille bien me rendre le même service lorsque, avec mes collaborateurs, je préparerai le budget des postes et télécommunications. (Sourires.)

La répartition du produit de la redevance communale des mines, que vous proposez de modifier, constitue un système original et exemplaire. Il s'agit d'un système de partage entre toutes les communes concernées par l'activité d'un établissement industriel des ressources que procure l'imposition de cet établissement au niveau local.

La question que vous avez posée permet d'exposer, en le justifiant brièvement, le mécanisme selon lequel est répartie la ressource fiscale que constitue, pour les collectivités locales, la redevance des mines.

Le produit de la redevance communale des mines est divisé en trois parts.

La première, qui correspond à 35 p. 100 du produit total, est versée aux communes sur lesquelles les exploitations minières sont installées. Ce versement se justifie à un double titre. D'une part, il est de règle, en matière d'impôts locaux, que les communes bénéficient des impôts versés par les entreprises implantées sur leur territoire. D'autre part, il est effectivement normal, comme vous l'avez souligné, que ces communes obtiennent une compensation financière en contrepartie des nuisances et des dépenses supplémentaires qu'entraîne la présence d'établissements industriels dans leur circonscription.

La deuxième part, qui s'élève à 10 p. 100 du produit, est répartie entre les communes sous le territoire desquelles est opérée l'extraction des minerais. Les galeries peuvent, en effet, s'étendre sous le territoire de communes différentes de celle où est situé le puits d'extraction.

Enfin, le solde, qui représente 55 p. 100 du total, est versé aux communes dans lesquelles sont domiciliés les salariés des entreprises minières. Ces communes doivent faire face à des dépenses importantes liées à la proximité de ces entreprises, car elles ont la charge des équipements collectifs qui permettent aux salariés de résider près de leur lieu de travail. Le versement à leur profit d'une fraction de la redevance des mines répond à ces préoccupations.

A un moment où le problème de la répartition des ressources exceptionnelles de taxe professionnelle se trouve posé — l'Assemblée aura à en débattre prochainement — et où, faute de matière imposable, les communes dites « communes d'ortoirs » éprouvent de sérieuses difficultés pour équilibrer leur budget, ce mode de répartition paraît exemplaire.

Il n'est donc pas envisagé de remettre en cause le système de répartition dont je viens d'exposer les principes.

M. le président. La parole est à M. Maujoui du Gasset.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Ai-je besoin de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre réponse ne me satisfait pas, à plus forte raison quand vous qualifiez d'exemplaire une répartition que je suis précisément là ce matin pour contester.

Elle ne me satisfait pas, dans la mesure où l'on met en parallèle les nuisances causées aux communes qui supportent des mines et les avantages financiers que cela leur procure.

Pour ce qui est du cas qui me préoccupe plus spécialement, à savoir les mines d'uranium, il n'est pas si utile de se poser la question de savoir qui, finalement, paie la redevance minière.

En ce qui concerne les mines d'uranium, il s'agit de la Cogema, la compagnie générale des matières nucléaires, filiale à 100 p. 100 du commissariat à l'énergie atomique fondée en 1976 avec des capitaux d'Etat. Elle couvre l'ensemble du cycle du combustible nucléaire et regroupe tous les établissements qui assurent la production et la transformation des matières premières utilisées dans l'industrie nucléaire.

Pour donner un ordre de grandeur, en France, la Cogema a produit 1 800 tonnes d'uranium en 1978. A l'étranger, les enlèvements auxquels elle a procédé auprès des sociétés africaines dont elle est actionnaire se sont élevés à plus de 2 000 tonnes. Les ressources totales en uranium de la Cogema sont de l'ordre de 15 p. 100 de la production mondiale. Elle détient 51 p. 100 du capital de la Société industrielle des minerais de l'Ouest, la S.I.M.O., qui exploite trois usines de concentration chimique des minerais.

Elle détient, en outre, des participations dans des sociétés de conversion d'uranium en hexafluorure d'uranium ; elle exploite l'usine de séparation des isotopes de l'uranium de Pierrelatte. Enfin, elle fournit des combustibles graphite-gaz pour des réacteurs électrogènes et des cœurs pour centrales nucléaires, et elle exploite des usines de retraitement.

Au niveau des exploitations minières, la Cogema comprend trois divisions : dans le Limousin, dans les monts du Forez, en Vendée. La division de Vendée produit annuellement 500 tonnes d'uranium métal sur les 1 800 tonnes sorties de l'ensemble des mines françaises.

Tout cela montre bien que, pour ce qui concerne les mines d'uranium principalement, l'Etat est largement concerné par les nuisances que l'exploitation de ces mines impose aux communes uranifères.

Quel apport financier l'exploitation d'une mine procure-t-elle à une commune ?

Rappelons d'abord que les mines ne sont pas astreintes à la patente. L'article 32 de la loi du 21 avril 1910 disposait : « L'exploitation des mines n'est pas considérée comme un commerce et n'est pas sujette à patente. » Mais l'article 33 ajoutait : « Les propriétaires de mines sont tenus de payer à l'Etat une redevance fixe et une redevance proportionnée au produit de l'extraction. »

La loi du 8 avril 1910 prévoit qu'une partie de la redevance proportionnelle ira aux communes et sera ventilée pour moitié au profit des communes sur le territoire desquelles se trouve la concession, et pour l'autre moitié à un fonds commun qui sera réparti entre les communes où sont domiciliés les ouvriers et employés des exploitations minières, disposition plus avantageuse pour les communes.

Depuis lors, la part des communes qui supportent la présence d'une mine a encore diminué ; elle a été ramenée à 35 p. 100 plus 10 p. 100, soit 45 p. 100.

Quelles sommes sont, en fait, versées par la Cogema au titre des redevances minières ? Deux communes que je connais spécialement me serviront d'exemple : Géligné et Gorges, dans la Loire-Atlantique.

Pour Géligné, en 1977, le total de la redevance due au titre de 1976 s'élevait à 72 726 francs pour 93 719 kilogrammes de minerai ; la part du département était de 12 184 francs et la part communale de 60 542 francs. Au titre de 1977, le total de la redevance se montait à 68 840 francs, la part du département s'élevait à 11 512 francs et la part communale à 57 328 francs.

Pour Gorges, la redevance s'élevait, en 1976, à 110 494 francs pour 142 389 kilogrammes de minerai. La part communale était de 91 983 francs et celle du département de 18 511 francs. En 1977, la redevance s'élevait à 149 804 francs pour 167 006 kilogrammes de minerai ; la part du département était de 25 051 francs et la part communale atteignait 124 753 francs.

Mais, en fait, combien touchent les communes ? Beaucoup moins que les sommes versées.

Ainsi, la commune de Gorges, en 1977, sur un versement de 91 983 francs, n'a en fait encaissé que 35 825 francs environ, c'est-à-dire loin des 45 p. 100 annoncés. En 1978, sur 124 753 francs, elle a reçu à son budget 44 154 francs. Autrement dit, les communes ne reçoivent qu'environ le tiers de ce qui est versé à leur nom.

Car, comme je l'ai indiqué dans ma question, selon le code général des impôts, annexe II, article 312, « ... la redevance communale des mines est divisée en trois fractions respectives de 35 p. 100, 10 p. 100 et 55 p. 100 ». Les communes sur les territoires desquelles fonctionnent les exploitations assujetties ne reçoivent que 45 p. 100 et même moins, comme je viens de le démontrer.

La répartition 45 p. 100-55 p. 100 pouvait s'expliquer autrefois, à une époque où l'accueil de mineurs posait des problèmes aux communes. L'aide massive à la construction — en application de la fameuse loi Loucheur — est postérieure à la première guerre mondiale.

A l'heure actuelle, un accroissement de population comporte pour les communes un aspect positif, tant au point de vue économique et commercial qu'au point de vue fiscal. Ainsi, la dotation globale de fonctionnement tient compte, dans son montant, du chiffre de population.

Par contre, il est indéniable que les communes qui font l'objet de travaux miniers importants doivent supporter des « nuisances » sérieuses. Je parle dans ma question de « routes

salies et usées, de puits asséchés, de paysages déformés, de sols défoncés, de bruits, de larges secteurs rendus inconstruc-tibles et incultivables... ».

Je tiens à votre disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, des documents photographiques qui confirment ces dires. Cela est d'autant plus vrai, en dépit des précautions certaines prises par les techniciens, que les gisements sont exploités à ciel ouvert.

Je tiens à votre disposition, également, des plans d'occu-pation des sols, sur lesquels on peut voir de larges zones gelées pour les besoins miniers, zones désignées dans le jargon des P.O.S., zones N.C.B., c'est-à-dire zones de richesses naturelles.

Si je rappelle ce que je disais au début, à savoir que la rede-vance minière compense l'absence de taxe professionnelle, la pensée vient à l'esprit de comparer ce que pourrait rapporter à une commune — je fais allusion à ce que vous disiez tout à l'heure — en taxe professionnelle une industrie de même importance.

Nous avons essayé, malgré la difficulté que cela représente, d'approcher le problème. Nous sommes parvenus au résultat suivant : une entreprise similaire devrait rapporter à une commune en taxe professionnelle environ trois fois ce que donne, à la même commune, la redevance minière.

Loin de moi la pensée de contester la nécessité des travaux miniers ou de nier l'apport économique qu'ils peuvent entraîner, notamment au niveau des emplois. Encore faut-il que les habitants des communes qui doivent supporter, dans l'intérêt général, de nombreuses sujétions bénéficient, en contrepartie, d'avantages financiers réels, au lieu de se voir appliquer une réglemen-tation qui prend son origine à l'époque napoléonienne.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, monsieur le secré-taire d'Etat, de bien vouloir mettre ce problème à l'étude. Il n'est pas équitable, il n'est pas tolérable que des communes dont on arrache des entrailles tant de richesses ne reçoivent pas en retour une réelle compensation pour ce qu'elles apportent à la collectivité nationale.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que je voulais dire au Gouvernement.

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

M. Norbert Ségard, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, j'ai pris bonne note de votre intervention.

J'y suis d'autant plus sensible que la région dont j'étais l'élu a bien connu et connaît encore les problèmes que vous venez d'évoquer. Je ferai donc part de vos remarques à M. Papon et à M. Giraud, ministre de l'industrie, qui peut être, lui aussi, concerné.

Je reste dans ma compétence en transmettant votre message au titre de facteur ou, si vous préférez, de déposé. (Sourires.)

M. Dominique Frelaut. Il conviendrait de le transmettre égale-ment au ministre de l'intérieur !

EVOLUTION DES INDUSTRIES TÉLÉPHONIQUES

M. le président. La parole est à M. Noir, pour exposer som-mairement sa question (1).

M. Michel Noir. Monsieur le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications, depuis plusieurs années, les experts du secteur des télécommunications et de l'industrie téléphonique et, plus récemment, les professionnels, ont appelé l'attention à la fois des pouvoirs publics et des milieux économiques sur les risques de l'évolution de ce secteur, dans les prochaines années, tant sur le plan industriel que sur celui des effectifs.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Michel Noir expose à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications que, depuis un an, les représentants des pro-fessionnels et plus récemment le centre national d'études des télécommunications (C.N.E.T.) ont attiré l'attention sur l'« évolu-tion, dans les trois prochaines années, des industries téléphoniques ».

« En raison du passage de la commutation mécanique à la commu-tation électronique, des chutes sensibles d'effectifs de l'ordre de 20 000 à 30 000 personnes d'ici à 1982 sont à craindre, à moins qu'une reconversion radicale des productions soit préparée et réa-lisée.

« Face au risque d'une crise dont l'ampleur serait similaire, s'agis-sant des effectifs touchés, à celle de la sidérurgie, il est nécessaire que le Gouvernement prenne l'initiative d'impulsions et d'actions profondes de reconversion de l'appareil productif des industries téléphoniques.

« Il lui demande donc de lui faire connaître à ce sujet : les ana-lyses chiffrées, les dialogues avec les professionnels et le programme d'action envisagé par le Gouvernement.

« Il souhaiterait également savoir quels espoirs peuvent être fondés sur le développement de l'exportation des centraux télé-phoniques. »

En effet, dans le domaine essentiel de ces industries, les centraux de commutation, il semble que le passage des cen-traux électromécaniques aux centraux électroniques doive conduire à des chutes sensibles d'effectifs qui ont été d'ail-leurs chiffrées, dans une étude récente du C.N.E.T., à 20 000 ou 30 000 emplois perdus d'ici à 1982-1983.

Face à une crise dont l'ampleur, par les effectifs touchés, serait similaire à celle de la sidérurgie, il est nécessaire que le Gouvernement prenne l'initiative d'impulsions, d'actions pro-fondes de reconversion de l'appareil productif de ces indus-tries.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de faire connaître, en premier lieu, les analyses chiffrées concernant les évolutions auxquelles vous avez fait procéder, en deuxième lieu, la nature des dialogues entrepris avec les professionnels et, enfin, puisque le Gouvernement a mené dans ce secteur une politique industrielle véritable au cours des cinq dernières années, quelles sont les actions profondes de reconversion et les programmes d'action qu'il envisage dans ce domaine.

Je souhaiterais également, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous fassiez part des espoirs que vous fondez sur le dévelop-pement des exportations de centraux téléphoniques, qui sont un des moyens pour sortir de la crise.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications.

M. Norbert Ségard, secrétaire d'Etat. Je vous remercie, monsieur le député et cher ami, d'avoir posé cette question. En effet, beaucoup de choses — à mon sens trop de choses — ont été dites ou écrites sur la prétendue crise des industries télé-phoniques. Je souhaite, grâce à vous, remettre les choses à leur juste place.

Tout d'abord, le secteur des télécommunications n'est pas en crise. C'est un secteur de pointe qui connaît actuellement — cela est normal et était d'ailleurs prévu depuis quelques années — une véritable mutation scientifique, technologique et donc industrielle.

Il a fait l'objet, vous l'avez fort justement rappelé, d'une politique volontariste et prioritaire du Gouvernement pour la durée du VII^e Plan. Il contribue à la compétitivité de toute l'économie et l'avance scientifique, technologique, industrielle dont l'industrie française dispose en la matière doit lui permettre d'effectuer une percée dans un secteur d'avenir et, notamment, sur les marchés étrangers.

Sans vanité, on peut dire que le bilan de notre programme est actuellement éloquent : les objectifs fixés ont été non seulement tenus mais même légèrement dépassés.

Je ne m'étendrai pas sur les points qui ne font l'objet d'aucune contestation, comme le nombre de téléphones installés ou la qualité même des centraux téléphoniques que nous avons mis en place. Ce n'est d'ailleurs pas l'objet de votre question. Vous avez surtout insisté — et je vous en remercie — sur les consé-quences sur les effectifs de la mutation que connaît le secteur des télécommunications.

Sur les 300 000 emplois que l'activité des télécommunications occupait à la fin de l'année 1978, répartis à peu près pour moitié entre l'administration et le secteur privé, 45 000 — il est bon de le répéter — ont été créés depuis le début du programme, dont 20 000 dans l'administration des télécommunications.

Dans le même temps, les exportations de matériel ont presque triplé en valeur absolue, passant de 1 milliard de francs à 2,7 milliards, pendant que leur pourcentage dans le chiffre d'affaires des industriels, et ce malgré la croissance de celui-ci, passait de 13 p. 100 à 19 p. 100.

Il est vrai cependant que les télécommunications connaissent actuellement, avec le passage aux techniques électroniques, une mutation technologique qui implique une reconversion de leur appareil de production et se traduit par une diminution de la valeur ajoutée des entreprises de ce secteur au bénéfice d'autres activités industrielles, notamment de la fabrication de composants électroniques.

Cette mutation technologique devrait conduire, d'ici à 1980, à une baisse sensible des effectifs concernés par ces commandes, sauf à compromettre la compétitivité de l'industrie et à créer à terme une situation encore plus délicate.

Je vous assure toutefois, monsieur le député, que les pro-bèmes qui se posent actuellement à certains industriels n'ont aucun rapport, ni par leur nature ni par leur ampleur, avec ceux d'autres secteurs, notamment celui de la sidérurgie que vous avez cité.

Les études qui ont été faites au sein de mon administration ou en liaison avec les industriels aboutissent à des évolutions d'effectifs sans commune mesure avec les chiffres que vous citez. J'ai suivi personnellement ces études.

Je ne voudrais pas terminer ce constat sans rappeler que l'évolution technique vers les centraux électroniques spatiaux et temporels avait été suffisamment annoncée et programmée pour que les industriels prennent en temps voulu les mesures qui s'imposaient. Certains l'ont d'ailleurs fait.

Cette évolution apparaît aujourd'hui comme un atout pour demain. En effet, la numérisation rapide du réseau va permettre d'introduire à moindre coût tous les nouveaux produits issus du fécond et heureux mariage du téléphone avec l'informatique et avec la télévision.

Le développement de ces services télématiques — le mot est à la mode — va d'ailleurs induire de nouveaux emplois. Ainsi, les trois principales actions menées par la direction générale des télécommunications dans ce domaine : les postes à clavier, la télécopie, l'annuaire téléphonique, devraient occuper progressivement, à partir de 1980, environ 8 000 personnes dans le secteur des télécommunications.

Par ailleurs, les effectifs des télécommunications augmenteront, d'ici à 1983, de plus de 20 000 personnes. C'est dire l'importance des enveloppes budgétaires de mon département pour la solution des problèmes d'emploi. Vous savez mieux que personne que, de 1978 à 1979, l'enveloppe en question a malheureusement diminué de près de 14 p. 100 : j'évoquerai à nouveau ce problème lors de la présentation de mon budget devant l'Assemblée.

Ainsi, pris dans son ensemble et compte tenu des nouveaux produits que nous allons systématiquement et rapidement développer, le problème de l'emploi dans le secteur des télécommunications doit être analysé comme une mutation d'activité au sein d'un secteur en croissance. C'est bien conscients du caractère temporaire des difficultés que vous signalez que les industriels concernés et mon administration doivent tout mettre en œuvre pour en limiter l'impact.

J'ai déjà annoncé que j'avais approfondi mon dialogue avec les industriels. J'ai reçu successivement, et plusieurs fois, chacun des dirigeants des principales entreprises concernées. Je vais continuer à le faire, en liaison avec la D. A. T. A. R.

J'ai rappelé à mes interlocuteurs, en terme très nets ne laissant place à aucune équivoque, que cette évolution avait été annoncée en son temps et que j'attendais d'eux qu'ils assument leurs responsabilités de chefs d'entreprise pour régler les problèmes d'emploi qui se posent dans leurs entreprises.

Ils disposent à cet effet de toute une série de mesures, notamment le redéploiement interne des activités de leurs secteurs qui ont besoin de créer des emplois vers celui des télécommunications. Enfin, et surtout, ils doivent accélérer leurs efforts à l'exportation : la profession s'est d'ailleurs engagée à exporter 30 p. 100 de son activité en 1980 — elle le peut et elle le doit — ce qui, à partir du taux actuel de 20 p. 100, représente la création de plus de 5 000 emplois.

Je suis convaincu, monsieur le député, puisque vous me posez la question de manière précise, que nous allons réaliser une percée à l'exportation. Tous les documents en ma possession, tous les entretiens que j'ai eus me laissent penser que nous devons être résolument optimistes dans ce domaine.

Ainsi, le système E 10, développé par C. I. T.-Alcatel dans le cadre de la C. G. E., en liaison étroite avec mes services, a été adopté par plus de quatorze pays. D'ailleurs C.I.T.-Alcatel va fêter, la semaine prochaine, la vente de la deux millionième ligne reliée aux centraux E 10.

Par ailleurs, Thomson-C. S. F., ce groupe important de l'électronique qui s'intéresse également aux télécommunications, vient de remporter avec le système purement électronique MT 20 et MT 25 de L. M. T., que nous avons francisé, deux importants succès en Union soviétique, où je me suis rendu plusieurs fois, et en Turquie, portant les commandes prises en quatre mois à plus d'un milliard de francs.

Mais si les industriels doivent être les premiers à faire les efforts nécessaires pour résoudre les problèmes d'emploi, ils peuvent compter sur mon soutien actif — je reprendrai s'il le faut, dans ce seul domaine, mon rôle de ministre du commerce extérieur — et sur celui de mon administration.

En outre, tout sera fait, pendant l'année ou les deux ans où pourront se poser quelques problèmes locaux, pour que les personnels touchés par les mutations en cours, soient, dans le cadre de la réglementation en vigueur, le plus possible admis dans l'administration des télécommunications où seront créés, je le rappelle, 20 000 emplois dans les deux ou trois ans qui viennent.

Je crois, monsieur le député, avoir répondu à votre question et vous avoir montré comment, pour préparer demain — ce qui est un impératif pour le Gouvernement — nous essayons aujourd'hui de ne pas rendre le présent trop difficile.

Je ne doute pas que les industriels ont bien compris l'importance que le Gouvernement attachait à ce que la mutation en cours se fasse dans de bonnes conditions, comme le rappelait d'ailleurs récemment le Président de la République. J'ai tout lieu de penser, puisque je dialogue très volontiers et régulièrement avec les représentants des syndicats du personnel, que le langage de la responsabilité et de la raison a été entendu.

Je suis convaincu que le secteur des télécommunications, avec tout ce qu'il va induire demain, est véritablement très prometteur pour notre pays et pour notre société.

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

M. Michel Noir. Monsieur le secrétaire d'Etat, les effectifs permettent effectivement d'aborder les problèmes d'un secteur industriel déterminé, mais ils ne sont jamais que la résultante de choix technologiques et d'actions commerciales, notamment à l'exportation. C'est précisément sous cet angle de la politique industrielle que j'ai voulu exprimer mes préoccupations.

Le seul fait que vous n'avez parlé que des centraux à commutation temporelle, quand la plupart des centraux qui sont aujourd'hui commandés par l'industrie française sont des systèmes anciens, soit du type Crossbar, soit à commutation spatiale, montre bien où est le problème dans ce domaine.

Notre premier motif d'inquiétude concerne le choix des filières. Alors même que, grâce à la qualité de nos spécialistes en télécommunications, nous avons à peu près cinq ans d'avance sur les autres pays en matière de commutation, notamment de commutation temporelle, l'énergie dépensée et le temps consacré pour introduire un deuxième groupe français sur le marché français de façon à assurer la concurrence ont retardé les possibilités de développement de la commutation temporelle.

Cela nous conduit, au demeurant, à nous demander si, compte tenu de sa taille, la France est capable de développer deux filières — à la fois la commutation temporelle et la commutation spatiale — tandis que les grands pays industriels, notamment le Japon et les Etats-Unis, ne développent qu'une seule filière.

A cet égard, on peut s'inquiéter de la stratégie qui a été menée par les grands groupes I.T.T. et Ericsson. Alors que ceux-ci avaient passé des accords de licence avec la France, ils proposent aujourd'hui à l'exportation un autre type de centraux, ce qui revient à dire aux pays acheteurs : « Ne choisissez pas les filières hybrides que vous propose la France, puisque nous-mêmes nous avons déjà un autre type de centrale à vous proposer ». Cela constitue un handicap considérable pour nos exportations.

Par ailleurs, comme nous installons encore en majorité soit du Crossbar soit du spatial, nous pouvons nous demander, dans la mesure où, par suite de la mutation technologique, la commutation temporelle sera seule installée dans les prochaines années, comment le parc de centraux téléphoniques sera entretenu. On peut, en effet, s'interroger sur le point de savoir si les groupes français ou l'administration des télécommunications pourront maintenir les effectifs nécessaires à l'entretien de ces matériels.

Enfin, compte tenu du fait que la République fédérale d'Allemagne ne semble pas disposer de procédés particuliers et en raison même de la dimension des marchés internationaux et de la taille modeste des groupes français par rapport à leurs concurrents, ne serait-il pas possible, au niveau européen, sinon de mener une politique commune, du moins de procéder à certains rapprochements ?

A propos des emplois, vous avez rappelé, monsieur le secrétaire d'Etat, que les télécommunications constituaient un secteur en plein développement appelé à connaître un changement radical de technologie. Cette industrie a déjà fait l'objet d'un certain nombre de « Yalta » et de partages. C'est pourquoi nous souhaitons, pour préserver notre indépendance technologique, nos perspectives d'exportation et l'existence même de cette industrie, que le Gouvernement donne, dans les plus brefs délais, une impulsion supplémentaire à notre politique industrielle en la matière. Nous ne devons pas gâcher les chances exceptionnelles qui sont toujours les nôtres dans le domaine des télécommunications grâce à la qualité des hommes et des femmes qui contribuent au succès de nos techniques.

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

M. Norbert Ségard, secrétaire d'Etat. Toutes vos questions, monsieur le député, mériteraient un plus large débat qu'il n'est pas possible d'ouvrir aujourd'hui ; j'y répondrai néanmoins rapidement car elles sont fondamentales.

Je vous rappelle que l'administration des télécommunications a délibérément opté pour le système de commutation électronique temporel et que, progressivement, elle n'en commandera plus que de ce type. Dans les années qui viennent, les cen-

traux électromécaniques, dont on continue d'accroître dans certains cas la puissance, céderont la place à des centraux électroniques.

Si nous avons aidé à l'introduction d'un deuxième groupe électronique dans l'industrie française des télécommunications, c'est parce que nous voulons que tout notre potentiel industriel dans le secteur de l'électronique, se tourne vers les télécommunications et s'intéresse en particulier au mariage des télécommunications avec d'autres disciplines typiquement électroniques.

C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité que Thomson-C.S.F. soit introduit, à côté de la C.G.E., sur le marché des télécommunications et que des sociétés étrangères comme Ericsson ou L.M.T. soient francisées, c'est-à-dire rachetées par des groupes français. Les deux grands groupes français de l'électronique ont ainsi lié leur avenir à celui des télécommunications.

Les systèmes que j'ai cités, le M.T. 20 et le M.T. 25 développés par Thomson-C.S.F., ne sont pas des systèmes axiaux, ce sont des systèmes temporels qui ont, on le sait, du succès à l'exportation.

C'est nous faire un mauvais procès que de nous reprocher d'avoir racheté sous licence des systèmes axiaux, qui ne sont que semi-électroniques, tout en étant plus modernes et plus intéressants que les systèmes purement électromécaniques, d'ailleurs encore demandés par certains pays.

C'est également nous faire un mauvais procès que d'affirmer que nous semons mal placés aujourd'hui à l'exportation. C'est le contraire, il en est ainsi pour les deux types de matériels que nous présentons, le E 10 et le E 12, d'une part, le MT 20 et MT 25, d'autre part. Notre administration choisit elle-même l'un ou l'autre de ces matériels compte tenu des cahiers des charges et cette diversité permet d'offrir un choix plus étendu à l'exportation. L'exportation, c'est du commerce, et il est bon de présenter un catalogue où le client peut choisir plutôt que de n'offrir qu'un seul produit, fût-il français. A cet égard, l'administration des P.T.T. ne procède pas autrement que les clients étrangers : elle fixe son choix suivant l'opportunité, en se réjouissant que notre industrie soit capable de fabriquer plusieurs types de matériels.

De ce point de vue, je peux vous affirmer que, tant en ce qui concerne les prix que la capacité à satisfaire aux impératifs des cahiers des charges ou même l'impulsion donnée aux recherches industrielles pour surpasser le concurrent, le fait d'avoir fait jouer une certaine concurrence entre deux groupes électroniques est bénéfique pour l'évolution technologique et industrielle de la télécommunication électronique.

Par ailleurs, nous ne pouvions pas ne pas faire ce choix si nous pensions à ce qui va se passer dans dix, quinze ou vingt ans, qu'il s'agisse du mariage des télécommunications avec l'informatique et avec la télévision, ou qu'il s'agisse des satellites de télécommunication, domaine où nous sommes, avec Télécom 1, l'un des pionniers. Quels que soient les problèmes d'adaptation qui se poseront, il convenait de choisir ce procédé moderne de télécommunication électronique.

Il est vrai que nous avions pris un retard certain au niveau du téléphone — les chansonniers s'en amusaient. Mais il aurait été malencontreux de ne pas profiter de la volonté politique de rattraper ce retard dans le temps pour ne pas faire un pas en avant et réaliser un progrès scientifique et technologique. Nos savants et nos ingénieurs avaient préparé le terrain dans nos centres de recherche. Nous avons fait ce pas et je crois très sincèrement que nous n'aurons pas à regretter ce choix.

Quant à ce qui pourrait être fait au niveau communautaire, inutile de vous rappeler ma passion pour l'Europe. J'ai personnellement travaillé au C.E.R.N. et j'ai pu constater que ce que l'un ou l'autre pays était incapable de réussir seul, ensemble nous pouvions y parvenir en nous enrichissant de nos complémentarités, de notre savoir-faire et de notre forme d'intelligence respectifs. Il est évident qu'en ce domaine si vaste de la télématique, l'Europe offre un terrain d'action où ses meilleurs enfants pourront travailler et ouvrir l'avenir.

ROCADE DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE

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

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Michel Sainte-Marie appelle l'attention de M. le ministre des transports sur l'urgence des solutions à apporter au problème engendré par la réalisation de la rocade de l'agglomération bordelaise.

« Depuis plusieurs années, les services de l'Etat poursuivent la construction de cette voie qui ceinturera les zones denses et centrales de la communauté urbaine de Bordeaux.

M. Michel Sainte-Marie. Monsieur le ministre des transports, j'appelle votre attention sur l'urgence des solutions à apporter au problème engendré par la réalisation de la rocade de l'agglomération bordelaise.

Depuis plusieurs années, les services de l'Etat poursuivent la construction de cette voie qui ceinturera les zones denses et centrales de la communauté urbaine de Bordeaux.

Cette importante infrastructure, qui intéresse, dans une première phase, la rive gauche de la Garonne, répond à une nécessité et à des objectifs incontestables, ne serait-ce qu'au regard de l'accessibilité aux zones industrielles périphériques, ou encore à un besoin impératif de réaliser un itinéraire d'évitement du centre de l'agglomération pour le trafic de transit, notamment des poids lourds.

Néanmoins, nul ne peut ignorer ni rester indifférent aux graves nuisances prévisibles qu'entraînera cet ouvrage pour le cadre de vie de la population riveraine, plus particulièrement dans sa section sud-ouest qui traverse les zones urbanisées de la commune de Pessac.

Réunis en table ronde, le 22 janvier, sous la présidence de M. le directeur départemental de l'équipement de la Gironde, il est apparu évident à l'ensemble des élus municipaux, départementaux, communautaires et aux représentants des associations que la solution des présents problèmes ne pouvait qu'être proportionnelle à la gravité de nuisance, en particulier de bruit, et dépendait d'un concours extraordinaire du maître d'ouvrage.

Le projet, dans ses caractéristiques actuelles, tel que les services l'envisagent et menacent de le mettre à exécution, est inacceptable, d'une part, pour les futurs riverains et, d'autre part, pour le député de la circonscription, président de la communauté urbaine que je suis, c'est-à-dire pour l'interprète légitime de l'ensemble de l'agglomération bordelaise, coresponsable avec M. le président du conseil général des collectivités directement intéressées.

Ces soucis d'environnement ont été sous-estimés lors de la programmation de cette infrastructure et des autorisations de construire.

A cet égard, je vous rappelle que les services de l'Etat ont laissé construire, avec l'assentiment de l'ancienne municipalité de Pessac, à proximité immédiate du tracé projeté de la rocade, une zone d'habitation publique et même un groupe scolaire, ainsi qu'un C.H.R.

« Cette importante infrastructure, qui intéresse, dans une première phase, la rive gauche, répond à une nécessité et à des objectifs incontestables, ne serait-ce qu'au regard de l'accessibilité aux zones industrielles périphériques, ou encore à l'impératif besoin de réaliser un itinéraire d'évitement du centre de l'agglomération pour le trafic de transit, notamment poids lourds.

« Néanmoins, nul ne peut ignorer ni rester indifférent aux graves nuisances prévisibles qu'entraînera cet ouvrage pour le cadre de vie de la population riveraine, plus particulièrement dans sa section sud-ouest qui traverse les zones urbanisées de la commune de Pessac.

« Réunis en table ronde, le 22 janvier, sous la présidence de M. le directeur départemental de l'équipement de la Gironde, il est apparu évident à l'ensemble des élus municipaux, départementaux, communautaires et aux représentants des associations que la solution des présents problèmes ne pouvait qu'être proportionnelle à la gravité de nuisance, en particulier de bruit, et dépendait d'un concours extraordinaire du maître d'ouvrage.

« Le projet dans ses caractéristiques actuelles, tel que les services l'envisagent et menacent de le mettre à exécution, est inacceptable, d'une part, pour les futurs riverains de la rocade menacés dans leur repos, dans leur existence même, et, d'autre part, pour le député de la circonscription, le président de la communauté urbaine, c'est-à-dire l'interprète légitime de l'ensemble de l'agglomération bordelaise, coresponsable avec M. le président du conseil général des collectivités directement intéressées.

« Ces soucis d'environnement ont été sous-estimés lors de la programmation de cette infrastructure et des autorisations de construire. A cet égard, M. Sainte-Marie rappelle que les services de l'Etat ont laissé construire, avec l'assentiment de l'ancienne municipalité de Pessac, à proximité immédiate du tracé projeté de la rocade, une zone d'habitation publique, l'ensemble de la Châtaigneraie, et même un groupe scolaire.

« Aussi, cette volonté de préserver la qualité de la vie devrait être réellement prise en compte, étant de la plus grande actualité, comme en témoignent les déclarations de M. le Président de la République ainsi que d'abondantes directives et proclamations ministérielles à ce sujet.

« En conséquence, M. Sainte-Marie demande à M. le ministre des transports si l'Etat envisage d'assumer pleinement ses responsabilités en mettant en œuvre les moyens nécessaires à une réelle protection des riverains pessacais de la rocade contre les nuisances de bruit prévisibles.

« A cet égard, seule serait acceptable une solution d'enterrement en tranchées couvertes avec damiers phoniques entre la R.N. 650 et le cimetière Intercommunal, c'est-à-dire au droit des Z.A.C. publiques d'habitation de Monballon I et II. »

En conséquence, je vous demande, monsieur le ministre des transports, si l'Etat envisage d'assumer pleinement ses responsabilités en mettant en œuvre les moyens nécessaires à une réelle protection des riverains pessacais de la rocade contre les nuisances de bruit prévisibles.

A cet égard, seule serait acceptable une solution d'enterrement en tranchées couvertes discontinuées à proximité des zones d'habitation et des écoles.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. J'ai déjà eu l'occasion de me pencher sur cette affaire, dont j'avais été saisi au début de l'année par le maire de Bordeaux et par différents parlementaires du département.

Les problèmes posés par les nuisances qu'entraînerait la réalisation de la rocade de Bordeaux dans la traversée de la commune de Pessac ont été examinés — je puis rassurer sur ce point le maire de cette commune — avec la plus grande attention et des variantes tendant à enterrer le plus possible cette rocade pour obtenir une meilleure protection phonique des riverains ont été étudiées. A ma demande, certaines sont encore en cours d'examen.

Le projet initial, tel qu'il a été déclaré d'utilité publique après enquête, dans sa section comprise entre l'avenue Kennedy à Mérignac et l'autoroute A 63, coûterait 106 millions de francs.

Une solution consistant à enterrer localement et complètement la rocade, sans d'ailleurs la couvrir, a été examinée; elle coûterait 318 millions de francs, c'est-à-dire trois fois plus. Un ouvrage très onéreux serait en effet nécessaire — si l'on retenait cette solution — pour éviter les infiltrations d'eau en provenance de la nappe phréatique et du ruisseau Le Penque.

Le coût d'une telle solution fait réfléchir et pose problème. Car si cette solution était retenue, le montant de la dépense serait si élevé qu'il serait de nature à compromettre la réalisation même de l'opération; les financements, qu'ils viennent de l'Etat ou des collectivités locales, seraient en effet difficiles à dégager avant longtemps.

En revanche, une autre solution, certes plus modeste, mais de nature à assurer tout de même aux riverains une protection phonique importante, a été également étudiée à ma demande. Elle consiste à abaisser le profil en long, dans la partie la plus critique, d'environ trois mètres, c'est-à-dire jusqu'à la cote où les problèmes d'infiltration d'eau restent solubles de façon relativement simple, et à prévoir aux endroits les plus exposés des protections par levées de terre et murs antibruit.

Cette solution coûterait plus cher que la solution initiale, car il faudrait déjà prévoir 17 millions de francs pour la protection phonique elle-même, somme non négligeable.

J'indique à M. Sainte-Marie que je suis orienté vers cette solution et que j'ai demandé au directeur départemental de l'équipement de revoir, sans en retarder l'exécution, l'implantation des ouvrages d'art qui sont dès à présent financés.

M. le président. La parole est à M. Sainte-Marie.

M. Michel Sainte-Marie. Monsieur le ministre, votre réponse n'apporte rien de très nouveau par rapport à ce que l'on nous avait déjà annoncé.

Vous doutez bien que, si je vous ai personnellement posé cette question en séance publique, c'était pour essayer de vous faire saisir la particulière gravité du problème que j'ai évoqué. Je ne vous étonnerai pas en vous disant que je ne suis pas satisfait de votre réponse que je considère comme plutôt vide.

Je ferai donc quelques commentaires sur cette réponse et sur la politique générale du Gouvernement.

Au fond, il semble que, pour le Gouvernement et pour la droite au pouvoir, la qualité de la vie, l'environnement ne sont que des slogans. Et votre réponse illustre parfaitement ce double langage qui me paraît être la marque du pouvoir que vous représentez.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Sainte-Marie. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, je comprends fort bien que vous puissiez porter un jugement sur la politique générale du Gouvernement ou sur certains points particuliers de celle-ci. Mais je crois avoir répondu à votre question de façon précise et pratique. Je vous ai dit que j'étais prêt à dégager 17 millions de francs, c'est-à-dire 1,7 milliard de cen-

times, pour la réalisation d'un certain nombre de protections phoniques qui accompagneraient la construction de la rocade en question, enterrée de trois mètres en certains points.

Si vous ne souhaitez pas que ces travaux soient effectués, dites-le moi : je ne les ferai pas réaliser !

M. Michel Sainte-Marie. Je crois, monsieur le ministre, qu'il y a toujours intérêt à laisser les orateurs, fussent-ils de l'opposition, s'exprimer totalement avant de faire une réponse à l'emporte-pièce.

Je poursuis donc le propos que j'avais l'intention de tenir.

Si j'ai été contraint de poser cette question en séance publique à l'Assemblée nationale, c'est que le silence ou une fin systématique de non-recevoir ont été opposés à mes diverses interventions.

Certes, votre collègue chargé de l'environnement a été, à plusieurs reprises, saisi de cette affaire, mais puisque les crédits dépendent de votre budget, vous m'êtes apparu comme étant le destinataire désigné de cette question.

Vous-même, monsieur le ministre, m'écriviez le 8 mars 1979 que vous « ne manquerez pas de me répondre sur le fond dans les meilleurs délais ».

Deux mois se sont écoulés.

J'aurais aimé vous rencontrer, avec les responsables de vos services, pour vous poser directement cette grave question, mais je suis conduit à faire cette intervention publique à l'Assemblée nationale, parce que vous m'avez oublié !

Depuis le 8 mars, en effet, plus rien ! Et vous conviendrez avec moi que, si nous venons d'avoir une réponse, c'est parce que nous l'avons quelque peu provoquée.

En premier lieu, permettez-moi d'être choqué par la différence que vous faites entre Paris, sa périphérie et les grandes villes ou régions de France; y aurait-il deux poids et deux mesures pour régler les mêmes problèmes suivant qu'ils se posent aux abords de la capitale ou dans une lointaine province ?

Sinon, pourquoi les protections mises en œuvre, à juste titre, en région parisienne — autoroutes B 6 à Gentilly et au Kremlin-Bicêtre, B 3 à Aulnay-sous-Bois, A 86 dans la traversée des communes d'Asnières, de Colombes et de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine — ne seraient-elles pas, monsieur le ministre, valables pour la métropole de l'Aquitaine ?

Nous devons bâtir non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir. Or, si ce projet de rocade se réalisait selon les termes de votre déclaration, ce ne sont pas quelques milliers, mais des dizaines de milliers de personnes, sur plusieurs générations, qui seraient irrémédiablement lésées dans leur cadre de vie.

Certes, la modestie des crédits inscrits pour la route au VII^e Plan nous faisait craindre que celle-ci ne soit tragiquement sacrifiée par l'Etat au cours des années 1976-1980 et que l'on ne fasse appel de plus en plus aux usagers et aux collectivités locales pour pallier ses carences par la procédure inadmissible, et que je tiens à dénoncer, des fonds de concours. Mes amis du groupe socialiste avaient raison de dénoncer, à longueur de discussions budgétaires annuelles, votre politique d'abandon en ce domaine.

Monsieur le ministre, le Gouvernement auquel vous appartenez ne veut pas comprendre la nécessité de prendre en compte les intérêts des populations riveraines de la rocade de Pessac, qui sont directement menacées dans leur environnement, dans leur cadre de vie. Il refuse de comprendre l'émotion, le trouble, la contestation des Pessacais et de leurs associations. M. le maire de Pessac, ville de plus de 55 000 habitants, présent dans les tribunes, est « monté », comme nous disons, à Paris pour en porter témoignage.

Il ne se passe pourtant pas de semaine sans que le Gouvernement arrête, au conseil des ministres du mercredi, des mesures semblant aller dans le sens d'une protection du cadre de vie et de l'environnement. Les circulaires se suivent, nombreuses et véhémentes, que vous signez. Elles n'ont qu'un défaut : elles sont inopérantes, faute des moyens financiers correspondants.

Jamais la pureté de l'air, la propreté et la tranquillité des villes n'ont été l'objet d'autant de colloques et de débats enthousiastes; mais votre réponse, monsieur le ministre, ferme la porte au nez de ceux qui ont pu se laisser bercer un temps par ces musiques douces. Vous reconnaîtrez toutefois que les socialistes n'ont jamais été de ceux-là.

A Pessac, c'est la droite municipale qui a autorisé, il y a plusieurs années, des constructions sociales à proximité immédiate du tracé de la future rocade. A Paris, c'est la droite gouvernementale qui refuse maintenant de donner à ces riverains les moyens de se protéger contre les nuisances accumulées.

Parlant ici en tant que député de la circonscription de Pessac, mais aussi au nom des riverains et des associations concernant cette rocade, qui est par ailleurs une nécessité pour la vie de la communauté urbaine de Bordeaux, je ne puis me contenter de dénoncer ici votre politique de faux-semblants.

Mais nous ne voulons fermer aucune porte. Il est encore temps de réexaminer la situation. Vous nous soumettez une proposition tragiquement insuffisante, mais qui mérite examen et, désormais, la concertation doit s'établir à partir de propositions qui marquent un certain progrès, même s'il est minime. A moins que la concertation ne soit, elle aussi, qu'un mot, comme le cadre de vie, comme l'environnement.

La concertation omniprésente dans les discours et proclamations gouvernementales et, par voie de conséquence, dans ceux des hauts responsables de l'administration doit maintenant prendre sa véritable dimension. Nous sommes à votre disposition, monsieur le ministre, pour l'engager.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Michel Sainte-Marie. J'en termine, monsieur le président. Monsieur le ministre, la lutte pour la défense de l'environnement sera certes longue et coûteuse, mais je crois sincèrement que c'est un prix qu'il convient de payer pour répondre aux aspirations légitimes des riverains, à Pessac, aspirations qui sont aussi celles de tous les Français.

Quoi qu'il en soit, chacun désormais jugera en ce domaine la politique gouvernementale aux actions engagées. Mais craignez qu'une position figée, fermée au dialogue ne rencontre l'opposition digne, mais vigoureuse, de ceux qu'il faudrait bien alors considérer comme des victimes d'une mauvaise politique.

M. le président. Monsieur le ministre, désirez-vous répondre à M. Sainte-Marie ?

M. le ministre des transports. Je souhaite répondre brièvement,

Je suis quand même très étonné, monsieur le député, par le ton de votre discours qui, pour le vieil habitué de cette maison que je suis, est inhabituel.

Je n'ai jamais — je dis bien : jamais ! — refusé à qui que ce soit la possibilité de travailler avec l'administration dont j'ai la responsabilité.

Pour prendre un exemple, hier matin, j'ai passé deux heures avec les élus du département de l'Isère, dont beaucoup appartiennent à l'opposition, pour essayer de traiter des problèmes concrets de façon concrète. Je tiens régulièrement de telles réunions quatre jours par semaine, je reçois pendant plusieurs heures des parlementaires, et cela d'ailleurs est parfaitement normal.

C'est donc aujourd'hui un procès d'intention qui m'est fait. Et il y a là, me semble-t-il, quelque injustice.

En effet, le président de l'Assemblée nationale, qui est maire de Bordeaux, m'avait, il y a plusieurs mois, entretenu des difficultés de Pessac ; vous-même, monsieur Sainte-Marie, dans une lettre que vous m'avez adressée en mars, m'aviez signalé ces problèmes. Or, ayant convoqué le directeur départemental, j'ai essayé, d'une façon aussi sereine que possible, de faire le point au sujet des solutions qu'il convenait de retenir.

D'abord, j'ai découvert l'ampleur du problème. Ensuite, j'ai constaté que la solution logique consistant à enterrer l'ouvrage — solution séduisante réclamée par certains — entraînerait un triplement des crédits nécessaires à la réalisation de celui-ci. Et comme le financement de l'opération devait être assuré à la fois par les collectivités locales et par l'Etat, la réalisation de la voie en question aurait été reportée à une date qui me paraissait difficilement acceptable, d'autant que je suis moi-même élu local.

Mais la présence de riverains exigeait que l'on traitât le problème. Alors, tenant compte de la topographie et surtout des problèmes posés par la présence d'une nappe phréatique, qui étaient totalement inconnus de moi avant que je n'examine le dossier, j'ai essayé de déterminer les solutions acceptables, même coûteuses, qui permettraient de ne pas perturber l'environnement à Pessac, et je vous ai indiqué celles qui pouvaient être retenues, et leur coût.

Enfin, je vous ai précisé que j'étais prêt à adopter la solution que le directeur départemental a été chargé, à ma demande, de proposer aux élus. C'est tout ! le Gouvernement, dans cette affaire, et le ministre des transports en particulier, ont essayé d'accomplir leur tâche de façon pragmatique, et l'on doit reconnaître que, si la situation est ce qu'elle est, ils n'en portent pas la responsabilité.

Vous avez tout à l'heure opposé le traitement qui serait réservé à certaines villes de province, lesquelles seraient pénalisées par l'action gouvernementale — vous parlez de Bordeaux — à celui qui serait accordé à certaines villes de la région parisienne, lesquelles seraient privilégiées, et vous avez cité Colombes ; je pense à cet égard que le député-maire de cette ville, présent dans cet hémicycle, pourra vous apporter quelques précisions.

Nous essayons de traiter les problèmes de tous les Français. Nous voulons régler d'une façon sereine ceux qui se posent à Pessac. Vous, vous souhaitez élever le débat à un niveau quasi idéologique : vous parlez de droite, de gauche, et vous prenez des positions de principe. Libre à vous ! Je vous ai fait une proposition. Vous me direz si vous la retenez ou non. Les choses seront faites ou non !

LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE

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

M. Eugène Berest. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, dans la matinée du vendredi 28 avril, de très bonne heure, je recevais un coup de téléphone des autorités maritimes de Brest, qui m'était destiné en tant que vice-président du Cedre — le centre d'études, de documentation et de recherche pour la lutte contre la pollution accidentelle des eaux. On me prévenait que deux navires pétroliers étaient entrés en collision à 35 milles nautiques d'Ouessant.

Monsieur le ministre, cela me rappelait des coups de téléphone identiques reçus depuis une dizaine d'années à propos des accidents du *Torrey Canyon*, du *Böhlen*, de l'*Olympic Bravery*, de l'*Amoco Cadiz*, du *Sea Valiant* — qui n'a pas causé de sinistre, mais représentait un danger de sinistre en baie de Douarnenez — et enfin du *Team Castor* et du *Gino*.

Cela fait beaucoup de coups de téléphone pour des raisons identiques en l'espace d'une dizaine d'années ! A Brest, monsieur le ministre, six heures du matin, ce n'est pas l'heure du laitier, c'est l'heure du pétrole !

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Eugène Berest expose à M. le ministre des transports qu'un an après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, un nouvel accident pétrolier vient de se produire dans les parages d'Ouessant. Ainsi s'aligne la série après le *Torrey Canyon*, l'*Olympic Bravery* ; après l'*Olympic Bravery*, le *Boehlen* ; après le *Boehlen*, l'*Amoco Cadiz* ; après l'*Amoco Cadiz*, le *Gino*. Chacun de ces sinistres a ses caractéristiques propres, aussi bien en ce qui concerne les circonstances dans lesquelles ils se sont produits que la nature du produit transporté et que les conséquences de l'accident. Cela montre, avec évidence, la nécessité de renforcer énergiquement la prévention et de prévoir les moyens de lutte contre la pollution sous tous les aspects qui peuvent se présenter. Aussi est-il amené à poser les questions suivantes :

« 1° 41 000 tonnes de produit pétrolier gisent dans l'épave du *Gino* à 120 mètres de profondeur, représentant un danger potentiel considérable pour la faune et pour la flore des fonds et pour les plages, danger dont les suites peuvent s'étendre sur de nombreuses années, constituant une pollution permanente. Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour juguler cette pollution ?

« 2° L'accident s'est produit en dehors des eaux territoriales françaises et en dehors de la zone où le trafic est réglementé. Le Gouvernement ne pense-t-il pas qu'il faut considérer l'ensemble de la Manche comme « l'avant-port commun de l'Europe » et organiser un trafic strictement réglementé dans l'ensemble de cet avant-port ?

« 3° La Manche étant ainsi considérée comme une « autoroute » maritime, le Gouvernement ne pense-t-il pas que l'institution d'un péage permettrait la constitution d'un fonds destiné à développer les moyens de prévention et de lutte contre la pollution éventuelle ?

« 4° Les pays touchés par la marée noire paient un lourd tribut à l'alimentation de l'Europe en énergie. Le Gouvernement ne pense-t-il pas que certains équipements lourds de lutte sont à prévoir dans un cadre européen, qu'il s'agisse des remorqueurs nécessaires pour tracter les super-pétroliers, des navires dépollueurs et allégeurs, des bâtiments chargés de la surveillance du trafic ? Ne serait-il pas indispensable, pour une coordination efficace des efforts, de prévoir la mise au point d'un « Plan Polmar européen » ?

« 5° Dans l'immédiat, le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter les crédits du Cedre, centre de lutte antipollution, qui a participé efficacement et immédiatement aux opérations engagées par la marine nationale après l'accident du 28 avril ?

« Dans la période qui a suivi la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, le Gouvernement français a pris des mesures qui permettent de dire qu'une politique de protection du milieu marin est désormais ébauchée. Le dernier accident montre que la menace subsiste et subsistera toujours et que cette politique doit être poursuivie et accentuée par un effort national, mais aussi par des dispositions prises en concertation avec nos partenaires européens. »

Le drame provient du fait que, jamais, les circonstances ne sont semblables, jamais les produits transportés ne sont identiques et jamais les conséquences du sinistre ne sont les mêmes.

Il est par conséquent nécessaire de prévoir, pour toutes les circonstances possibles, à la fois les mesures de protection et les mesures antipollution en cas de sinistre.

C'est la raison pour laquelle je vous pose les questions suivantes.

Première question. A l'heure actuelle, à quelque 50 milles nautiques de Brest, 41 000 tonnes de produits sont piégés dans un navire, par 126 mètres de fond, dans une zone fréquentée par les pêcheurs qui pratiquent le chalutage. Aucun risque n'est encouru, nous assure-t-on. Mais pour combien de temps ? Certains panneaux du navire sont déjà remontés à la surface.

Il est évident que ces produits représentent — et peut-être pour des années — un danger potentiel considérable pour la flore et la faune des fonds concernés et aussi, à cause des courants, des fonds voisins, pour le littoral.

Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour juguler cette pollution, le produit en cause gisant pour le moment dans les cotes du navire mais pouvant, un jour ou l'autre, en sortir ?

Deuxième question. L'accident s'est produit en dehors des eaux territoriales et en dehors de la zone où le trafic est réglementé. Dieu soit loué ! on a décidé, il y a quelques mois, de mettre en place une réglementation.

Dans ces conditions, le Gouvernement a-t-il l'intention de considérer — comme le suggérerait mon collègue Baudouin dans le rapport de la commission d'enquête sur l'accident de l'Amoco Cadiz — l'ensemble de la Manche comme « l'avant-port commun de l'Europe » et par conséquent d'y réglementer la circulation ?

Troisième question. Pour ravitailler l'Europe en énergie, on fait courir des risques énormes à certains pays européens et surtout à la région bretonne, puisque c'est elle qui supporte la pollution depuis une douzaine d'années.

La Manche étant considérée comme une « autoroute » maritime, le Gouvernement a-t-il l'intention d'instituer un péage, frappant en particulier les navires transportant des substances dangereuses et des hydrocarbures ? Ainsi, l'Etat français n'aurait plus toujours à payer les frais occasionnés par les sinistres ; ainsi les populations françaises, en particulier bretonnes, n'auraient plus toujours à payer, matériellement et moralement, comme ce fut le cas l'année dernière encore, les conséquences de tels sinistres.

Quatrième question. Ne serait-il pas absolument indispensable de prévoir, à l'échelle européenne, des moyens de lutte lourds contre la pollution ?

Soyons sérieux : nous demandons la création d'un corps de garde-côtes de surveillance. Nous n'aurons jamais, au niveau national, les moyens de disposer d'une garde-côtes efficace et surveillant toute la zone de passage, que cette mission soit assurée par la marine marchande ou par la marine nationale. Jamais la France ne pourra se doter de navires dépollueurs en nombre suffisant pour protéger ses propres côtes. Et la situation est la même pour les navires aillégiers et les remorqueurs, indispensables pour surveiller tout le trafic dans la Manche. Et, sur un autre plan, ne faudrait-il pas mettre au point un « plan Polmar européen » ?

Ma dernière question concerne peut-être davantage M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie, et je la pose en qualité de vice-président du Cedre.

Devant un tel sinistre, et puisque nous sommes certains qu'il n'y a rien à faire pour éviter tout risque, le Gouvernement est-il décidé à augmenter les moyens du Cedre, installé à Brest ? Après le dernier accident, ce centre de lutte contre la pollution a agi immédiatement — je peux en témoigner puisque j'y étais — et, vendredi, samedi, dimanche, lundi et les jours suivants, il a participé efficacement, avec les techniciens, aux opérations engagées. Trois quarts d'heure après le sinistre, il était présent à la préfecture maritime, au centre opérationnel de la marine nationale.

Allez-vous donner plus de moyens au Cedre pour lutter contre la pollution ?

M. Adrien Zeller et M. Henri Colombier. Très bien !

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Les questions de M. Berest portent sur des problèmes très récents et importants.

J'ai déjà pu expliquer l'action du Gouvernement en ces domaines en répondant à M. Guernier et à M. Le Drian ici même, et, ce matin encore, à M. Marcellin devant le Sénat. Sans doute aurai-je encore l'occasion de la préciser tout à l'heure à M. Le Pensec.

Avant de répondre à ces cinq questions, je rappellerai — bien que cela aille de soi — que, lors du grave accident qui, samedi dernier, peu après quatre heures du matin, a vu la collision de deux pétroliers, le *Gino* et le *Team Castor*, les services publics mis en place et accrus après la catastrophe de l'Amoco Cadiz ont fonctionné comme ils devaient : ils se sont révélés efficaces.

La collision s'est produite à soixante kilomètres à l'ouest des côtes bretonnes et à quarante kilomètres environ au sud du dispositif du rail d'Ouessant. Deux heures environ, ou deux heures un quart, après l'accident, deux navires de la marine nationale étaient sur la zone, ainsi qu'un remorqueur de haute mer. Quelques heures plus tard, quatorze navires étaient présents avec, à leur bord, des dispersants anti-pollution, car il y avait pollution immédiate. A 13 heures, après que l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et le Cedre eurent donné leur avis technique, le traitement contre la pollution pouvait commencer à être administré. Le lendemain, en fin d'après-midi, l'ensemble des zones était pratiquement traité.

Le système mis en place a donc été efficace pour le traitement de la pollution. Il n'empêche qu'un certain nombre de questions subsistent. Vous m'en avez posé cinq.

La première a trait aux suites de l'accident du *Gino*.

La cargaison de ce navire, qui git par 120 ou 130 mètres de fond, comprend 40 000 tonnes d'un produit très visqueux, conservé à 60 degrés centigrades pour rester à l'état liquide. Il tend à se solidifier progressivement lorsque la température ambiante tombe au-dessous de 30 degrés. Or il semble qu'au large d'Ouessant, à 120 ou 130 mètres de profondeur, la température de l'eau soit légèrement inférieure à 10 degrés. Par conséquent, le produit ne pourra ni remonter à la surface ni, sans doute, se disperser.

Ainsi, compte tenu de ces éléments, il s'agit moins de juguler une pollution existante que de surveiller la zone du naufrage et de mesurer les conséquences sur la côte d'un éventuel déversement du bitume aux abords de l'épave.

Mercredi dernier, j'ai déclaré qu'un navire de l'I. S. T. P. M., le *Roselys II*, opérerait, à partir d'aujourd'hui précisément, des chalutages pour examiner l'état actuel de la faune de la zone de l'épave. Il procédera également à un dragage des fonds marins pour vérifier si le phénomène de colmatage dont j'ai parlé tout à l'heure au Sénat — pour apaiser l'une des principales inquiétudes de M. Marcellin — se produit ou non. Cette surveillance sera répétée dans les semaines et les mois à venir, de façon à mesurer les évolutions possibles ultérieurement. Combien de temps se prolongera cette surveillance ? Tout le temps nécessaire, je tiens, sur ce point, à rassurer les élus de Bretagne. Les contrôles ne seront pas relâchés tant que les circonstances l'exigeront, et pendant une période suffisamment longue pour éviter les conséquences secondaires de cette catastrophe.

En outre, la coque du navire accidenté sera explorée. Si le dragage des fonds marins ne révèle aucune cassure de l'épave, c'est-à-dire aucun écoulement du liquide, une simple exploration par engin sonar, à partir de la surface, sera suffisante, semble-t-il.

Au contraire, s'il y avait écoulement du liquide visqueux, un examen bien plus complet de la coque serait indispensable, mais cette exploration ne peut pas être entreprise par le bateau de l'I. S. T. P. M. Un équipement sous-marin spécialisé pour ce genre d'opération est nécessaire. Un certain nombre d'entreprises ou de firmes françaises privées, de même que la marine nationale, en possèdent. Si besoin est, la coque sera explorée ainsi.

Nous avons donc pris, et nous continuons à le faire, le plus de précautions possible. Nous allons effectuer tous les examens envisageables. Nous y consacrerons le temps qu'il faudra en fonction des circonstances.

La deuxième question concerne les mesures à prendre pour la circulation dans la Manche. Immédiatement après l'accident très grave de l'Amoco Cadiz, j'avais rencontré mon homologue britannique afin de tenter de le convaincre de la nécessité d'organiser des rails de circulation décalés des côtes. A cet égard, s'est instaurée toute une discussion pour déterminer si le risque primordial est celui de la pollution ou celui de la collision. Sans prétendre que de telles discussions s'apparentent à des débats théologiques, je pense que l'on ne parviendra jamais à convaincre tout le monde. Les deux risques coexistent : mais les solutions acceptables contre l'un ne sont pas suffisantes pour l'autre.

Toujours est-il qu'en accord avec la Grande-Bretagne et les autres Etats concernés, nous avons pu rendre obligatoires dans la Manche, à compter du 1^{er} janvier 1979, deux dispositifs de séparation du trafic, l'un au large d'Ouessant — vous y avez fait allusion — l'autre au large des Casquets.

Ces mesures sont-elles suffisantes ? Non. Des études sont en cours, en liaison avec les autorités britanniques, en vue de mettre en place un dispositif continu allant d'Ouessant au Pas-de-Calais.

« Des études, toujours des études », me direz-vous : certes, mais le problème est extrêmement complexe d'autant que, dans la Manche, le nombre des croisements de bateaux est considérable. Avec l'administration britannique, et partant des diverses études, nous examinons l'hypothèse d'un système de navigation intégré pour l'ensemble de la Manche.

J'en viens à la troisième question, plus précise et d'une nature un peu différente. Un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures a été créé par une convention du 18 décembre 1971 publiée seulement par décret du 18 décembre 1978. A la demande de la France, le plafond de responsabilité vient d'être porté de 36 millions à 54 millions de dollars, somme qui n'est donc pas négligeable.

Là encore, des études sont en cours pour accroître les moyens de financement de la lutte contre la pollution marine, par le biais d'accords bilatéraux, dans le cadre de la Communauté, y compris dans celui de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Eh oui, encore des études : nous essayons perpétuellement d'améliorer nos acquis.

La quatrième question porte sur la coopération européenne en matière de lutte contre la pollution. Organisée, vous le savez, par l'accord de Bonn, de 1969, qui lie les huit Etats riverains de la mer du Nord et de la Manche, cette coopération prévoit une assistance mutuelle en cas de sinistre.

A mon avis, vous vous êtes montré sévère, monsieur Berest — l'inquiétude expliquait peut-être votre sévérité — à l'égard de l'insuffisance des moyens dont disposent les Etats riverains, car ces moyens ne sont pas négligeables.

Du côté français, ils vont d'ailleurs être accrus par l'acquisition ou la location de remorqueurs. M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie a lui-même indiqué, lors de précédentes réunions, que trois remorqueurs seraient mis à la disposition de son ministère pour lutter contre d'éventuels sinistres.

Dans le cadre tracé par l'accord général de Bonn, un plan d'intervention commun en Manche a été mis au point par la France et par la Grande-Bretagne. Sous l'appellation de « Manche plan », il est officiellement en vigueur depuis le mois de mai 1978. Il se perfectionne encore, car des investissements ont été consentis pour l'installation de radars de surveillance sur les côtes françaises ou britanniques. Un effort de balisage a été accompli. Il sera développé.

La cinquième question a trait au centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles, dont vous êtes vice-président, qui a été mis en place au cours de l'année 1978. L'Etat lui a accordé une dotation initiale non négligeable de deux millions et demi de francs, il faut y ajouter les prestations en nature attribuées par différents ministères, celui de l'environnement et du cadre de vie, sous la tutelle duquel le Cedre est placé, celui de la défense, celui de l'intérieur, et par le mien. N'oublions pas les prestations de services des douanes. Il a également reçu des subventions de collectivités locales, d'établissements publics et d'organismes privés.

Vous demandez, monsieur le député, un réexamen des moyens de financement du Cedre. Or, cet organisme vient d'être mis en place. A ma connaissance, le conseil d'administration n'a été installé que le mois dernier. Que certains éléments soient reconsidérés, je veux bien, mais il faudrait d'abord que le Cedre ait eu l'occasion de fonctionner. Hélas, l'incident qui a suscité votre question vient de lui en fournir une. Le Cedre, ainsi que l'I.S.T.P.M., institut scientifique et technique des pêches maritimes, ont été consultés avant l'utilisation de certains produits dépolluants destinés à traiter les nappes de fuel répandues à la suite de la collision entre le *Gino* et le *Team Castor*.

Pardonnez-moi d'avoir été un peu long, monsieur le député, mais vous aviez posé pratiquement cinq questions et je me suis efforcé de vous répondre aussi complètement que possible.

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

M. Eugène Berest. Monsieur le ministre, traditionnellement l'auteur d'une question déclare ne pas être satisfait par les réponses. Or, je le suis en partie par la vôtre.

Cependant, je vous demande d'imaginer un instant que les 41 000 tonnes de produits du *Gino* ne gisent pas au fond de la mer, qu'il se soit agi d'un produit léger : il se serait répandu depuis samedi matin, à l'ouest d'Ouessant, sur Ouessant et sur la côte bretonne, nord ou sud, en fonction de la direction des vents. Je vous affirme que les séances de ce matin et de mercredi dernier — je pense aux questions d'actualité — se seraient déroulées dans une tout autre atmosphère ! Le ciel en soit loué, les choses ne se sont pas produites ainsi. Cependant, le risque demeure.

A mon tour, monsieur le ministre, je répondrai à certaines de vos propositions.

J'appelle l'attention, j'allais dire de l'Assemblée, mais nous ne sommes qu'une dizaine, disons alors de mes collègues présents, sur le fait suivant car il est effarant : les responsabilités de l'accident ne sont pas connues.

A quatre heures du matin, un navire, le *Team Castor*, en éperonne un autre, le *Gino*, à 35 milles d'Ouessant. Le navire éperonné coule à dix heures du matin. Le navire éperonneur, lui, se dirige théoriquement vers Rotterdam. Telles sont les nouvelles qui m'ont été données à onze heures du matin à la préfecture maritime.

Dans la soirée et la matinée du lendemain, on apprend que le *Team Castor* se dirige finalement vers Falmouth. Le dimanche matin, à onze heures, nouvelle réunion de travail, à la préfecture maritime : on confirmait que le *Team Castor* faisait route vers Falmouth à six nœuds, la vitesse que lui permettait son état : vous avez vu des photos de l'avant du navire.

Ensuite, on apprend que de Falmouth le *Team Castor* repart finalement vers Rotterdam tranquillement. L'accident s'étant produit en dehors de nos eaux territoriales, nous ne pouvions absolument pas engager la moindre action. Si M. Fertil, administrateur maritime à Brest, a obtenu quatre heures de déclarations du commandant du *Gino*, c'est uniquement parce que ce commandant, celui du navire éperonné qui gisait au fond, a accepté — pure bonne volonté — de répondre aux questions des autorités françaises.

J'appelle l'attention sur le caractère effarant d'une telle situation.

M. le ministre des transports. Monsieur Berest, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Eugène Berest. Volontiers !

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

M. le ministre des transports. Monsieur Berest, je partage votre sentiment sur ce point.

C'est bien pourquoi le Gouvernement avait proposé au Parlement que l'Etat côtier soit autorisé à poursuivre le capitaine responsable d'un incident, volontaire ou non, même s'il s'était produit en dehors des eaux territoriales. Or vous le savez, monsieur Berest, le Gouvernement n'a pas été suivi. La portée des textes adoptés a été plus limitée qu'il ne le souhaitait.

Certains n'ont pas voulu approuver les dispositions que je préconisais parce qu'ils ont estimé que les responsabilités imputables aux capitaines auraient été excessives. En outre, des accords internationaux auraient été nécessaires pour les appliquer.

Néanmoins, comme vous, je regrette la tranquillité avec laquelle le navire éperonneur a pu poursuivre sa route sans qu'il nous soit possible d'entreprendre quoi que ce soit puisqu'il se trouvait hors des eaux territoriales.

M. Eugène Berest. Je vous remercie de ces précisions, mais j'invite mes collègues à comparer avec ce qui se serait passé pour un accident de la route.

Supposons que sur une autoroute ou une voie express, une voiture qui en a projeté une autre dans le fossé poursuive tout tranquillement sa route : c'est exactement ce qui s'est passé ces jours-ci dans la Manche ! L'éperonneur a fait ce qu'il a voulu. Je ne dis pas qu'il est responsable et d'ailleurs, mercredi dernier, vous avez vous-même fait état des déclarations du commandant du *Gino*. En tout cas, n'est-il pas effarant qu'aujourd'hui, six jours après la catastrophe, nous n'ayons toujours pas entendu la voix des responsables du *Team Castor* ? Vous avez déclaré ici, mercredi, qu'apparemment, au cours des heures qui ont précédé l'éperonnement, il n'avait répondu ni aux signaux optiques ni aux signaux sonores émanant du *Gino*, inquiet de la présence d'un autre navire sur sa route et par conséquent d'une collision possible.

Vous venez de me dire que l'Assemblée n'a pas suivi les propositions du Gouvernement : c'est un peu la réponse du berger à la bergère ! Moi, je me borne à vous décrire les conditions de la circulation des navires dans la Manche actuellement.

Vous avez reconnu que le Cedre avait été efficace. J'ai été le témoin — impartial, je l'espère — des événements de cette journée. Au « centre opérationnel marine » dès les premières heures de la matinée et les jours suivants, j'ai constaté que l'expérience de l'*Amoco Cadiz* nous avait permis, Dieu soit loué ! d'être un peu mieux armés pour combattre la pollution. Seulement, voilà : en dix ans, nous avons compté une demi-douzaine d'accidents. Nous ne pourrions pas toujours nous borner à nous réjouir d'être chaque fois mieux armés que pour l'accident précédent. Un jour, il faudra tout de même bien que nous soyons armés pour la prévention, oh, pas à 100 p. 100, c'est impossible, mais à 90 ou 95 p. 100, et dans une mesure aussi grande que possible en ce qui concerne la lutte contre la pollution.

Le Cedre a un budget, avez-vous dit. C'est exact, mais là aussi, quelle coïncidence ! Le Cedre avec son groupe de techniciens a été créé il y a longtemps. Mardi dernier, le conseil d'administration s'installe. Samedi matin, l'accident se produit ! Le budget de fonctionnement du Cedre ne s'élève pour le moment qu'à 172 millions de centimes. Ce n'est pas sa faute, mais j'ai pu le constater, un certain nombre d'informations ne sont pas encore en sa possession. Considérons, par exemple, le produit

défini samedi matin, comme étant le block carbone oil et qui se trouve être apparemment l'asphalte. Une expérimentation a été faite dans la nuit du samedi au dimanche au Havre, sur un produit similaire, un peu plus fluide, donc plus dangereux que celui de la cargaison du Gino. Elle avait pour but de savoir si, effectivement, à 50 degrés centigrades le produit était pompable. Tombé à une température de 10 degrés, il se prend en masse, c'est vrai, et il est pratiquement homogène.

Dans la nuit de samedi à dimanche, précisément, des scientifiques étaient en train de refaire des expériences à une échelle qui n'est pas de l'ordre de 41 000 tonnes ! Alors, monsieur le ministre, quand je demande pour le Cedre des ressources supplémentaires à bref délai, je ne veux pas dire du tout qu'on manque de moyens en France. Bien sûr, le remorqueur de Brest, l'Abeille, était sur les lieux quelques heures après l'accident, nous le savons bien, mais la situation du Gino ne permettait à ce remorqueur aucune intervention.

M. le président. Monsieur Berest, je suis obligé de vous demander de conclure.

M. Eugène Berest. Deux minutes, plus cinq minutes pour 41 000 tonnes de produits, c'est peu !

M. le président. Vous avez déjà dépassé votre temps de parole en posant cinq questions au lieu d'une.

M. Eugène Berest. Je conclus.

Le remorqueur national, c'est très bien. Mais si les neuf Etats européens — j'ajoute en effet l'Espagne, elle aussi en danger et qui a déjà subi, on l'a vu, un accident pétrolier — prévoyaient en coopération des remorqueurs, navires dépollueurs, il en coûterait tout de même moins cher à chacun pour intervenir efficacement de Brest à Falmouth, de Falmouth à Brest ou de Brest à la Corogne.

TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL

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

M. Adrien Zeller. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, ma question concerne le problème des transports collectifs par autobus en milieu rural ou pour les liaisons interurbaines. C'est un sujet dont on ne parle guère, en effet, et c'est pourquoi j'ai voulu poser cette question.

Pourtant, l'utilisation de ce mode de transport représente annuellement 480 millions de kilomètres. Il rend des services considérables, spécialement en zone rurale. Son rôle est plus important que les services omnibus de la S.N.C.F., car il concerne plus de voyageurs et dessert un territoire plus étendu. Or il est à peu près totalement délaissé par les pouvoirs publics et sa régression est de 10 p. 100 par an, ce qui est considérable.

Parler des disparités de traitement à son sujet peut paraître a priori surprenant. Elles apparaissent pourtant au moins de trois ordres, au terme de l'analyse comparative à laquelle je me suis livré, avec, notamment, les autres modes de transport collectif en zone urbaine.

La première a d'ailleurs déjà été notée dans les rapports du VII^e Plan : les réductions tarifaires de caractère social sont toujours limitées à la seule S. N. C. F., alors que ces documents recommandaient leur extension à l'ensemble des transports collectifs routiers, avec compensation de la part de l'Etat.

Deuxième disparité : il arrive que les collectivités locales aient à supporter la charge du déficit de ce type de réseau alors que, dans la région parisienne, l'Etat le subventionne à 70 p. 100 et que la S. N. C. F. bénéficie d'aides importantes qui dépassent, dit-on, le milliard de francs pour le maintien de services omnibus déficitaires.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Adrien Zeller attire l'attention de M. le ministre des transports sur l'intérêt et l'urgence de la mise au point d'une politique globale des transports en commun en milieu rural, notamment en ce qui concerne les transports par autobus. Il estime qu'il existe, à l'heure actuelle, une véritable disparité entre le milieu rural desservi par des lignes d'autobus en régression permanente, et le milieu urbain qui bénéficie d'autres systèmes de transports en commun auxquels sont accordés des subventions publiques ou le produit de taxes affectées. Par ailleurs, les réglementations en vigueur ne favorisent pas toujours le dynamisme des entreprises du secteur rural, alors que les expériences nouvelles de transport collectif restent en nombre limité. Il lui demande si, étant donné, d'une part, la crise de l'énergie et, d'autre part, la nécessité d'assurer une revitalisation du milieu rural, il n'estime pas nécessaire d'accorder à toutes les catégories de transports en commun des soutiens équivalents et de mettre en route une politique ambitieuse et souple d'encouragement public dans ce domaine. »

Troisième disparité : il apparaît, d'après mes investigations, que ce service bénéficie de 5 p. 100 seulement des sommes collectées au titre de ce qu'on appelle le « versement de transport ».

Enfin, je cite pour mémoire les disparités fiscales au niveau de la T.V.A., de la taxe sur les carburants, etc.

Au moment où nos problèmes d'économies d'énergie se posent de manière aiguë, où l'un des objectifs des pouvoirs publics est la revitalisation du milieu rural, j'aimerais connaître les intentions du ministère des transports dans ce domaine, étant précisé que, dans mon esprit, il ne faut pas confondre décentralisation des responsabilités juridiques en faveur des collectivités régionales ou départementales et désengagement financier de l'Etat.

En effet, même s'il y a pénurie de moyens financiers publics, il appartient à ce dernier de rétablir des conditions de traitement comparables.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Le problème que vous posez, monsieur le député, est réel et je puis vous assurer que, contrairement à vos affirmations, le ministère des transports s'en préoccupe vivement.

La question des transports interurbains de voyageurs à courte et moyenne distance est en effet fondamentale, et la désaffection des entreprises de transport en milieu rural à faible desserte de population, souvent inquiétante.

Et ne croyez pas que je vous fasse là une réponse « verbale ».

C'est ainsi qu'il y a huit jours, par exemple, et à la suite d'ailleurs d'une suggestion qui m'avait été faite lors du débat budgétaire au Sénat par le président du conseil général de la Mayenne, j'ai provoqué, sur ce point, la réunion d'une table ronde associant des transporteurs, des représentants de l'administration et de nombreux élus.

J'avais, en particulier, invité tous les présidents de conseils généraux ou leurs représentants ainsi que les membres des deux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Pendant deux jours, plus de deux cents personnes ont travaillé. Mais nous n'avons pas attendu la réunion d'une telle table ronde pour traiter du problème, et l'Etat ne s'est nullement désengagé bien que la plupart des expériences entreprises aient été le fait de collectivités locales.

A titre d'exemple, je rappelle que dans une région proche de la vôtre, la Meuse, a été mis en place assez systématiquement un système souple de desserte et de rabattement avec création de services de taxis à la demande.

Autre initiative : l'utilisation des cars scolaires par des adultes. En effet, alors que certaines lignes régulières disparaissent parce qu'elles sont déficitaires, paradoxalement, les possibilités de ce transport scolaire, très onéreux, qui dessert l'ensemble du territoire sont mal utilisées.

Il est vrai que la S. N. C. F. représente parfois une concurrence pour les transports interurbains, mais la véritable concurrence provient du grand développement de ce qu'on pourrait appeler le service automobile, plusieurs personnes s'entendant pour se rendre à leur travail dans une seule voiture.

L'Etat ne peut pas se désintéresser de ces problèmes car il resterait une sorte de population captive — mais l'expression est, bien sûr, abusive — qui comprendrait les jeunes ne disposant pas de moyens de transport, les personnes âgées et, pour une part, les femmes.

C'est pourquoi nous sommes bien décidés à traiter au fond ce problème dont la solution implique à la fois la survie de certaines entreprises, la coordination des différents types de transports et une meilleure utilisation des moyens mis à la disposition des usagers par l'Etat et les collectivités locales.

Certes, l'Etat ne saurait se désengager, mais il est clair que la plupart des décisions doivent être prises au niveau local. Or, l'une des choses qui m'ont le plus frappé depuis que j'assume ces responsabilités, c'est la multiplication des démarches entreprises par les élus ou par les sociétés auprès du ministère des transports à propos de problèmes qui devraient être résolus au niveau local.

En liaison avec M. d'Ornano, j'ai convoqué mardi prochain tous les directeurs départementaux de l'équipement de France à une journée de travail pour leur rappeler que les transports font partie de leurs responsabilités. Le Gouvernement, en tout cas, est parfaitement conscient de la nécessité de maintenir d'abord les transports interurbains, et de leur donner ensuite les moyens de ce maintien.

La décentralisation ne peut tout résoudre, elle constitue cependant un préalable. Il est, en effet, anormal qu'un problème se posant dans l'Aude, dans le Bas-Rhin ou dans la Sarthe

soit résolu dans des bureaux parisiens. Il doit l'être au niveau départemental, voire régional dans les cas où la région s'est dotée d'un schéma de transport.

Il existe, je le répète, des possibilités inutilisées. Je ne vais pas citer des exemples de ce que nous avons mis en pratique dans la Sarthe ou dans la Mayenne, où nous avons essayé de « ressusciter » un certain nombre de transports disparus. Ce sur quoi je veux insister est ceci : l'aide que peut apporter le ministère des transports à ce qui, au départ, est une expérience en milieu rural mais qui peut, par la suite, devenir permanent, est pratiquement analogue à l'aide qui existe pour les transports en milieu urbain.

Je tiens à la disposition de M. Zeller les résultats d'expériences mises sur pied dans une région où la densité de population était très faible, et qui fonctionnent bien.

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

M. Adrien Zeller. Je remercie M. le ministre pour sa réponse.

Le souci qu'il manifeste nous réconforte, nous les élus du secteur rural. Comme lui, je crois que la responsabilité des collectivités locales et notamment départementales est directement en cause. Cela dit, je note que, dans le compte rendu donné par la presse du colloque qu'il a organisé, on remarque surtout la notion de désengagement financier des pouvoirs publics. J'aurais aimé obtenir des précisions plus importantes sur les efforts financiers que l'Etat, à mon avis, ne peut pas ne pas faire dans un tel secteur, compte tenu des objectifs visés.

La notion d'expérience de transport collectif doit être dépassée. Il s'agit maintenant de fixer des règles d'intervention précises, voire automatiques, associant la responsabilité financière des collectivités locales et celle de l'Etat.

Enfin, les réductions de caractère social actuellement réservées au seul secteur de la S.N.C.F. vont-elles être étendues au secteur du transport par autobus s'il s'agit de compagnies privées ?

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

M. le ministre des transports. C'est dans le cadre de la discussion budgétaire que cette question pourra être évoquée et recevoir, éventuellement, une réponse.

M. le président. J'indique aux prochains orateurs que nous n'en sommes pas à la moitié de notre ordre du jour et que sept questions doivent encore être appelées ce matin. En conséquence, je les invite à respecter, autant que faire se peut, leur temps de parole.

LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE

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

M. Louis Le Pensec. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, on peut se demander si nous n'aurons pas un jour à regretter que, à la suite de la collision du 28 avril, un goéland n'ait pas été « mazouté ». L'émotion qui aurait été alors suscitée aurait sans doute conduit à ne pas laisser sombrer dans l'indifférence le nouveau problème qui nous est posé. On est en droit de se demander, en effet, si les pires des pollutions ne sont pas celles qui ne se voient pas.

La collision du *Gino* et du *Team Castor* a déjà été évoquée. Si des mesures ont été prises, depuis la précédente marée noire, le problème de la sécurité demeure posé dans toute sa

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Louis Le Pensec expose à M. le ministre des transports que chaque jour apporte son lot d'accidents réputés improbables et force est de constater que, devant l'accélération statistique des marées noires, on ne peut plus parler de fatalité ni esquiver les interrogations.

« Que ce drame se soit produit dans les eaux internationales ne change rien aux données du problème et l'absence de pollution visible ne diminue pas les risques énormes encourus par la faune halieutique. Mais, pour l'imminent, le Gouvernement se doit de donner à la représentation nationale les informations utiles sur ce nouveau drame, a fortiori devant une Assemblée qui, il y a moins d'un an, créait une commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz*.

« Il lui demande donc quelles réponses il compte apporter aux questions suivantes :

« 1° Quelles mesures seront prises pour annihiler la nocivité pour l'environnement de la cargaison du *Gino* ?

« 2° Quelles propositions fera la France à l'O.M.C.I. à la lumière des enseignements de cet accident ?

« 3° Quelles initiatives sont envisagées pour étendre et renforcer les normes de navigation des produits polluants et hautement dangereux au large des côtes ?

« 4° Quelles propositions seront faites pour que le droit en matière de pollution marine ne soit plus seulement orienté vers la protection des côtes, mais aussi vers celle de la mer, écosystème fondamental pour la vie ? »

gravité, dans toute sa diversité, et l'on ne peut pas se voiler la face : les statistiques relatives aux accidents en apporteront la preuve ; ces mesures demeurent encore insuffisantes.

Il faut le dire solennellement, la Bretagne, région à ce jour la plus exposée à ce type de pollution, ne supportera pas une nouvelle affaire de l'*Amoco Cadiz*, ni du point de vue des équilibres biologiques et écologiques ni du point de vue psychologique et politique. Si tout n'est pas fait immédiatement pour annihiler les risques, il est permis de redouter une explosion de violence. Et ce ne sont pas les quelques cars de C.R.S., les quelques graderes qui furent dans le passé les réponses habituelles du pouvoir, qui calmeront l'indignation.

D'ordinaire, lors de chaque marée noire, on entendait dire : « Plus jamais ça ! Il faut que ce soit la dernière ! » Nous n'avons rien entendu de tel cette fois-ci. Les propos officiels — ceux des pouvoirs publics, ceux des organismes scientifiques et techniques — furent trop lourdement rassurants. A force, il ont été systématiquement mis en doute et il y a crise de confiance.

Face à l'ampleur du problème, qui demeure, je souhaiterais poser un certain nombre de questions, notamment sur les circonstances de l'accident. Comment ne pas dire notre étonnement — mon collègue M. Berest en a fait état tout à l'heure — devant la minceur des informations sur le fait, somme toute peu banal, qu'un pétrolier en éperonne un autre, mette en péril des vies et poursuive ensuite sa route comme si de rien n'était ?

Devrons-nous créer une nouvelle commission d'enquête parlementaire pour reconstituer la chronologie des événements ?

Je signale à M. le ministre qu'au titre des dispositions de l'article 222 du T. N. O. C., texte non officiel composite, l'Etat côtier peut disposer d'un pouvoir d'intervention discrétionnaire au-delà des eaux territoriales, même dans la zone économique exclusive.

Deuxième question : comment expliquer le peu d'informations dont nous disposons à ce jour quant au diagnostic scientifique porté sur le produit immergé en quantité considérable au fond de l'océan ?

Troisième question : quelles suites ont-elles été données aux recommandations de la commission d'enquête parlementaire qui a travaillé pendant de longs mois ? Soixante-quinze de ces recommandations ont été formulées dans des domaines qui nous apparaissent capitaux.

Je n'en cite que quelques-unes. Nous suggérons un contrôle actif de la navigation et le caractère obligatoire du pilotage hauturier. Nous n'avons pas sous-estimé la complexité du problème. Il avait été prévu que la France le soumettrait à l'O.M.C.I. et qu'il serait examiné dans le cadre européen. Qu'en est-il exactement ?

De plus, la commission avait souhaité que la délégation française à la conférence du droit de la mer s'acharne à faire triompher une extension des pouvoirs de l'Etat côtier. Quelle suite a-t-il été donné à cette recommandation ?

Notre quarantième recommandation soulignait que l'extension des dispositifs de séparation de trafic rendait nécessaire la création de nouveaux centres de contrôle dans le prolongement de la Manche. Nul n'ignore, en effet, les limites du radar d'Ouessant. Quels projets peuvent être nourris en ce domaine ?

Quelle a été la contribution très concrète des instances communautaires à la lutte contre la pollution marine, notamment depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* ?

Enfin, la procédure des questions orales sans débat étant sans doute mal adaptée à l'appréhension d'un problème aussi vaste, M. le ministre prendra-t-il l'initiative à court terme d'un débat devant notre Assemblée pour faire le point sur la mise en œuvre des conclusions de la commission d'enquête parlementaire ?

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. M. Le Pensec m'a en fait posé quatre questions et même d'autres, complémentaires.

M. Louis Le Pensec. C'est vrai, monsieur le ministre !

M. le ministre des transports. Or, vous nous avez incités, monsieur le président, à être brefs.

Je m'efforcerais néanmoins de répondre à toutes ces questions. Si par hasard cela n'était pas le cas, je demanderais alors à M. Le Pensec de me le signaler afin que je lui fournisse des réponses écrites.

M. le président. Je rappelle que, s'agissant ce matin d'une séance de questions orales sans débat, chaque orateur ne doit en poser qu'une, et non quatre, auxquelles s'en ajoutent d'autres. Faute de quoi, ceux qui doivent lui succéder ne pourraient poser la leur et seraient donc lésés.

C'est pourquoi je vous invite, mes chers collègues, à vous limiter à une seule question et à respecter votre temps de parole : vous aviez deux minutes, monsieur Le Pensec, et vous en avez utilisé cinq. Votre intervention est d'un grand intérêt, je ne le nie pas, mais je me devais d'apporter ces précisions.

Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Ici, mercredi dernier et ce matin même dans mes réponses à M. Berest, d'une part, à M. Marcellin, au Sénat, d'autre part, j'ai indiqué qu'après la collision survenue au large d'Ouessant, notre problème était non pas de lutter contre la pollution apparente, ce qui a été fait durant les journées de samedi et de dimanche, mais de surveiller le lieu du naufrage pour détecter une éventuelle pollution en provenance de la cargaison du *Gino*.

Vous avez certainement écouté les précisions que j'ai données à M. Berest. La seule pollution certaine a été jusqu'à présent celle qui est due au combustible du pétrolier. Toutes les nappes ont été traitées au moyen de dispersants et de craie dès le dimanche après-midi. Nous n'avons pas utilisé des tonnages importants de produits parce que cela n'était pas nécessaire ; quatre tonnes de craie et 120 mètres cubes de produits concentrés, dits de troisième génération, de l'OSR 7 et du BP 1 100 WD, qui nous avaient été conseillés aussi bien par le Cedre que par l'I. S. T. P. M.

Nous commençons actuellement la surveillance du bateau au fond. Les caractéristiques du produit, que nous connaissons bien, puisqu'il s'agit du carbone Blackfit stock, sont telles que les craintes que l'on peut nourrir sont limitées. Néanmoins, comme je l'ai indiqué à M. Berest, toutes les précautions seront prises et la surveillance se prolongera aussi longtemps qu'il le faudra.

Depuis l'accident de l'*Amoco Cadiz*, la France a multiplié tant auprès de l'O. M. C. I. — organisation maritime consultative intergouvernementale — que de la Communauté européenne, les interventions pour renforcer les règles de sécurité en matière de navigation.

Le problème le plus important et le plus urgent à régler était celui de la navigation dans la Manche. Les dispositifs du rail de circulation ont été adoptés par l'O. M. C. I. Le système d'information facultative pour les navires transportant des hydrocarbures ou des produits polluants a été également mis en place et des travaux se poursuivent avec le Gouvernement britannique pour améliorer encore le dispositif de circulation dans la Manche.

Dès la semaine prochaine, c'est-à-dire dans quelques jours, l'O. M. C. I. sera informée de l'avancement de ces travaux qui sont menés avec le maximum de célérité.

Par ailleurs, un projet de convention sur le droit d'intervention de l'Etat côtier vient en discussion, à la demande de la France, à la prochaine réunion de l'O. M. C. I. en juin, car, tant qu'il n'y a pas d'unanimité, le texte composite n'est pas applicable. Cette convention prévoira l'obligation pour les navires qui ont un incident à bord d'informer l'Etat côtier — c'est ce qui a été fait d'ailleurs par le *Gino*. Cet Etat pourra intervenir au titre de l'assistance, non plus seulement en cas de danger grave et imminent, mais dès qu'un incident lui aura été indiqué.

Il aura la possibilité d'agir sur le navire en difficulté ou de donner l'ordre à des navires assistants de se porter au secours desdits navires en difficulté.

Cette obligation d'informer existe déjà à l'intérieur des eaux territoriales françaises en vertu du décret du 24 mars 1978. Elle a été reconnue par la conférence de la mer. Nous demandons à l'O. M. C. I. de la confirmer au plan du droit international maritime. Cette disposition juridique nouvelle demandée par la France est importante et devrait permettre de réduire encore les risques d'accident.

Les navires transportant des substances dangereuses doivent suivre les routes tracées pour les pétroliers dans les dispositifs de séparation du trafic entrés en vigueur au début de l'année au large d'Ouessant et des Casquets.

Aujourd'hui même, paraît au *Journal officiel* le décret énonçant les capacités requises pour exercer les fonctions de pilote hauturier en France. De telles dispositions existent en Grande-Bretagne et nous étudions avec ce pays l'organisation d'un pilotage hauturier systématique dans la Manche.

Par ailleurs, des sanctions aggravées ont été prévues par la loi du 2 janvier 1979 à l'encontre des capitaines des navires transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses qui commettent des infractions. Je regrette une nouvelle fois que l'Assemblée, comme le Sénat, n'ait pas suivi le Gouvernement car nous aurions été mieux informés. Néanmoins les informations que nous avons pu recueillir par voie aérienne, par

analyse, et surtout par l'audition du capitaine du *Gino* sont loin d'être négligeables. Un décret établissant une liste des matières dangereuses est actuellement soumis à la signature du ministre de l'Industrie ; je pense qu'il pourra être publié dans quelques jours.

Enfin — et c'est là un problème important que M. Le Pensec évoque dans le texte écrit de sa question — si le droit en matière de pollution marine ne reconnaît pas la notion de dommage causé à l'environnement marin indépendamment du préjudice subi par les personnes, il n'est pas pour autant orienté vers la seule protection des côtes ; les mesures d'indemnisation prises à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* le montrent clairement.

Vous me pardonnerez, monsieur Le Pensec, de n'avoir pu, faute de temps, aborder tous les problèmes qui se posent, mais j'ai essayé d'être le plus bref possible et de répondre à l'essentiel des préoccupations que vous aviez exprimées.

M. le président. La parole est à M. Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Je prends acte des déclarations de M. le ministre des transports et des initiatives prises par la France devant les instances internationales, notamment au niveau de l'O. M. C. I., ainsi que de la parution prochaine d'un décret relatif au pilotage hauturier.

M. le ministre des transports. Il a été publié ce matin même.

M. Louis Le Pensec. Nous n'étions pas censés en avoir déjà connaissance.

Je prends acte également des dispositions qui sont envisagées en ce qui concerne les matières dangereuses.

On est en effet en droit de se demander quelles auraient été les conséquences de l'épave d'un bateau tel que le *Pacific Fischer* avec sa cargaison à destination de La Hague.

Je présenterai cependant quelques remarques sur le traitement des nappes tel qu'il a pu être opéré à ce jour par la marine nationale. Ce problème me semble important et j'avais été quelque peu surpris de la précipitation dont a fait preuve la marine nationale pour neutraliser ces nappes. En effet, lors d'un récent colloque scientifique organisé à Brest par l'union des villes du littoral, tous les spécialistes des dispersants, notamment ceux de l'I. S. T. P. M., avaient rappelé les règles qu'il convenait d'observer dans le traitement des nappes de pétrole et avaient insisté sur la nécessité d'attendre une certaine évaporation des parties légères, qui sont les plus toxiques, avant de traiter les nappes. On est donc en droit de se demander si la marine nationale n'a pas eu, en l'occurrence, pour souci, ou pour consigne, de faire en sorte que la pollution ne se voie pas.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Louis Le Pensec. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, la marine nationale n'a utilisé les produits que je vous ai moi-même décrits et dont j'ai rappelé les noms tout à l'heure qu'en quantité limitée et après avoir recueilli l'avis de l'I. S. T. P. M. et du Cedre. Nous avons donc été très précautionneux, tout en étant, je crois, efficaces.

Les produits, qu'il s'agisse de craie ou de produits concentrés de la troisième génération, ont été déversés en quantités extrêmement limitées — 120 mètres cubes — c'est-à-dire que les effets de ces dispersants sur la flore ou sur la faune peuvent être considérés comme négligeables.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le ministre, nous n'allons pas ouvrir le grand débat scientifique qui oppose les partisans et les adversaires des dispersants, mais il est une donnée reconnue : les hydrocarbures sont des produits toxiques à mortalité immédiate. Lors du naufrage de l'*Amoco Cadiz*, quelque 100 000 tonnes d'animaux de toute espèce et de toute taille ont péri en quelques jours. Les nécroses et les malformations fréquentes que l'on observe encore actuellement sur les poissons du fond dans la baie de Lannion et de Morlaix attestent cette nocivité.

S'agissant de produits dangereux, tout doit être fait pour les extraire — je n'ai pas dit pour les neutraliser sur place — du milieu marin lorsqu'ils ont été répandus volontairement. Il est inexact de croire que la mer est en mesure de tout absorber, de tout diluer et de tout régénérer.

Disperser une nappe, c'est la faire disparaître à l'œil — et on peut concevoir le souci des autorités que la pollution ne se voie pas — mais il faut bien mesurer les incidences toxiques sur le milieu vivant.

C'est dire que tous les scientifiques sont désireux d'orienter leurs recherches dans le sens du ramassage des rejets pétroliers, par confinement, par agglomération, par ramassage en mer, par pompage, par concentration ; c'est dire que le projet de navire dépollueur-allègeur demeure d'une très grande actualité.

Nous aurons l'occasion d'interroger le Gouvernement sur l'avancement des recherches en ce domaine.

Par mon intervention, je n'ai pas voulu ouvrir quelques conflits mineurs en prenant prétexte de certaines carences, mais secouer une certaine chape d'indifférence qui pourrait nous réserver de tragiques réveils.

J'ai voulu aussi mettre en garde contre les risques potentiels énormes que représente la cargaison du *Gino* et contre l'accélération fantastique des accidents maritimes.

Nous aurons, hélas, à reparler de marées noires en dépit des assurances gouvernementales. On ne peut pas, selon nous, parler de la fatalité des accidents de la mer quand la responsabilité en incombe à la négligence humaine et à l'avidité des structures multinationales de l'argent. Les accidents maritimes sont une conséquence prévisible et quantifiable de la course aux profits à laquelle se livrent les pavillons et je ne crois pas sérieusement en la capacité et en la volonté politique du Gouvernement et de M. Barre, porte-parole patenté du libéralisme, pour pourfendre les sociétés multinationales du profit. J'ai déjà eu l'occasion de le souligner la semaine dernière lors de la procédure engagée par les collectivités locales bretonnes contre les multinationales polluantes.

En conclusion, je souhaite que l'accident du *Gino* ne soit pas seulement la cinquième catastrophe maritime, mais l'occasion d'une action novatrice à déclencher d'urgence et massivement contre la pollution maritime.

CONSTRUCTION D'UN PONT A AGEN

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

M. Christian Laurissergues. Monsieur le ministre, je ne reprendrai pas l'énoncé de ma question dont vous avez eu connaissance, j'essaierai plutôt d'en dégager l'esprit.

Le Lot-et-Garonne, département d'Aquitaine, est confronté, comme l'ensemble de cette région, à des problèmes importants dus à la crise économique et d'abord au chômage dont le développement devient tout particulièrement inquiétant car il frappe les jeunes de moins de vingt-cinq ans et les femmes.

Vous me permettrez de citer quelques chiffres pour bien illustrer mon propos. Alors qu'en juin 1974, il y avait en Aquitaine 20 375 demandeurs d'emploi, ils étaient 68 571 en mars 1979. Pour le Lot-et-Garonne, leur nombre est passé de 2 590 en juin 1974 à 7 689 en mars 1979, soit une augmentation de 297 p. 100. Près de 40 p. 100 ont moins de vingt-cinq ans et 65 p. 100 sont des femmes. En fait, 15 p. 100 de la population salariale est touchée.

A cette situation s'ajoutent maintenant les problèmes posés par l'éventuel élargissement de la Communauté économique européenne à la Grèce, au Portugal et surtout, en ce qui nous concerne, à l'Espagne.

Le Lot-et-Garonne, producteur important de fruits et légumes et disposant d'un vignoble de qualité, est directement exposé. Ses agriculteurs vont vivre des années difficiles où il faudra

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Christian Laurissergues expose à M. le ministre des transports que l'autoroute A 61, indispensable pour assurer le développement économique du département de Lot-et-Garonne, va dans quelques semaines atteindre Buzet. Au-delà de ce point, des problèmes importants vont exister tant que le tronçon Agen-Castelsarrasin n'aura pas été mis en service, et tant que le pont de Beauregard à Agen n'aura pas été construit.

« La solution d'attente retenue consiste à faire passer la circulation venant de la nationale 113 et allant vers Bordeaux par le pont de Pierre, et la traversée de la commune du Passage d'Agen, et celle venant de Bordeaux et allant vers Toulouse par la nationale 113.

« Il est à craindre que très rapidement nous nous acheminions vers une asphyxie de l'agglomération agenoise, des risques d'accidents très graves dans la traversée des communes, particulièrement de celle du Passage d'Agen, et un blocage important du pont de Pierre.

« Pour pallier ces difficultés, il est absolument impératif que soit construit le pont de Beauregard et pour ce faire que soient dégagés dès maintenant des crédits pour la mise en œuvre des études et la maîtrise du foncier, et qu'une décision ferme soit prise concernant l'ouverture du chantier.

« M. Laurissergues demande à M. le ministre s'il peut, sur ces points, sur le financement global de l'opération et sur les dates de réalisation, lui faire connaître ses intentions. »

envisager des reconversions et des adaptations, avec tout ce que cela peut comporter de pénible. Mais ils ne seront pas seuls. Le commerce et l'artisanat rural, par conséquent, subiront eux aussi des difficultés analogues. Des mesures devant permettre aux régions concernées de s'adapter sont prévues dans le cadre de ce que l'on appelle le plan décennal du grand Sud-Ouest.

Sur la portée de ces mesures, sur leur valeur et sur leur capacité à nous permettre de faire face, je ne porte pas pour l'instant de jugement, car ce n'est pas l'objet de ma question. Mais je constate malgré tout que l'Aquitaine, de l'avis de tous, a été, durant ces vingt dernières années, particulièrement délaissée. Le Lot-et-Garonne, par contrecoup, vous en conviendrez, n'échappe pas à cette situation. Le manque d'infrastructure et d'équipement a particulièrement gêné son développement.

L'annonce de la mise en chantier de l'autoroute A 61 a trouvé chez nous des échos très favorables, car nous estimons qu'elle peut représenter pour l'ensemble de notre activité économique un apport considérable. Elle arrivera à Buzet dans quelques semaines : si tout va bien, vers la fin de ce mois-ci, je crois.

Là, les difficultés commenceront, car le seul point de franchissement de la Garonne se situe sur le pont de Pierre existant à Agen. Ainsi une très grosse partie de l'ensemble de la circulation de l'autoroute, estimé à dix à douze mille véhicules par jour, viendra rejoindre les quinze à dix-huit mille véhicules dénombrés actuellement et les six à sept cents poids lourds déviés, du fait de l'interdiction qui leur est faite de traverser le pont de Layrac.

Si les solutions ne sont pas rapidement trouvées, nous nous acheminons vers une asphyxie de l'agglomération agenoise, vers des risques d'accidents très graves dans la traversée des communes, particulièrement de celle du passage d'Agen, et vers un blocage important du pont de Pierre, surtout aux heures de pointe.

Pour pallier ces difficultés, nous avons proposé que soit construit un deuxième pont au lieu-dit Beauregard. Nous avons donc besoin de connaître très exactement vos intentions concernant la mise en chantier de ce pont, la durée des travaux, le financement proposé, ainsi que les dates prévues pour l'arrivée de l'autoroute à l'échangeur de Gaussens, et la mise en service du tronçon Agen-Castelsarrasin.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le député, j'avais lu votre question et, pour suivre votre exposé, je m'étais procuré une carte. Or le début de votre intervention, sans me dérouter à proprement parler, m'a éloigné des problèmes de la circulation et des transports.

Le désenclavement du Sud-Ouest, comme vous le savez, fait l'objet d'un effort particulier de la part de l'Etat dans le cadre de la réalisation du programme d'action prioritaire n° 5 du VII^e Plan, qui vise à désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central et qui couvre dix régions, dont la région Aquitaine.

Cet effort exceptionnel porte, en premier lieu, sur la réalisation d'un important programme autoroutier. C'est ainsi que l'autoroute A 61 reliant Bordeaux à Narbonne devrait être terminée d'ici à deux ans ; j'aurai l'occasion très prochainement de vous en préciser la date de façon plus exacte. Cette voie, dite « autoroute des Deux Mers » dont les principales difficultés de réalisation résident dans la traversée de l'agglomération de Toulouse et dont une section jusqu'à Buzet doit être mise en service le 14 mai prochain, assurera l'ouverture de votre département vers la façade atlantique, d'une part, et vers la côte méditerranéenne, d'autre part, jouant ainsi un rôle déterminant en faveur du désenclavement et du développement du Sud-Ouest tout entier.

Bien entendu, si une autoroute est un atout pour le désenclavement et le développement des régions, elle n'est cependant pas suffisante, et ce programme doit être complété par la réalisation des opérations indispensables à l'accueil des autoroutes et à la diffusion du trafic dans les agglomérations, en particulier à Agen où il est prévu d'aménager une bretelle d'accès à l'autoroute A 61.

Comme j'ai eu l'occasion de le préciser à certains élus et au président du conseil général — ce qui ne saurait vous surprendre — cet aménagement, qui comporte notamment la réalisation au droit de Beauregard d'un ouvrage d'art exceptionnel de franchissement de la Garonne, d'une largeur de près de 300 mètres à cet endroit, s'intègre dans le cadre d'un schéma général de voirie actuellement en cours de discussion avec le district urbain d'Agen. C'est pourquoi je ne peux vous indiquer avec précision la date d'achèvement des travaux.

Cependant, afin de pouvoir lancer les travaux sans retard, j'ai décidé de dégager cette année un premier crédit d'études de 500 000 francs, afin de définir plus précisément les caracté-

ristiques administratives et techniques de cette opération, dont la réalisation doit permettre de valoriser l'apport économique de l'autoroute elle-même.

Je peux vous indiquer que l'autoroute arrivera à Buzet, en principe, le 14 mai prochain et qu'en deux ans, nonobstant les problèmes propres à Toulouse, l'autoroute joignant l'Atlantique à la Méditerranée sera terminée.

La liaison avec Agen est prévue, et ses modalités sont discutées avec le district urbain. Pour ne pas perdre de temps, j'ai d'ores et déjà dégagé des crédits d'études qui concernent essentiellement le pont de Beauregard.

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

M. Christian Laurissergues. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, mais dire qu'elle me satisfait pleinement serait aller au-delà de ma pensée.

Je sais bien que l'autoroute va arriver le 14 mai à Buzet. Mais ce qui me préoccupe, c'est précisément le tronçon Buzet—Agen.

Je suis inquiet de constater que, pour pénétrer dans l'agglomération agenaise la circulation devra passer par un pont qui, aujourd'hui est pratiquement saturé et traverser une commune urbaine où les accidents sont déjà nombreux, avec cette circonstance aggravante qu'il existe des établissements scolaires sur le pareours.

Des difficultés subsisteront tant que ne sera pas réalisé le raccordement de Castelsarrazin à Agen, et notamment le pont de Beauregard dont vous n'avez pratiquement rien dit. Des crédits d'études sont votés. Bien, mais quelle sera la durée approximative de la réalisation d'un tel pont ? Les crédits nécessaires à cette réalisation sont-ils inscrits quelque part ? Quel sera le financement d'ensemble et la répartition de celui-ci ?

Tel était l'objet de ma question, et si le début de mon intervention vous a un peu surpris, c'est parce que je tenais à vous faire sentir toute l'importance que ce problème revêt pour l'agglomération agenaise et pour l'ensemble du département du Lot-et-Garonne qui espère trouver dans cette opération le moyen d'abaisser le niveau du chômage.

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

M. le ministre des transports. La liaison entre l'échangeur proche d'Agen et cette ville pose un problème réel, et celui-ci est étudié. Si des crédits d'études n'avaient pas été dégagés vous auriez pu ensuite, et à juste titre, critiquer le choix de tel ou tel site. Mais j'ai pu prélever les crédits nécessaires, qui sont importants, et les confier au comité technique et à la direction départementale de l'équipement compétente.

Les études sont en cours et une discussion est engagée avec le district urbain d'Agen, car les problèmes que vous avez évoqués sont connus et ont déjà suscité l'intervention des élus locaux intéressés. Je ne puis donc vous donner les dates précises de réalisation puisqu'il faut, au préalable, recueillir l'accord des différentes parties concernées. En tout état de cause, je bon sens voudrait que cette réalisation intervienne le plus rapidement possible.

INDUSTRIE DU ROULEMENT A BILLES

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

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Dominique Frelaut attire l'attention du ministre de l'industrie sur la situation préoccupante du roulement à billes en France, confirmée par la menace de fermeture de l'entreprise S.K.F. de Bois-Colombes.

« Globalement, la production de roulements en France était de 49 000 tonnes en 1974. Après avoir fortement baissé en 1975 et 1976 elle se situait à 47 000 tonnes en 1977 et s'est stabilisée à ce niveau en 1978.

« Mesurée en volume, la consommation française de roulements à billes a constamment diminué depuis 1973. Alors qu'elle était de 1,353 million en 1973, elle n'était plus que de 1,196 million de francs en 1977 (en francs constants) soit une baisse de près de 12 p. 100.

« Parallèlement à la baisse de la production et de la consommation de roulements, les importations françaises n'ont pas cessé d'augmenter ces dernières années. De 1969 à 1976, les importations mesurées en volume ont augmenté de plus de 45 p. 100 (chiffres officiels). Sur la même période, il est intéressant de constater que les importations en provenance de la R.F.A. ont progressé de 55,5 p. 100, soit un taux supérieur à celui de la moyenne de tous les autres pays.

« Rapportée aux importations totales, la part de la R.F.A. a également augmenté : elle était de 33 p. 100 en 1969 et elle se situait à 35,7 p. 100 en 1976. La domination croissante de la R.F.A. sur l'économie française apparaît d'autant plus clairement que dans le même temps la part des importations en provenance d'Italie et du Royaume-Uni s'est maintenue.

M. Dominique Frelaut. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, ma question, si elle concerne une entreprise particulière, la société S. K. F., a également pour objet d'appeler votre attention sur la situation de l'industrie du roulement à billes en France.

Dans le texte de ma question, j'ai cité de nombreux chiffres relatifs à la production de cette industrie, aux exportations et aux importations, à l'équilibre de la balance commerciale, aux investissements de S. K. F., qui sont en régression, ce qui n'est pas sans nous inquiéter.

Le fait brutal, c'est la menace de fermeture de l'entreprise S. K. F. de Bois-Colombes par la société S. K. F.-France dirigée par la multinationale S. K. F.-Suède. La direction de cette entreprise qui emploie 539 salariés espère — mais les travailleurs ont évidemment une tout autre optique — fermer l'usine au mois de juillet.

Il est bon de rappeler que l'inspecteur du travail a refusé ces licenciements et que la direction qui avait attaqué des travailleurs qui s'étaient opposés au départ de machines a été déboutée, car il s'agissait bien d'un démantèlement de l'outil de travail.

L'entreprise est modernisable, et nous avons d'ailleurs remis à la direction un plan de modernisation. Elle est, au demeurant, déjà compétitive. Longtemps, la direction s'est abritée derrière un argument de la D. A. T. A. R. selon lequel, en région parisienne, elle ne pourrait obtenir l'autorisation de modernisation. Or le ministre de l'équipement d'alors, M. Fourcade, avait indiqué que la direction de S. K. F., qui avait construit de très nombreuses usines en province, pouvait très bien moderniser son usine de la région parisienne.

Mais élargissons le débat à l'ensemble de l'industrie des roulements à billes. Ce secteur emploie 15 000 salariés, et la société S. K. F., avec plus de 6 000 salariés, assure 40 p. 100 de la production. Mais l'industrie du roulement à billes va-t-elle connaître les mêmes difficultés que la sidérurgie, la machine-outil, la navale et la téléphonie devant les modifications technologiques en cours ? Il s'agit pourtant là de secteurs où la valeur ajoutée est forte. La production de ces produits finis devrait précisément être la vocation de pays industriels avancés comme le nôtre.

« Si l'on considère la variation de la couverture des importations par les exportations, la nomination de la R. F. A. est une nouvelle fois confirmée par les chiffres. La balance commerciale de roulements à billes avec la R. F. A. ne cesse de se détériorer depuis 1969. En valeur, le rapport exportations-importations était de 75,3 p. 100 en 1969. En 1976, il était de 66,6 p. 100, soit une baisse considérable. C'est-à-dire que les importations françaises de roulements en provenance de la R. F. A. ont progressé beaucoup plus vite que les exportations de la France vers ce pays.

« La part des importations de roulements dans la consommation française était de 32,5 p. 100 en 1973 et de 43,5 p. 100 en 1976.

« S'il est exact que l'industrie du roulement à billes en France subit les conséquences de la crise économique, il n'en reste pas moins qu'il existe une forte substitution des importations à la production nationale de roulements. D'autre part, il faut souligner que l'industrie automobile, en tant que premier client de l'industrie du roulement à billes, offre d'immenses possibilités pour ce secteur.

« Tous les chiffres révèlent clairement que la dépendance étrangère de la France dans le domaine du roulement à billes ne cesse de croître et plus précisément vis-à-vis de la R. F. A.

« La S. K. F., qui tient la première place à l'échelle mondiale est également le premier producteur français avec 40 p. 100 du marché. Cependant, depuis plusieurs années, cette firme procède à une restructuration de sa production à l'échelle mondiale priviliant la R. F. A. et l'Italie. Cette orientation est confirmée par l'annonce de la fermeture de la S. K. F. de Bois-Colombes pour le 31 juillet 1979 et les menaces qui pèsent sur Ivry. Non seulement la part des investissements de la S. K. F. en France a considérablement diminué (en francs constants, les investissements réalisés en France s'élevaient à 169,8 millions de francs en 1971 et ils n'étaient que de 54,1 millions de francs en 1976) mais ces derniers ont été orientés dans la production de roulements peu compétitifs comparativement au type des roulements produits en R. F. A.

« La situation du roulement à billes en France est donc très préoccupante. Pour cette raison, M. Frelaut et M. Gosnat avaient proposé, dans une lettre adressée à M. le ministre de l'industrie le 12 janvier 1979, qu'une rencontre soit organisée avec des collaborateurs des pouvoirs publics, des dirigeants des entreprises concernées, des représentants des organisations syndicales et des parlementaires élus dans les régions où sont implantées des usines de fabrication de roulements, afin de trouver des solutions pour relancer l'activité de l'industrie du roulement à billes en France.

« Cette réunion quadripartite est indispensable et M. Frelaut s'étonne que le ministre de l'industrie ait refusé de l'organiser.

« M. Frelaut rappelle au ministre de l'industrie que les difficultés de l'industrie du roulement à billes ne peuvent être expliquées par la concurrence japonaise. Les chiffres sont très significatifs puisque les importations japonaises qui étaient de 116 millions de francs en 1976 sont passées à 102 millions de francs en 1977 ; cette chute s'est poursuivie en 1978. »

On a constaté une baisse de la production et de la consommation de l'ordre de 4 p. 100. Mais il faut bien voir que les importations, essentiellement en provenance de la République fédérale d'Allemagne, ont augmenté de 45 p. 100 entre 1969 et 1976. En Allemagne fédérale, la production a progressé, pendant cette même période, de 55 p. 100. Le taux de pénétration des roulements est en France de l'ordre de 55 à 60 p. 100. Cela tient au fait que, dans le redéploiement des productions qui a concerné toutes les usines de S. K. F. dans le monde, on a privilégié la S. K. F. allemande en lui donnant à fabriquer les séries les plus compétitives, décision qui nous porte préjudice.

Face à cette augmentation des importations allemandes, monsieur le secrétaire d'Etat, que comptez-vous faire pour combattre la tendance à la marginalisation de notre industrie du roulement à billes — car la S. N. R. connaît un certain développement de ses productions — du moins des filiales françaises de S. K. F. au profit des filiales allemandes de cette société ?

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Frelaut.

M. Dominique Frelaut. Je tiendrai compte de ce dépassement dans ma réponse, monsieur le président.

M. le président. C'est moi qui en tiendrai compte, mon cher collègue.

M. Dominique Frelaut. Avec mon collègue M. Gosnat, j'ai demandé l'organisation d'une réunion quadripartite dans une lettre adressée à M. le ministre de l'industrie le 12 janvier dernier. Nous n'avons toujours pas reçu de réponse. Si le Gouvernement est hostile au principe de rencontres quadripartites, qu'il organise donc des réunions bipartites, d'une part, entre les syndicats et les élus et les représentants du ministère, et, d'autre part, entre ces derniers et le patronat. De telles réunions sont indispensables car il faut mettre en place la concertation.

La multinationale S. K. F. porte atteinte au secteur national du roulement à billes en réduisant ses investissements dans ce domaine en France, ainsi que le démontre une citation révélatrice du président de S. K. F.-France : « En ce qui nous concerne, nous avons de quoi financer nos investissements pour l'année 1978 et nous aurions pu financer 60 millions de francs, mais la société mère en a décidé autrement et, donc, nous arrêterons à 40 millions de francs, ce qui nous permettra quand même de faire un assez grand nombre de choses. »

Peut-être, mais cela ne permettra certainement pas de sauver l'entreprise S. K. F. à Bois-Colombes.

Nous protestons contre cette marginalisation de l'industrie du roulement à billes en France par le canal de la société S. K. F. qui détient 40 p. 100 de la production, d'autant qu'elle semble opérer une reconversion vers l'industrie aéronautique en laissant entrer les investissements dans le secteur du roulement à billes, ce qui accentuera, en l'occurrence, la désindustrialisation de la région parisienne avec la fermeture des usines de Bois-Colombes et d'Ivry.

Bref, monsieur le secrétaire d'Etat, que compte faire le ministère de l'industrie pour que le secteur des roulements à billes connaisse l'expansion qui devrait être la sienne dans un pays comme le nôtre ?

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, votre question est importante, et je vous confirme tout l'intérêt que le Gouvernement porte à l'équilibre et au bon développement des secteurs industriels français.

Dans l'interprétation des chiffres cités, il convient de distinguer ceux qui concernent des roulements toutes catégories — à billes, à rouleaux coniques, à galets, à aiguilles et leurs pièces détachées — de ceux qui se rapportent à un type bien déterminé de roulements. Ce marché est constitué d'une famille complexe et étendue de produits différents.

Le ministre de l'industrie a déjà eu l'occasion ici même d'exposer quelle était la situation de cette industrie dont les difficultés actuelles proviennent de la combinaison de trois éléments essentiels : une conjoncture économique difficile, l'évolution technologique et une surcapacité mondiale de la production.

Je voudrais insister, pour cadrer ma réponse, sur ces deux derniers points.

Le marché de la mécanique tend à se restreindre par suite du développement de l'électronique. L'utilisation des éléments tournants, source d'usure, est évitée chaque fois que cela est possible. De nouveaux matériaux de frottement tendent à supplanter les roulements. Cela conduit globalement la consommation intérieure française de roulements au ralentissement. Cette évolution n'est d'ailleurs pas particulière à la France,

puisque nos voisins sont dans la même situation. Le taux de croissance de la demande, qui était de l'ordre de 6 à 7 p. 100 par an, est tombé à 2 ou 3 p. 100.

Le phénomène de surinvestissement dans ce secteur qui a eu lieu vers les années 1970-1971 se poursuit, malheureusement pour nous, dans les pays de l'Est qui ont trouvé dans le roulement une source de devises importante en raison de la facilité du transport et d'une standardisation poussée. En effet, en Europe, la capacité de production est actuellement utilisée en moyenne à 70 p. 100 pour les roulements à billes et à 80 p. 100 pour les roulements à rouleaux coniques.

Cela explique que chaque entreprise tente d'obtenir le maximum de marchés et à des prix qui, pour faire face à la concurrence japonaise et des pays de l'Est, se situent souvent à des niveaux trop bas.

Je vous rappelle que les prix moyens au kilogramme des roulements à billes à l'importation étaient, en 1978, les suivants : pour les produits en provenance des pays autres que le Japon et les pays de l'Est, 48,25 francs ; pour ceux en provenance du Japon, 33,24 francs ; pour ceux en provenance des pays de l'Est, 16,68 francs.

Pour les roulements à rouleaux coniques, les prix étaient respectivement de 33,17 francs, 25,38 francs et 16,74 francs.

Vous comprendrez donc que, dans une telle situation de concurrence, la pression sur les prix soit importante. Il en résulte que les marges qui permettent aux entreprises d'investir sont d'autant plus faibles, car il ne s'agit pas actuellement d'investir autrement qu'en vue d'accroître la productivité pour conserver une certaine compétitivité.

A ce propos, je vous précise que les investissements du groupe S. K. F.-France ont été les suivants ces dernières années : 1970 : 60,8 millions de francs ; 1971 : 106,1 millions de francs ; 1972 : 92,8 millions de francs ; 1973 : 55 millions de francs ; 1974 : 38,1 millions de francs ; 1975 : 58 millions de francs ; 1976 : 54,1 millions de francs ; 1977 : 37,7 millions de francs ; 1978 : 43,1 millions de francs.

M. Dominique Frelaut. Les investissements diminuent.

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. En effet !

En ce qui concerne les investissements, l'année 1971 que vous citez ne constitue pas une référence significative car, comme l'année 1972, elle a été une année de forts investissements avec, en particulier, l'unité de Fontenay-le-Comte.

Je vous rappelle aussi, monsieur le député, que cette situation n'est pas propre à la France, et que même la Suède rencontre des difficultés avec des baisses sensibles des investissements de production.

Le ministère de l'industrie partage donc votre préoccupation au sujet de l'industrie du roulement en France.

En ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, si, effectivement, notre taux de couverture en tonnage dans le domaine des roulements à billes est faible — 33 p. 100 en 1976, 50 p. 100 en 1977, 44 p. 100 en 1978 — dans le domaine des roulements à rouleaux coniques, les rapports s'inversent : 1,2 en 1976, 1,86 en 1977 et même 3,35 en 1978.

Tous types de roulements confondus, cela ramène notre taux de couverture en tonnage avec la République fédérale d'Allemagne à environ 90 p. 100 en 1978, contre 84 p. 100 en 1976. Cette situation de déficit n'est d'ailleurs pas originale. Nous devons pas que la consommation intérieure allemande représente environ deux fois et demie celle de la France, ce qui explique que ce pays possède une gamme de roulements plus large, une complémentarité des fabrications qui, à l'intérieur de la Communauté européenne, s'inscrit dans un cadre de concurrence.

Je vous rappellerai enfin, monsieur le député, pour marquer le souci des pouvoirs publics français de protéger ce marché, que la France vient d'appuyer la nouvelle plainte pour dumping contre le Japon et les pays de l'Est déposée à Bruxelles par la profession européenne du roulement.

M. Dominique Frelaut. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne m'avez pas répondu au sujet de la réunion que j'ai demandée avec mon collègue Gosnat. C'est pourtant là un point essentiel !

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. Je ferai ce soir personnellement part à M. le ministre de l'industrie de votre demande de réunion.

En la matière, les responsabilités sont nécessairement à la fois disjointes et communes. L'Etat souhaite qu'une large négociation s'établisse entre partenaires sociaux. Nous sommes toujours prêts à la concertation, et M. le Premier ministre a rappelé les nuances que nous établissons entre la négociation et la concertation sur des affaires à caractère social et économique.

M. le président. La parole est à M. Frelaut qui va certainement tenir compte de l'engagement qu'il a pris dans sa précédente intervention.

M. Dominique Frelaut. Je rappelle encore une fois que, alors que nous avons demandé une réunion de concertation dès le mois de janvier, nous n'avons toujours pas reçu de réponse, même pas par écrit.

Je crois avoir compris que, pour des questions de principe, le ministère est opposé à la tenue d'une réunion quadripartite regroupant les organisations syndicales, le patronat, les élus et des représentants de l'administration. Dans ce cas, organisez des réunions bipartites. Que les représentants du ministère de l'industrie rencontrent ceux des organisations syndicales et ultérieurement ceux du patronat. Cela doit être conduit par le ministère de l'industrie, puisque le ministère du travail affirme qu'il s'agit là d'un problème industriel. Il faut mettre à profit le délai que laisse le refus des licenciements par l'inspecteur du travail.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'avez pas répondu à la question fondamentale qui est de savoir comment on pourra limiter les importations, notamment en provenance d'Allemagne fédérale. En 1973, la consommation française était couverte à 32,5 p. 100 par les importations ; en 1976, ce pourcentage était passé à 43,5 p. 100. Ces chiffres sont éloquentes.

Notre balance commerciale avec la République fédérale d'Allemagne se détériore. Le rapport de couverture des importations par les exportations était de 75,3 p. 100 en 1969 ; il est tombé à 66,6 p. 100 en 1976. Le vrai problème est là, et il ne faut pas surestimer celui que pourraient poser les importations en provenance des pays de l'Est ou du Japon, ces dernières ayant d'ailleurs tendance à diminuer en 1978.

Le problème majeur est celui de l'entrée en France de produits allemands par le canal des filiales de la S.K.F. L'entreprise S.K.F. cherche à s'en sortir en procédant à des exportations à l'étranger qui, comme vous l'avez avoué vous-même, se font souvent à perte.

Pour que le marché à l'exportation soit valable, celui-ci doit être soutenu par le marché intérieur. Les secteurs de l'automobile et de la construction ferroviaire sont de grands utilisateurs de roulements à billes. L'industrie automobile qui connaît un développement certain constitue le débouché principal de cette production puisqu'elle en absorbe plus de 40 p. 100. Ce secteur n'est donc pas en difficulté, aussi conviendrait-il de chercher des solutions dans cette direction.

L'évolution des investissements n'est pas acceptable. La part de S. K. F.-France dans l'ensemble du groupe était de 13,3 p. 100 en 1971. Elle est tombée à 5 p. 100 en 1977 alors que, la même année, la part de la R.F.A. était de 19 p. 100 et celles de l'Italie et de la Grande-Bretagne de 13 p. 100 chacune. En 1977, la société S. K. F. a investi 129 millions de couronnes en R. F. A. contre 31,6 millions en France.

Les chiffres que vous avez vous-même cités traduisent la diminution des investissements de S.K.F. qui tente de se reconvertir dans le secteur de l'aéronautique. Nous n'y voyons aucun inconvénient si cela n'aboutit pas à la marginalisation du plus puissant établissement de fabrication de roulements à billes. Cette potentialité nationale risque d'être durement touchée et de placer la France dans un état de plus grande dépendance.

A cet égard, je vous cite l'exemple du secteur de la machine-outil qui bénéficie d'aides à l'investissement. Mais une machine sur deux venant d'Allemagne, l'aide à l'investissement servira aux industriels français à acheter des machines allemandes, l'industrie de la machine-outil ayant été liquidée en France.

Ne renouvelons pas les mêmes erreurs avec l'industrie du roulement à billes et prenons des mesures pour défendre notre marché, y compris à l'intérieur du Marché commun où il subit les plus importants assauts. Cela est essentiel pour le maintien de ce secteur industriel qui est indispensable sur les plans du développement et de l'indépendance économiques comme sur le plan humain puisqu'il emploie 15 000 personnes.

MESURES D'AIDE AUX TAXIS

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

M. Edouard Frédéric-Dupont. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Industrie, aucune profession n'est actuellement aussi matraquée par le Gouvernement que celle des

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Edouard Frédéric-Dupont, qui constate que le prix de l'essence a augmenté depuis 1968 de 164,5 p. 100, celui du gazole de 160 p. 100, que l'indice minimum des prix des voitures particulières a augmenté de 250,1 p. 100, alors que le pourcentage d'augmentation des tarifs des taxis parisiens n'est que de 97 p. 100, demande à M. le ministre de l'économie quelles mesures il compte prendre pour empêcher l'aggravation de la crise des taxis, soit par une détaxe forfaitaire des carburants utilisés par les chauffeurs de taxis, soit par une augmentation des tarifs, soit par une utilisation préférentielle du gaz liquéfié. »

chauffeurs de taxi. Les artisans ne gagnent plus leur vie, les salariés, payés au quart du compteur, touchent des salaires de misère.

Je citerai des chiffres. De 1968 au 1^{er} janvier 1979, l'essence a augmenté de 164,5 p. 100, le tarif des chauffeurs de taxi de 97 p. 100. Le gazole a augmenté de 160 p. 100, le tarif des chauffeurs de 97 p. 100. Le prix d'achat des voitures, selon le chiffre le plus bas communiqué par la préfecture de police, a augmenté de 252 p. 100, le tarif des chauffeurs de 97 p. 100. Depuis le 1^{er} janvier 1979, le gazole est passé de 1,62 franc à 1,72 franc ; le 10 février, il a encore augmenté, passant de 1,72 franc à 1,79 franc et une hausse de 4 à 5 p. 100 est prévisible le mois prochain.

Des promesses avaient été faites jadis aux chauffeurs de taxi. Quelles mesures comptez-vous prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, pour leur venir en aide ?

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 vous remercie d'avoir posé cette question. Nous connaissons tous l'attention que vous portez aux différentes populations professionnelles de l'agglomération parisienne et j'ai constaté moi-même, en étudiant le dossier, que vous vous préoccupez très régulièrement de la situation des chauffeurs de taxi qui constituent l'un des rouages de la vie quotidienne.

En matière fiscale, les exploitants de taxis bénéficient d'un certain nombre d'avantages. C'est ainsi que les chauffeurs de taxi indépendants sont soumis, soit au régime du forfait, soit à celui du bénéfice réel simplifié, avec la possibilité d'obtenir un abattement de 20 p. 100 sur le bénéfice imposable s'ils adhèrent à un centre de gestion agréé.

Au regard de la taxe professionnelle, les exploitants de taxis peuvent en être exonérés s'ils disposent de deux voitures au maximum et s'ils respectent le tarif réglementaire. Ils peuvent, en outre, déduire la taxe sur la valeur ajoutée qui a grevé l'acquisition de leur véhicule, ou en obtenir éventuellement le remboursement.

Enfin, les exploitants de taxis sont exonérés de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, c'est-à-dire de la vignette.

Je tenais à faire ce rappel pour l'information de l'Assemblée.

Quant à la détaxation totale ou partielle des carburants qu'ils utilisent, il ne paraît pas possible d'envisager une mesure tendant à modifier la législation sur ce point. Une telle mesure se traduirait par des pertes importantes pour le budget. Ces pertes de recettes se trouveraient accrues du fait que l'avantage fiscal sollicité ne pourrait être limité aux seuls taxis. De plus, cette détaxation impliquerait la mise en place d'un système de contrôle de la destination effective du carburant, ce qui compliquerait nécessairement la technique de l'impôt et aggraverait d'autant les obligations des redevables.

Par ailleurs, les pouvoirs publics ont porté une attention permanente à l'évolution et à l'adaptation des tarifs. Les tarifs des taxis ont été réajustés au début de 1979. L'augmentation de la course moyenne est de 1,30 franc à 1,45 franc. Des réajustements particuliers ont été opérés dans les départements où le montant de la course moyenne était inférieur à 13 francs. Dans les villes et les agglomérations où les taxis rencontrent, dans l'exercice de leur activité, une gêne notoire en raison des difficultés de la circulation, les préfets ont pu décider un minimum de perception dans la limite de 9 francs de jour ou de 12 francs de nuit. La distance comprise dans la prise en charge a pu être ramenée à 250 mètres. Enfin, un tarif majoré — le tarif de nuit — peut être appliqué le dimanche et les jours fériés dans les départements où cette disposition n'existait pas encore. Les dispositions ont été prises dans la plupart des départements pour que les nouveaux prix puissent être appliqués à partir du 15 janvier

Le dernier point de votre question évoquait la possibilité pour les chauffeurs de taxis d'utiliser le gaz de pétrole liquéfié comme carburant. Je vous précise que l'arrêté du 22 décembre 1978, qui dresse la liste des carburants autorisés et qui a été publié au Journal officiel du 28 décembre 1978, prévoit, dans son article 4, la possibilité d'utiliser de manière exclusive le gaz de pétrole liquéfié pour la carburation. Cette possibilité est assortie

d'une contrainte d'emploi de réservoir fixe à l'exclusion de toute autre possibilité, ce qui interdit donc l'utilisation des bouteilles amovibles.

Ces bases juridiques parfaitement claires permettent à la distribution de gaz de pétrole liquéfié carburant de se développer. Aucune contrainte technique, administrative ou juridique ne restreint donc la possibilité de choix, à tout moment, entre les filières de distribution existantes. En revanche, il existe une limitation d'ordre économique importante à la diffusion générale de ce nouveau carburant. Les investissements nécessaires pour l'équipement des postes de distribution sont, en effet, très élevés et les sociétés distributrices de gaz liquéfiés qui s'intéressent à ce nouveau débouché ne pourront pas installer des stations sur tout le territoire national, en tout cas pas avant plusieurs années.

Dans ces conditions, il est à craindre que les possibilités de ravitaillement soient limitées, dans un premier temps au moins, à la périphérie de quelques grandes agglomérations.

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont.

M. Edouard Frédéric-Dupont. Monsieur le secrétaire d'Etat, je regrette que ce problème ne relève pas de votre compétence mais de celle de la direction du budget qui est à l'origine du malheur des chauffeurs de taxi. En effet, j'ai souvent remarqué le caractère humain de vos interventions et de vos initiatives ; et les chauffeurs de taxi seraient certainement désireux que vous soyez le maître de leur destin.

En réalité, votre réponse est négative. Avant la guerre, un décret du 8 juillet 1937 a autorisé les chauffeurs de taxi à bénéficier d'une détaxe forfaitaire de leur carburant, mais cette disposition a été supprimée par le gouvernement de Vichy le 7 mars 1944. Pourtant, à l'époque, on n'a constaté aucune fraude. Pourquoi ne pas rétablir cette détaxe qui permettrait de ne pas augmenter les tarifs, dans l'intérêt d'ailleurs du public ?

Par ailleurs, vous avez évoqué la possibilité d'utilisation du gaz liquéfié. Les chauffeurs de taxi ont été les victimes d'une véritable brimade. Les promesses faites d'abord par M. Coulais, secrétaire d'Etat à l'industrie, et ensuite par M. Papon, ministre du budget, ont été systématiquement violées.

L'emploi du gaz liquéfié est intéressant non seulement sur le plan de la sécurité, mais aussi du point de vue de la pollution. Au Japon, comme dans toutes les grandes villes du monde, en Europe en particulier, les chauffeurs de taxi utilisent le gaz liquéfié.

En 1976, M. Coulais, en réponse à l'une de mes questions, m'avait indiqué : « Nous avons trouvé la formule au point de vue technique ; nous attendons que le ministre du budget se penche sur ce problème et fixe un tarif qui soit accessible aux chauffeurs de taxi. »

Mais la loi de finances de 1979, d'une part, empêche les chauffeurs de taxi d'utiliser le gaz liquéfié — seuls les autobus peuvent le faire et vous en connaissez les motifs ! — et, d'autre part, contrairement aux dispositions en vigueur dans toutes les villes d'Europe qui permettent l'emploi du moteur mixte, elle impose une utilisation exclusive. Les chauffeurs ne pourront donc pas se servir de leur voiture à essence et ils seront obligés d'adapter sur leur véhicule un nouveau dispositif d'une valeur minimum de 4 000 ou 5 000 francs.

Par ailleurs, la loi de finances a prévu de fixer le tarif du nouveau carburant à un niveau au moins égal à celui du gazole. Quel est donc l'intérêt du chauffeur de taxi qui se voit imposer, après des dépenses coûteuses, un prix au moins égal à celui du gazole ? M. Papon avait fait du sentiment en rappelant ses souvenirs de préfet de police et il avait promis qu'il se pencherait sur le sort des intéressés. Il m'avait même demandé de retirer l'amendement que j'avais déposé. J'avais accepté, confiant dans sa parole, mais celle-ci a été violée systématiquement par M. Papon. et aujourd'hui les chauffeurs de taxi n'ont toujours pas le droit d'utiliser le gaz liquéfié. Il s'agit d'une véritable provocation à leur encontre !

En ce qui concerne les tarifs, vous ne prodiguez aucune promesse et vous avez seulement fait allusion à des dispositions fiscales. Une correspondance a été échangée entre le maire de Paris, M. Chirac, et la direction du budget. Nous possédons une documentation volumineuse car la mairie de Paris dispose d'inspecteurs des finances qui sont les premiers à reconnaître

qu'en matière de remboursement de la taxe sur la valeur ajoutée, tant en ce qui concerne les accidents que pour l'achat des voitures, les chauffeurs de taxi ne bénéficient pas d'un traitement avantageux. Jamais la direction du budget n'a consenti à répondre au maire de Paris à ce sujet.

La même situation se perpétue et la misère des chauffeurs de taxi augmente. Cette profession connaîtra un avenir de plus en plus déplorable, au détriment de la circulation et des usagers.

J'ai déclaré en posant ma question qu'il s'agissait d'un véritable matraquage. Je vous indique maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, sans m'en prendre personnellement à vous car je sais que vous n'y êtes pour rien, que c'est un véritable sabotage, c'est une provocation permanente à l'égard d'une honorable profession.

M. Yves Guéna et M. Arnaud Lepercq. Très bien !

BORDEREUX DE SALAIRES DES TECHNICIENS A STATUT OUVRIER DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

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

M. Raymond Maillet. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, les décrets salariaux de 1951 et de 1967 fixaient l'alignement des salaires des travailleurs de l'Etat sur ceux des métallurgistes de la région parisienne. Le Gouvernement a décidé la suppression de leur application pour un an à compter du 1^{er} juillet 1977. Mais au terme de deux ans de suspension des décrets, les travailleurs de l'Etat auront perdu 3 000 francs en moyenne. Cette mesure est d'ailleurs si impopulaire qu'il ne se trouve plus personne aujourd'hui pour justifier leur suppression.

Devant les représentants syndicaux des travailleurs de l'Etat, même les députés de votre majorité, monsieur le secrétaire d'Etat, sont contraints d'admettre l'injustice d'une telle mesure, qu'ils ont d'ailleurs soutenue en la votant au Parlement.

Aujourd'hui, dans vingt-cinq établissements d'Etat, des luttes unitaires se développent pour l'application des décrets de 1951 et de 1967. Ces luttes ont la même cause et la même détermination que la grève importante du mois de juin 1978, dont tout le monde se souvient.

Monsieur le secrétaire d'Etat, attendez-vous d'y être contraint par la lutte des travailleurs de l'Etat pour entamer la négociation sur l'ensemble du contentieux revendicatif et sur l'emploi ? Avez-vous l'intention de rétablir les décrets salariaux de 1951 et de 1967 à partir du 1^{er} juillet 1979 ?

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

M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, M. Bourges qui est retenu par d'autres obligations m'a prié de répondre à la question que vous lui avez posée.

Monsieur le député, vous avez appelé l'attention du ministre de la défense sur la situation des personnels ouvriers techniciens à statut ouvrier et chefs d'équipe de la défense.

La situation des personnels de la défense est satisfaisante, surtout dans la conjoncture actuelle.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Raymond Maillet attire l'attention de M. le ministre de la défense sur la signature des bordereaux de salaires « ouvrier T.S.O. chef d'équipe » du 1^{er} avril 1979, qui met un terme à l'application du décret n° 76-678 du 30 juin 1978.

« Ce décret était en effet valable pour le bordereau du 1^{er} juillet 1978 et les trois bordereaux suivants, c'est-à-dire : 1^{er} octobre 1979, 1^{er} avril 1979.

« Dès maintenant, ce sont les décrets du 22 mai 1951 et 31 janvier 1967 qui sont applicables pour la sortie du bordereau du 1^{er} juillet 1979 et les suivants.

« En conséquence, il lui demande :

« 1° De confirmer que ce sont bien les décrets de 1951 et de 1967, auxquels les personnels sont très attachés, qui vont être appliqués

« 2° En fonction du contentieux revendicatif, d'ouvrir au plus tôt des négociations avec les organisations syndicales. »

Il convient de souligner que le plan de charge des arsenaux et établissements de la défense est assuré grâce à la loi de programmation votée par le Parlement, qui a prévu l'augmentation des crédits du titre V, donc des dépenses en capital. Dès lors, les personnels ouvriers de la défense ont la certitude de bénéficier de la sécurité de l'emploi. Aucun licenciement n'interviendra, en effet, dans les établissements.

Pour ce qui concerne leur rémunération, l'indexation des salaires sur les variations des indices du coût de la vie de l'I. N. S. E. E. s'inscrit dans le cadre du plan de lutte contre l'inflation. Cette mesure a permis, du 1^{er} juillet 1977 au 30 juin 1979, de garantir le pouvoir d'achat des personnels.

De plus, depuis le 1^{er} juillet 1978, les conditions de revalorisation trimestrielle des salaires ont été améliorées en vue d'adapter plus étroitement l'évolution des salaires à celle de l'indice. A cette fin, le décalage entre la constatation des variations de l'indice et sa traduction dans les salaires a été réduit d'un mois.

Le bordereau du 1^{er} avril 1979, dont vous faites état, fixe les salaires jusqu'au 30 juin 1979. Les modalités de détermination des salaires au-delà de cette date seront précisées en temps utile. Les procédures nécessaires seront engagées dans le courant du mois de juin.

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

M. Raymond Maillet. Votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, sera diversement appréciée par les travailleurs de l'Etat qui y verront sans doute une raison supplémentaire de développer leurs actions pour la satisfaction de cette revendication.

En effet, la suspension de l'application des décrets salariaux manifeste la volonté du Gouvernement d'imposer l'austérité aux travailleurs de l'Etat comme à l'ensemble des travailleurs de notre pays. Mais c'est compter sans leur action qui a interdit jusqu'à maintenant la suppression définitive des décrets salariaux de 1951 et de 1967. Leur lutte contraint même à la duplicité certains députés de la majorité.

L'austérité guide vos pas mais elle n'est pas non plus la seule raison de l'attitude du Gouvernement. Dans la majorité, des voix nombreuses et autorisées réclament ce qu'elles nomment pour l'instant la révision du statut des travailleurs de l'Etat.

Quoi que vous en disiez, la sécurité de l'emploi est remise en cause dans les établissements d'Etat puisqu'en quelques années des centaines d'emplois ont été supprimés au sein des arsenaux.

Pour ne pas embaucher du personnel en fonction des besoins, vous avez de plus en plus recouru à la sous-traitance. Or — et l'expérience le montre — cela ne règle le problème de l'emploi ni pour les travailleurs des arsenaux ni pour ceux des entreprises sous-traitantes. Quant aux économies que cela permettrait de réaliser à l'Etat, chacun sait que le service rendu par la sous-traitance ne coûte pas moins cher que le travail réalisé dans les arsenaux.

Vous avez fait également allusion à la loi de programmation, en disant qu'elle assurerait, pour de nombreuses années, les plans de charges et donc l'emploi. Mais cette loi de programmation n'est pas intégralement appliquée; les retards, notamment pour la marine, sont extrêmement importants et rendent précaire la sécurité de l'emploi dans ces arsenaux.

Les raisons de ce faisceau convergent de faits et d'arguments, pour ne pas dire d'arguties, qui concourent finalement au démantèlement des arsenaux sont à rechercher ailleurs. Nous pensons qu'il en est ainsi parce que vous avez choisi depuis plusieurs années la standardisation des armements à l'échelle européenne en vue de l'interopérabilité des armées. C'est là un choix politique. Outre qu'il conduit à la dépendance de la défense nationale, à l'intégration européenne des armées, il suppose la baisse continue des plans de charges des arsenaux.

Les arsenaux sont actuellement pour votre politique une gêne à sa mise en œuvre. A terme, le démantèlement des arsenaux est inscrit dans votre politique. En raison de la lutte des travailleurs de l'Etat et de leur union, il ne vous est pas aisé d'avancer à découvert sur cette question; vous êtes tenu à une certaine discrétion pour ne pas dire au brouillard et au brouillage.

Les communistes sont solidaires des travailleurs des arsenaux dans leur lutte pour le retour à l'application des décrets de 1951 et de 1967, et ce pour différentes raisons: d'abord parce que cette revendication est juste; ensuite parce qu'elle s'inscrit dans la lutte plus générale pour la sauvegarde de l'indépendance de la France et notamment de l'indépendance de la défense nationale.

RECRUTEMENT ET AFFECTATION DES PERSONNELS D'EXECUTION DE LA FONCTION PUBLIQUE

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

M. Yves Guéna. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique, les députés de province, dont je suis, reçoivent chaque jour plusieurs interventions de la part de jeunes fonctionnaires qui, pour leur emploi de début, ont été affectés dans la région parisienne et qui demandent à revenir au pays. Nous intervenons en leur faveur — il s'agit, je le précise, de fonctionnaires des P. T. T., de fonctionnaires du Trésor, d'enseignants d'un rang moyen, d'agents de l'éducation nationale, de personnels de police — et la réponse qui nous est faite par les ministres est que les intéressés ont formulé des vœux pour revenir dans leur région d'origine, qu'ils ont « pris rang » et qu'on ne peut pas nous dire dans quel délai ils obtiendront satisfaction. En réalité, ce délai est de cinq, six ou sept ans.

Une telle situation est tout à fait insupportable. Imaginez ces jeunes gens! Ils sont véritablement déracinés, transplantés, à Paris ou dans la région parisienne, avec des traitements de début, sans l'environnement familial qui facilite les débuts dans la vie. Imaginez aussi le cas de ceux qui sont mariés! Désormais, l'épouse travaille. Si elle occupait une situation dans la région d'origine, lorsque son mari est nommé, elle ne le suit pas. Et si elle est fonctionnaire, parfois dans une autre administration, comme les règles de mutation sont différentes on arrive à des situations inextricables. C'est ainsi que de jeunes ménages, pendant des années, sont séparés et ne peuvent se retrouver qu'à la fin de la semaine, au prix de transports coûteux. Je vous demande: est-ce raisonnable? est-ce supportable?

S'il s'agit de fonctionnaires d'un rang élevé qui ont besoin de faire carrière, il est normal qu'on les déplace à travers toute la France et qu'ils passent par Paris ou qu'ils y aboutissent. Mais je parle des fonctionnaires de catégorie B et surtout des catégories C et D. Pourquoi les faire systématiquement partir de chez eux pour aller vers la région parisienne, puisqu'ils sont appelés un jour ou l'autre à revenir dans leur département d'origine? C'est une situation tout à fait absurde, un véritable gâchis.

Je n'ai pas sollicité le hasard: je viens de dépouiller mon courrier et j'y ai trouvé deux lettres qui illustrent mon propos.

L'une concerne une femme mariée, agent d'exploitation à La Garenne-Colombes, qui demande sa mutation en Dordogne. L'administration lui a répondu qu'elle occupe actuellement le trente-sixième rang sur la liste des « bénéficiaires » et que, malgré la priorité accordée par la loi Roustian, qui ne joue que pour un cas sur quatre, on ne peut pas lui indiquer dans quel délai elle obtiendra sa mutation, c'est-à-dire à quel moment elle pourra rejoindre son mari.

L'exemple suivant est révélateur de la complexité de la réglementation. Il s'agit d'une femme, agent d'exploitation stagiaire à Paris, qui sollicite sa mutation pour revenir à son département d'origine — lequel se trouve être celui que je représente. On me répond qu'elle aurait pu attendre quatre ans, après avoir été reçue à l'examen, pour essayer d'obtenir une affectation dans la région où travaille son mari;

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Yves Guéna appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (fonction publique) sur la situation qui résulte de l'affectation systématique, hors de leur région d'origine, des jeunes fonctionnaires.

« Ceux-ci, qu'ils appartiennent aux P. T. T., aux services des finances, à la police, à certaines branches de l'éducation nationale, se trouvent véritablement déracinés. Ils attendent dans des conditions précaires leur retour au pays qui tarde souvent plusieurs années.

« La situation est encore aggravée si l'intéressé est marié à un agent d'une autre administration dont les règles de mutation peuvent être différentes, et affecté dans une autre région. On aboutit ainsi pour de nombreux ménages à des séparations coûteuses et inacceptables.

« Si le déroulement de la carrière à travers la France, et notamment à Paris, se conçoit pour les agents des cadres supérieurs, cet état de fait ne saurait se justifier pour les personnels d'exécution.

« En conséquence, M. Guéna lui demande s'il n'envisage pas de régionaliser, voire de départementaliser le recrutement de ces catégories de personnel. »

on ne précise pas, d'ailleurs, qu'elle l'aurait forcément obtenue. Mais, comme elle n'a pas choisi cette option et qu'elle est partie à Paris, elle entre maintenant dans le cycle des mutations normales et on ne peut savoir quand elle obtiendra satisfaction.

Ne peut-on imaginer un autre système que le système actuel, qui aboutit à des situations dramatiques ? Ne peut-on renoncer aux concours nationaux pour les personnels de ces catégories et créer des concours départementaux ou régionaux, ce qui permettrait aux intéressés d'être affectés dans leur département ou, ce qui serait malgré tout acceptable, dans leur région d'origine ? Envisagez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, de modifier la réglementation dans ce sens ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique.

M. Jacques Dominati, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement, monsieur Guéna, a comme première obligation d'assurer sur l'ensemble du territoire national le bon fonctionnement des services publics.

Aussi doit-il doter les différentes administrations, tant au niveau national qu'au niveau local, des moyens en personnel indispensables pour offrir à l'ensemble des usagers des prestations d'égale qualité.

Or, les vœux exprimés par les candidats à un recrutement, ou par les agents en fonction, s'orientent généralement vers les régions jugées « attrayantes » au détriment d'autres régions, ce qui pourrait conduire, si l'on n'y prenait garde, à une sous-administration contraire à l'intérêt des usagers.

Faute de volontaires pour certaines régions, les administrations sont donc conduites à pourvoir les vacances d'emplois par des agents nouvellement recrutés, ce qui entraîne inévitablement le déracinement que vous signalez, et parfois, ce qui est plus grave, une séparation des époux. Dans ce dernier cas, la loi Roustan peut permettre leur rapprochement mais celui-ci, vous avez raison, n'est pas immédiat, car il dépend des vacances de postes.

J'ai déjà eu l'occasion d'examiner cet important problème auquel j'espère apporter une solution satisfaisante. J'ai fait voter par l'Assemblée une modification de la loi Roustan pour donner une priorité aux familles de trois enfants et le décret d'application apportera quelques améliorations.

Peut-on, comme vous le souhaitez, monsieur Guéna, trouver une solution par la régionalisation ou la départementalisation du recrutement tout au moins pour les personnels d'exécution ? Cette éventualité peut être raisonnablement envisagée et un pas a déjà été fait dans ce sens, puisque les administrations peuvent dès maintenant procéder, au niveau local, à l'organisation de concours destinés à pourvoir les vacances d'emploi d'une ville ou d'une région déterminée, sous réserve — afin de préserver le caractère national des corps — que les candidats provenant de n'importe quel point du territoire puissent faire acte de candidature.

Cette nouvelle procédure a le grand mérite de permettre au candidat de choisir la localisation de son futur emploi et d'éviter qu'un mauvais classement n'entraîne son déracinement. Elle est déjà utilisée par certaines administrations, notamment les P. T. T. et l'éducation, pour le recrutement des catégories C et D. Cette expérimentation semble donner de bons résultats.

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

M. Yves Guéna. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse et des quelques éléments apparemment positifs qu'elle comporte. Mais l'argumentation que vous avez développée sur la nécessité que le territoire national soit, dans toutes ses régions, aussi bien administré, n'est pas très convaincante.

Il est vrai qu'il y a beaucoup plus de candidats dans les régions du Sud-Est et du Sud-Ouest. Mais, de toute façon, vous ne les recrutez pas dans leur région en surnombre. D'autre part, il est bien évident, lorsque je parle de concours régionaux, que ces concours devront être ouverts à l'ensemble des citoyens français. Il est probable que, dans certaines régions, les candidats seront moins nombreux que les postes offerts ; mais, compte tenu de la situation actuelle de l'emploi, ce déséquilibre initial ne devrait pas se maintenir. Et il est vraisemblable que les candidats qui ne seront pas reçus dans leur propre région, du moins un certain nombre d'entre eux, prendront le risque de se présenter à un autre concours régional. On m'objectera que ceux-là seront déracinés. Certes, mais ils le seront volontairement ; ils sauront que toute leur carrière se déroulera dans la région où ils

auront passé le concours et ils ne connaîtront donc pas cette situation à la fois dramatique et absurde qui contraint actuellement les fonctionnaires à accomplir une sorte de stage de cinq ou six ans en dehors de leur région d'origine.

Vous faites observer, monsieur le secrétaire d'Etat, que certaines administrations organisent déjà des concours régionaux, notamment les P. T. T. C'est vrai ; mais, en réalité, cela reste sans effet. Dans les P. T. T. et, sans doute, dans les autres administrations, la mutation prime l'affectation, ce qui fait qu'on ne peut affecter aucun élément issu d'un concours régional aussi longtemps que toutes les demandes de mutation en cours ne sont pas satisfaites. Pour briser ce cercle, il y faudrait une décision non pas administrative mais politique.

Il est difficile de passer d'un système à l'autre, j'en conviens ; mais je suis sûr que l'imagination de vos fonctionnaires vous permettrait de trouver les dispositions transitoires nécessaires. On peut faire des quotas, édicter par exemple que la règle en vigueur actuellement ne jouera désormais qu'une fois sur deux. Mais, je vous en conjure, monsieur le secrétaire d'Etat, penchez-vous personnellement sur cette affaire qui est véritablement dramatique pour tant et tant de jeunes Français et pour tant et tant de jeunes ménages. Si vous le faites et si vous réussissez, vous aurez gagné, je vous l'assure, la reconnaissance de beaucoup de Français en plus de ma reconnaissance personnelle.

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

M. Jacques Dominati, secrétaire d'Etat. Monsieur Guéna, je m'accrocherai à ce problème et j'espère pouvoir vous apporter dans quelque temps une réponse beaucoup plus positive.

M. Yves Guéna. Je vous en remercie.

CONTRAT DE DEVELOPPEMENT RURAL PASSE AVEC LA LIBYE

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

M. Xavier Hamelin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture, un récent bulletin d'information du ministère de l'agriculture fait état d'un accord entre la France et la Libye et annonce la signature par la S. A. T. E. C. — Société d'aide technique et de coopération — d'un contrat de 390 millions de francs pour la mise en valeur agricole du périmètre de la zone désertique du Sarir pour la production de blé et de fourrage grâce à l'irrigation.

Je vous ai demandé, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle était l'origine du matériel entrant dans ce marché dont il n'est absolument pas question dans ce bulletin, et pour cause ! Je possède, en effet, des renseignements qui m'ont inquiété et, s'ils sont exacts, comme je le crains, l'exemplarité du contrat sera fortement mise en doute. De plus, la S. A. T. E. C., qui a passé ce marché, et qui relève de votre département ministériel, comme de celui de l'industrie et du commerce extérieur — c'est donc une société d'Etat — n'aurait pas respecté l'esprit de sa mission, c'est-à-dire la promotion à l'étranger des techniques et matériels français.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, des précisions que vous voudrez bien m'apporter.

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

M. Jacques Fouchier, secrétaire d'Etat. Le marché signé récemment par la S. A. T. E. C. pour le développement par l'irrigation de 6 400 hectares de zone désertique dans le sud de la Cyrénaïque, à Sarir, s'élève à 400 millions de francs environ, y compris la gestion du périmètre pendant trois ans pour environ 100 millions de francs.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Xavier Hamelin rappelle à M. le ministre de l'agriculture que le bulletin d'information n° 838 du ministère de l'agriculture fait état d'un accord France-Libye et de la signature d'un contrat passé par la S. A. T. E. C., société d'Etat française, avec le ministre libyen du développement rural pour la mise en valeur du périmètre du S. A. R. I. R. pour un montant global de 390 millions de francs.

« En dehors des prestations de service, il lui demande quel est le détail et surtout l'origine du matériel entrant dans ce marché.

« Selon des sources autorisées, il apparaîtrait, en effet, qu'une part importante de celui-ci (irrigation, matériel agricole), pour un montant d'environ 100 millions, serait d'origine étrangère. S'il en était ainsi, l'esprit qui a présidé à la création de la S. A. T. E. C., dont le rôle est la promotion à l'étranger des techniques et matériels français, ne serait pas respecté et l'exemplarité de ce projet, dont fait état le bulletin d'information, serait fortement mise en doute. »

Sur le montant global du marché, la part de prestations et fournitures françaises s'établira à un niveau compris entre 75 et 80 p. 100. La part importée ne concerne que certains matériels spécialisés tels que les pompes et les systèmes d'irrigation, pour un montant global d'environ 87 millions de francs.

Compte tenu des délais de réalisation et de l'absence de stock de ce type de matériel en France, il n'a pas été possible, en fait, de confier à une entreprise française la fourniture du matériel d'irrigation.

Je me permets d'ajouter une observation personnelle et toute récente en matière de marchés contractés avec les pays du Moyen-Orient. Les exigences des délais sont considérables. Tout dernièrement, conduisant en Irak une mission qui comprenait des industriels français et qui était consacrée à des problèmes d'agriculture, d'industries agro-alimentaires, d'irrigation, j'ai été frappé, dans toutes les conversations que j'ai eues avec les ministres irakiens responsables de l'irrigation, du commerce et de l'industrie, de voir comment ils insistaient à chaque fois sur le respect des délais.

Dans le cas que vous signalez, il aurait été très souhaitable qu'il n'y ait qu'une fourniture totale composée de matériels français. Cela n'a pu se faire pour les raisons que j'ai indiquées. Il aurait fallu, en effet, porter la cadence de production de 50 à 250 unités par mois pour ce matériel d'irrigation, ce qui était impossible dans un aussi court laps de temps.

En revanche, la S. A. T. E. C. a obtenu de son fournisseur étranger que 40 p. 100 environ du montant de sa commande soit soustraite en France, ce qui fait que la part française du marché sera non plus de 75 à 80 p. 100, mais de 80 à 82 p. 100.

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

M. Xavier Hamelin. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de ces quelques indications, mais je dois avouer qu'elles ne me donnent pas satisfaction car elles confirment mes inquiétudes.

D'après mes informations, sur le plan du marché proprement dit qui nous occupe, les prestations de services habituelles pour un contrat de trois ans se montent à une centaine de millions de francs. Elles comprennent la mise en œuvre du chantier, la surveillance, le contrôle des rendements imposés. La S. A. T. E. C. prend d'ailleurs un risque majeur en garantissant les tonnages produits.

Mais il y a, de plus, 300 millions de francs environ de fournitures, incluant la création de la base, les semences, les engrais et les fournitures industrielles. Or, et c'est là ce que je trouve anormal, le matériel d'irrigation : tubes, superstructures, arroseurs, moteurs, dont le prix s'élève à une trentaine de millions de francs, serait fourni par une société américaine, les pompes par une société allemande, le matériel agricole et les moissonneuses-batteuses par une société hollandaise. Tout cela représente environ cent millions de francs, soit un tiers des fournitures globales et la moitié du prix des produits industriels.

Dans les trois cas, les offres des firmes françaises ont été écartées, surtout pour des raisons de prix. La réponse que vous venez de me faire en ce qui concerne les délais m'ont laissé sceptique et je suis prêt à vous fournir tous les éléments du dossier. Vous avez évoqué la possibilité de sous-traitance. Mais, à ce jour, aucun contrat de ce genre n'a encore été conclu. Que la part des entreprises françaises puisse passer de 75 p. 100 à 85 p. 100, voire à 90 p. 100, ne me paraît pas possible.

Pourtant, les firmes françaises qui ont été contactées ne sont pas de petites affaires, et si je vous citais leur nom, vous seriez surpris. Elles font, pour la plupart, un important chiffre d'affaires à l'exportation, qui est l'objet de tous leurs efforts. Elles sont connues sur le marché international, leur technicité ne peut être mise en doute. Comment n'a-t-il pas été possible de les aider à combler des écarts de prix dus, dans la plupart des cas, à des problèmes de change, encore que je demande à vérifier certains cahiers des charges ?

Pourquoi les avoir mis dans des conditions de compétitivité aussi sévères avec des firmes qui sont traditionnellement nos concurrentes sur les marchés extérieurs ? Pourquoi, surtout, n'avoir pas tenu compte de l'incidence de tels marchés sur les plans de charge de leurs fabrications et de l'incidence sur le marché national de l'emploi ?

A une époque où le Gouvernement incite les industriels français grands et petits, qu'ils soient d'envergure internationale ou qu'il s'agisse de P. M. E., à faire preuve de dynamisme et d'innovation à l'exportation au niveau de leurs structures, de leurs implantations, au moment où l'on pousse à la conquête des marchés étrangers — car il s'agit d'un intérêt vital pour la nation — je suis surpris d'un tel comportement.

Qu'une société privée développe au maximum la concurrence tous azimuts pour diminuer ses coûts et enlever un marché, cela se conçoit. Qu'une société d'émanation ministérielle se comporte

de la même façon paraît aberrant et non conforme à l'esprit de sa mission — je l'ai dit tout à l'heure — mais aussi aux directives du ministre de l'économie.

M. Monory, en effet, fixait récemment à Poitiers, trois priorités pour l'action des pouvoirs publics : soutenir l'effort à l'exportation, en particulier pour les P. M. E. ; poursuivre l'effort de déconcentration en matière de commerce extérieur ; surtout, faciliter la prise de commandes à l'exportation par nos entreprises. Il déclarait : « Les problèmes de l'emploi, l'apreté de la concurrence sur les marchés extérieurs le justifient. »

Vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qui avez été pendant plusieurs années président de la commission de la production et des échanges de notre assemblée, qui avez souligné si souvent l'importance de notre commerce extérieur, je suis sûr que vous comprendrez mon inquiétude, pour ne pas dire mon indignation, dans cette affaire. Encore une fois, si vous le souhaitez, je tiens tous les éléments d'information complémentaires à votre disposition.

Je vous demande, en conséquence, de bien vouloir intervenir — car il en est encore temps — pour effacer ces anomalies et rendre à nos industriels la part qui doit leur revenir dans un tel contrat pour en maintenir l'exemplarité. D'avance, je vous en remercie.

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

— 2 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi instituant l'agence de l'atmosphère et modifiant la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1039, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à l'indemnité des représentants à l'assemblée des communautés européennes.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1040, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi d'orientation agricole.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1041, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI ADOPTE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat, relatif à l'application de certaines dispositions du code du travail aux salariés de diverses professions, notamment des professions agricoles.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1042, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 9 mai 1979, à quinze heures, première séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Vote sans débat du projet de loi n° 896 autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Malte tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale, ensemble un protocole, signé à La Valette le 25 juillet 1977 (rapport n° 976 de M. René Feit, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Vote sans débat du projet de loi n° 898 autorisant l'approbation de la convention de coopération technique en matière de formation du personnel de l'administration militaire malienne

entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali, signée à Bamako le 14 octobre 1977 (rapport n° 977 de M. Henri Ferretti, au nom de la commission des affaires étrangères);

Vote sans débat du projet de loi n° 899 autorisant la ratification du protocole signé à Montréal le 30 septembre 1977 et concernant un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944 (rapport n° 978 de M. Jacques Baumel, au nom de la commission des affaires étrangères);

Discussion, en deuxième lecture, au projet de loi n° 1025 modifiant les modes d'élection de l'Assemblée territoriale et du Conseil de Gouvernement du territoire de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et définissant les règles générales de l'aide technique et financière contractuelle de l'Etat;

Suite de la discussion du projet de loi n° 15 relatif aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur (rapport n° 394 de M. Weisenhorn, au nom de la commission de la production et des échanges);

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 680, relatif aux transports publics d'intérêt local (rapport n° 1018 de M. Henri Colombier, au nom de la commission de la production et des échanges);

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

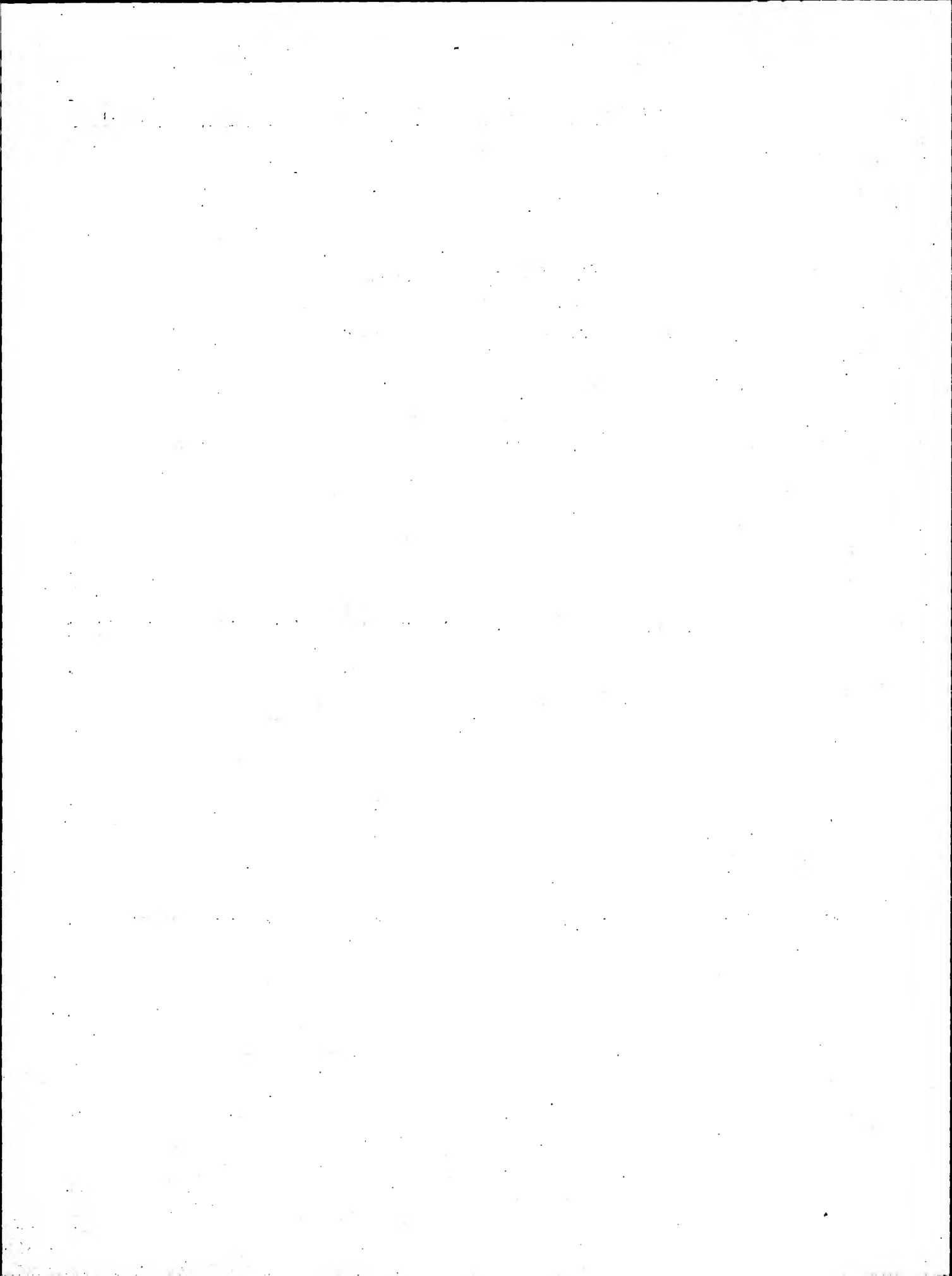
La séance est levée.

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

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
LOUIS JEAN.

Mise au point au sujet d'un vote.

A la suite du scrutin (n° 176) sur l'ensemble du projet de loi modifiant les modes d'élection de l'assemblée territoriale et du conseil de gouvernement du territoire de la Nouvelle-Calédonie et dépendances. (Texte de la commission mixte paritaire.) (*Journal officiel*, Débats A.N., du 3 mai 1979, p. 3361.) M. Beaumont, porté comme ayant voté contre, a fait savoir qu'il avait voulu s'abstenir volontairement.



QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

Emploi (politique régionale).

15811. — 5 mai 1979. — M. Lucien Richard attire de nouveau l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur la situation catastrophique de l'emploi en Loire-Atlantique, département qui compte aujourd'hui quelque 36 000 demandes d'emploi non satisfaites, pour une population active de 357 000 personnes, soit un taux de chômage proche de 11 p. 100. Il relève que cet état de fait, qui ne cesse de s'aggraver, est le résultat d'une dégradation régulière du marché du travail dans l'ensemble de la région Pays de Loire, où la progression du taux de chômage a été, de 1975 à 1978, de 70 p. 100, alors qu'elle n'atteignait que 42 p. 100 pour la France entière. Il lui indique qu'à des difficultés d'ordre conjoncturel, telles que l'arrivée massive des jeunes sur le marché du travail, s'ajoutent des déséquilibres structurels profonds parmi lesquels le recul rapide du nombre d'emplois agricoles et la très grave régression industrielle, en particulier dans la construction navale et le bâtiment, et que de cette situation résultent à la fois un sous-emploi massif et une émigration forcée de la main-d'œuvre. Compte tenu de la nécessité qu'il y a de créer dans le département chaque année pendant dix ans, environ 6 500 emplois industriels et tertiaires nouveaux pour retrouver le niveau de 1968, il lui demande de lui faire connaître quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour redresser une évolution devenue alarmante. Sur un plan plus général, il souhaite savoir si le Gouvernement dispose d'une stratégie de riposte industrielle à la concurrence des économies étrangères, et en particulier à celles des pays en voie de développement.

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Article 139 du règlement :

- « 1. Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;
- « 2. Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption ;
- « 3. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer, par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

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

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

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

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

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Enseignement secondaire (enseignants).

15791. — 5 mai 1979. — M. Jean-Pierre Chevènement rappelle à l'attention de M. le ministre de l'éducation la situation des assistants d'ingénieur de l'enseignement technique qui, depuis de nombreuses années, souhaitent que leur spécialisation soit reconnue. Il lui demande s'il envisage de satisfaire cette revendication en créant cette spécialité dans le corps des adjoints d'enseignement par exemple.

Défense nationale (radar).

15792. — 5 mai 1979. — M. Huyghues Des Etages demande à M. le ministre de la défense de bien vouloir lui confirmer si la France entend effectivement s'abonner au réseau de couverture radar aérien A. W. A. C. S., à quelles conditions et pour quelle durée. Le ministre peut-il préciser pourquoi la solution, initialement envisagée, d'un projet national, n'a pas été finalement retenue.

Aménagement du territoire (primes en faveur des entreprises).

15793. — 5 mai 1979. — M. Louis Besson appelle l'attention de M. le Premier ministre sur ce qu'il lui semble être une anomalie dans les conditions d'octroi de prime à la création d'entreprise par les établissements publics régionaux. S'il est regrettable que les assemblées régionales ne puissent pas disposer d'une liberté d'appréciation leur permettant de mettre en œuvre une véritable

carte régionale d'aides modulées en fonction de la situation constatée dans certains secteurs, il semble anormal que le décret du 27 juillet 1977 réserve le plafond maximum de 80 000 francs aux seules zones définies aux annexes I et II du décret n° 76-325 du 14 avril 1976 sans l'étendre aux zones primables au titre de l'aide spéciale rurale. Considérant l'acuité des problèmes d'emploi dans ces secteurs ruraux souffrant de la plus grande hémorragie économique et démographique, il lui demande s'il n'estime pas devoir modifier le texte de l'article 4 du décret du 27 juillet 1977 afin qu'il vise également ces zones parmi les plus défavorisées.

Elevage (prêts spéciaux à l'élevage).

15794. — 5 mai 1979. — **M. Roger Durooure** rappelle à **M. le ministre de l'Agriculture** qu'il lui a posé le 27 juin 1978 une question écrite enregistrée sous le numéro 3734 relative aux prêts spéciaux à l'élevage institués par le décret n° 73-33 du 4 janvier 1973 et dont les critères trop sélectifs aboutissaient à exclure du bénéfice de ces prêts les coopératives et les C. U. M. A. dans les régions de polyculture. Il lui demandait s'il n'estimait pas justifié de prévoir des conditions d'attribution de ces prêts moins restrictives afin de permettre à ces coopératives d'en bénéficier. N'ayant pas reçu de réponse à ce jour, il renouvelle sa question.

Transports aériens (aéroports : personnel).

15795. — 5 mai 1979. — **M. Pierre Jagoret** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la nécessité d'ouvrir des négociations sérieuses avec les organisations syndicales des contrôleurs du trafic aérien afin de trouver enfin une solution à l'important contentieux qui oppose depuis déjà longtemps cette catégorie de personnel à la direction de la navigation aérienne. Le résultat jugé décevant par la plupart des organisations syndicales de contrôleurs aériens de la dernière réunion du comité technique paritaire le 29 mars 1979 démontre la nécessité d'une initiative du ministre des transports pour débloquer la situation. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre dans ce sens.

Enseignement secondaire (établissements).

15796. — 5 mai 1979. — **M. Paul Quilès** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Éducation** sur la motion suivante votée par les conseils d'établissements du lycée et collège Paul-Bert (Paris-XIV). Ces conseils affirment en effet : 1° leur attachement à l'unité et à la continuité pédagogique des établissements d'enseignement secondaire (premier et second cycles) ; 2° ils déclarent qu'une partition au lycée Paul-Bert en deux établissements entraînant une rupture sur les plans pédagogique, administratif et financier aurait des effets désastreux pour les élèves et les conditions de travail des personnels ; 3° ils soulignent qu'en outre à Paul-Bert les conditions matérielles (locaux en particulier) empêchent toutes les mesures de ce type ; 4° ils refusent toute décision autoritaire allant dans le sens de la partition, qu'il s'agisse de l'affectation des personnels ou de procédures administratives ; 5° ils exigent des autorités de tutelle la réaffirmation de l'unité de l'établissement au même titre que la plupart des lycées parisiens. Il lui demande en conséquence s'il compte prendre en considération les revendications énoncées dans cette motion et s'il compte mettre fin à la possibilité par les enseignants de faire cours dans deux établissements à la fois quand ceux-ci font partie d'une même organisation administrative et financière.

Tabac (S. E. I. T. A.).

15797. — 5 mai 1979. — **M. Charles Hernu** fait part à **M. le ministre de l'Économie** de l'inquiétude du personnel et des syndicats du S. E. I. T. A. et plus particulièrement de la manufacture des tabacs de Lyon. Le plan décennal présenté le 12 septembre 1978 aux organisations syndicales, définit les grands axes de la politique du service pour la période allant de 1979 à 1988. En premier lieu, il était constaté que le S. E. I. T. A. était dans une situation difficile, les produits du S. E. I. T. A. reculent de façon continue sur le marché intérieur, tandis que les cigarettes blanches étrangères progressent fortement. Le plan décennal c'est également : une

volonté de s'engager vers une gestion véritablement industrielle, des actions spécifiques dans le domaine institutionnel pour permettre cette mutation, concentration de l'appareil de production — quatre usines sur l'ensemble du pays resteront pour la fabrication des cigarettes, la fermeture de la manufacture de Lyon étant envisagée dans ce plan, ainsi que l'éclatement en quatre branches d'activité et l'arrêt du recrutement. Par rapport aux projets de ce plan décennal, il lui demande de lui faire connaître ce qu'il entend faire pour : 1° sauvegarder le statut juridique du S. E. I. T. A. ; 2° maintenir intégralement le statut des personnels ; 3° éviter la fermeture de manufactures et s'il envisage l'ouverture de négociations tripartites : ministère de tutelle, représentants de la direction S. E. I. T. A., représentants des organisations syndicales.

Electricité et gaz de France (tarifs).

15798. — 5 mai 1979. — **M. Alain Mayoud** attire l'attention de **M. le ministre de l'Industrie** sur les problèmes posés par le prix de l'électricité et du gaz à l'usage des bâtiments communaux. En effet, le cahier des charges pour la concession de distribution électrique actuellement en vigueur prévoit, dans son article 12, des tarifs dégressifs applicables aux services publics par rapport aux abonnements domestiques similaires aux tarifs actuels. Le tarif universel proposé en 1966 à l'usage des bâtiments communaux avait été présenté à l'origine de son application comme un tarif plus avantageux que ceux des particuliers, tant par E. D. F. que par la fédération des collectivités concédentes. L'acceptation de cette tarification était de plus assortie d'une série de mesures peu favorables aux adhérents des syndicats : paiement des avances sur consommation auquel les communes n'étaient pas assujetties jusqu'alors, modification aux frais de ces collectivités, des installations de comptage souscrites si elles étaient supérieures à 10 kVA. La plupart des communes ont accepté à l'époque le tarif universel puisqu'il semblait répondre à cette dégressivité de tarif souhaitée. Au fil des années, ce mode de tarification s'est avéré de plus en plus onéreux et finalement plus élevé (environ 20 p. 100) que la tarification appliquée aux particuliers. Il lui demande quelles dispositions compte prendre le Gouvernement pour que le tarif applicable aux bâtiments communaux redevienne effectivement inférieur aux tarifs appliqués aux usagers domestiques.

Pêche (gardes-pêche).

15799. — 5 mai 1979. — **M. Michel Couillet** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur un fait qui lui est signalé par le syndicat national des personnels des services forestiers. Aux termes mêmes de l'article 3 de l'arrêté interministériel du 22 juin 1955 relatif au statut des gardes-pêche commissionnés du conseil supérieur de la pêche, ces derniers agents sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la police de la pêche ainsi que de la constatation éventuelle des flagrants délits de chasse sur l'étendue du territoire qui lui a été assigné. Ils peuvent en outre être chargés de diverses fonctions en matière d'aménagement des réserves de pêche, de protection et reproduction du poisson, enquêtes piscicoles, gestion d'établissements de pisciculture, etc. D'autre part, avant la titularisation dans leur emploi, ils sont astreints à un stage probatoire de deux ans, précédé d'un séjour dans l'école nationale des gardes-pêche. Tout indique qu'il leur est ainsi procuré une haute technicité leur permettant de s'exprimer avec une grande compétence dans le métier qu'ils ont choisi : d'œuvrer en parfaits techniciens. Dans ces conditions, il apparaît aberrant que ces agents soient employés à des travaux ne nécessitant aucune qualification et qui les détourneraient des tâches plus techniques qui sont la raison même de leur emploi. Il lui signale donc le cas d'un président d'une fédération départementale d'associations agréées de pêche et de pisciculture qui, non seulement, intime aux agents commissionnés du conseil supérieur de la pêche de sa fédération l'ordre de pratiquer des travaux de débroussaillage et de faucardage, mais encore déclare qu'il s'agit là de l'exploitation manuelle de leur technicité. Il lui demande donc si les affirmations de ce président de fédération sont conformes à l'expression du rôle exact des gardes commissionnés du conseil supérieur de la pêche, si faucardage et débroussaillage sont bien dans les attributions de ces agents et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour qu'il soit mis fin à de tels agissements qui ne peuvent que ternir dans l'esprit de chacun l'idée des missions réelles qui sont imparties à ces techniciens des choses piscicoles.

*Accidents du travail et maladies professionnelles
(fibroses pulmonaires).*

Agriculture (ministère) (personnel).

15800. — 5 mai 1979. — M. Robert Ballanger rappelle à M. le ministre du travail et de la participation sa question n° 11748, posée à Mme le ministre de la santé et de la famille : M. Robert Ballanger réprobat auprès de Mme le ministre de la santé et de la famille l'inaction de son ministère pour diligenter le dossier que le comité d'entreprise et le comité d'hygiène et de sécurité des Etablissements Safety, à Fondettes (Indre-et-Loire) lui avaient fait parvenir en février 1975. Il lui rappelle qu'une centaine d'ouvriers de cette entreprise travaillent à la fabrication d'outils au carbure de tungstène. L'usinage de ce métal dur produit une poussière extrêmement fine, très nocive, occasionnant des fibroses pulmonaires dont la gravité a été reconnue par la direction de la sécurité sociale au ministère du travail par une lettre du 3 octobre 1976 qui précisait : « la question de l'inscription éventuelle aux tableaux de maladies professionnelles des affections en cause figurait dans le programme de travaux que s'était fixé en décembre 1972 la commission d'hygiène industrielle... » Depuis, des dizaines d'ouvriers ont été atteints par la maladie sans que le caractère professionnel de celle-ci soit reconnu. Actuellement vingt-huit travailleurs sont atteints dans des proportions allant jusqu'à 30 p. 100. Une telle lenteur pour traiter un problème aussi grave et dramatique relève de décisions politiques. Les moyens d'investigation et les connaissances de la médecine dans ce domaine permettent, en effet, de déterminer les causes des affections sans ambiguïté. Alors que se développe une campagne pernicieuse tendant à laisser croire que les travailleurs coteraient trop cher à la sécurité sociale, cet exemple montre au contraire qu'il reste beaucoup à faire pour protéger la santé de ceux qui créent les richesses de la France. Il lui demande donc quelles dispositions elle compte prendre pour faire inscrire dans les meilleurs délais les fibroses pulmonaires aux tableaux des maladies professionnelles. Dans sa réponse (*Journal officiel*, Débats de l'Assemblée nationale, du 10 mars 1979), Mme le ministre indique une nouvelle fois : « Une commission spécialisée en matière de maladies professionnelles sera prochainement mise en place. » M. Ballanger s'élève contre ce retard inadmissible à apporter une réponse au grave problème des fibroses pulmonaires posé depuis sept ans. Il lui demande si, pour mettre un terme à cette pratique bureaucratique et inhumaine, il compte prendre les mesures appropriées et lesquelles.

*Pensions de retraite civiles et militaires
(retraités : office national des forêts).*

15801. — 5 mai 1979. — M. Daniel Le Meur expose à M. le ministre de l'agriculture la vive irritation des retraités chefs de districts et chefs de districts spécialisés forestiers. Les réponses aux précédentes questions écrites ne font que confirmer le maintien en vigueur de dispositions créant une injustice manifeste à l'égard de ces retraités. Or les questions posées soulevaient, pour la plupart, la nécessité, au regard de la justice et de l'égalité, d'apporter les modifications réglementaires susceptibles de mettre un terme à cette situation anachronique. La lettre adressée par le comité de défense du ministre de l'agriculture le 28 mars 1979 retrace sans ambiguïté comment environ 500 salariés ont été victimes de mesures discriminatoires. Il l'appelle avec insistance à prendre les dispositions nécessaires pour rétablir dans leur droit les retraités de districts forestiers. Il lui demande de lui faire connaître ces dispositions.

Carburants (commerce de détail).

15802. — 5 mai 1979. — M. Marcel Rigout attire l'attention de M. le ministre du commerce et de l'artisanat sur les conséquences des contingentements sélectifs de produits pétroliers effectués par les grandes sociétés. Plusieurs informations convergentes font état d'une diminution notable des livraisons consenties aux revendeurs indépendants alors que les négociants sous contrat ne sont pas touchés. Une telle pratique ne peut se justifier par des économies d'énergie. Elle provoque simplement un transfert de clientèle au détriment des indépendants. Cette ségrégation est contraire aux propos officiels relatifs à la charte de l'artisanat. Elle menace directement l'existence de plusieurs milliers de revendeurs dont, par ailleurs, les fonds de commerce risquent d'être dévalorisés. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour rétablir les conditions égales de concurrence permettant aux revendeurs indépendants de faire la différence par la qualité de leurs services rendus.

15803. — 5 mai 1979. — M. Roland Renard attire l'attention de M. le Premier ministre (Fonction publique) sur la lettre que le syndicat national des agents non titulaires du génie rural, des eaux et des forêts lui a adressée, dans laquelle ce syndicat écrit : « A de nombreuses reprises au cours des années écoulées, les agents non titulaires de l'Etat ont appelé l'attention des pouvoirs publics sur leur situation et ce sans résultat tangible, en dehors des textes concernant une « soi-disant » protection sociale. Dans notre pays les travailleurs relèvent théoriquement sur le plan juridique de deux textes distincts : le statut général de la fonction publique pour les fonctionnaires et le code du travail pour les personnels du secteur privé et nationalisé. Il existe dans la pratique une troisième catégorie : les agents non titulaires de l'Etat, des établissements publics et des collectivités locales, à qui ne s'applique aucun des textes précités. Estimant que cette situation, qui n'a que trop duré, est préjudiciable pour les intéressés et qu'elle ne facilite en aucune façon la marche d'un service public, l'organisation, au nom de laquelle je m'adresse à vous, demande que l'Etat, qui a bafoué la loi du 3 avril 1950 en permettant le recrutement d'agents non titulaires pour des tâches permanentes et considérées comme telles par les administrations, prenne ses responsabilités envers le personnel qu'il emploie comme il le demande aux chefs d'entreprises du secteur privé. Si l'on fait un parallèle entre la carrière des agents non titulaires et celle des fonctionnaires et le secteur privé, on s'aperçoit que : les agents non titulaires ont un profil de carrière plus court que les fonctionnaires et perçoivent dans l'ensemble un traitement plus faible sans pour cela bénéficier des primes et indemnités. Ils n'ont ni les mêmes garanties sociales, ni la même retraite ; les agents non titulaires sont très souvent déclassés par rapport à leurs titres et diplômes et que, contrairement au secteur privé, lorsqu'un agent non titulaire exerce une fonction supérieure à celle pour laquelle il a été recruté, sa rémunération n'est pas celle de ladite fonction. La situation juridique très ambiguë dans laquelle ils se trouvent permet toujours à l'Etat de leur appliquer des textes qui les pénalisent, qu'ils soient du statut de la fonction publique ou du privé. La dernière augmentation des cotisations de sécurité sociale en est une preuve. En conséquence, j'ai l'honneur de solliciter l'intervention de votre haute autorité afin qu'un adjoint à M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique soit nommé dans les meilleurs délais, adjoint qui aurait pour mission d'étudier le dossier non titulaires et ce en contact permanent avec les représentants des intéressés. Les agents non titulaires veulent une fois pour toutes que leur situation soit clarifiée et que leur soit appliqué le statut général des fonctionnaires avec mise en place de statut particulier par corps et, dans l'attente de cette titularisation, l'application du code du travail avec une convention collective nationale et des conventions particulières par ministère... » Le refus du Gouvernement de répondre à ces revendications catégoriques légitimes ne peut être motivé que par des intentions inavouables quant à la garantie d'emploi et de rémunération de ces personnels. Le refus opposé au syndicat depuis des années nous contraint à recourir à une forme d'intervention plus inéquitable. Au terme de cette longue question, il lui demande quelles mesures réelles il compte prendre pour enfin satisfaire les demandes du syndicat des agents non titulaires du génie rural.

Industries métallurgiques (titane).

15804. — 5 mai 1979. — M. Michel Barnier appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur les problèmes posés à l'industrie du titane. Compte tenu du développement actuel des programmes aéronautiques et spatiaux en France et dans les pays européens et des autres besoins industriels, la demande de ce produit stratégique devrait connaître une augmentation très sensible dans les années qui viennent. L'arrêt de ses exportations de titane par l'Union soviétique pour plusieurs années et le problème posé par les importations sauvages du Japon soulèvent par ailleurs la question de l'indépendance nationale et européenne dans cette branche. Il lui demande de lui indiquer l'orientation de la politique du Gouvernement français au plan national et au plan des communautés européennes, d'une part en ce qui concerne la plainte antidumping qui est en cours d'instruction actuellement à la commission de Bruxelles contre le Japon, d'autre part pour aider les producteurs français à maintenir et à augmenter leur production de titane compte tenu du caractère cyclique de cette industrie et comme cela se fait en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis ; enfin pour favoriser un investissement nouveau sur le territoire français qui permettrait à notre pays de ne plus dépendre totalement de l'importation pour les épaves de titane.

Femmes (emploi).

15805. — 5 mai 1979. — M. Michel Debré demande à Mme le ministre de la santé et de la famille quelles dispositions peuvent éviter que les femmes ayant interrompu leur travail pour maternité ne soient pas défavorisées dans leur avancement et leur rémunération après retour au travail.

Impôts locaux (taxe foncière).

15806. — 5 mai 1979. — M. Claude Dhinnin rappelle à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie qu'il déclarait au Sénat (séance du 30 novembre 1978, p. 3968) : « Je prends l'engagement de proposer à mon collègue le ministre du budget la prorogation, pour l'année 1979, du régime actuel assimilant les nouveaux logements aidés à des logements H. L. M. pour l'application de l'article 1384 du code général des impôts ». Dans cette perspective, il lui demande de lui indiquer l'état actuel d'application des engagements précités.

Enseignement secondaire (personnel non enseignant).

15807. — 5 mai 1979. — M. Jean-Louis Masson appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation des documentalistes-bibliothécaires en fonctions dans les centres de documentation et d'information (C. D. I.) des lycées et collèges. Les intéressés font valoir la dégradation de leurs conditions de travail et l'insuffisance des moyens consentis, tant en personnels qualifiés qu'en matériels. Ils déplorent par ailleurs qu'un statut ne leur soit pas encore octroyé, malgré l'accord donné à ce sujet en décembre 1975 par le ministre de l'éducation de l'époque. Enfin, il apparaît indispensable d'envisager la création d'un poste de documentaliste-bibliothécaire dans chaque établissement du second degré. Il lui fait observer à ce propos que dans le département de la Moselle qui compte plus de 120 établissements, il n'existe que cinquante-trois postes de documentalistes-bibliothécaires et que quatre collèges sur cinq ne possèdent pas de centre de documentation et d'information. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions qu'il envisage de prendre pour porter remède à la situation qu'il lui a exposée.

Enseignement préscolaire et élémentaire (directeurs d'école).

15808. — 5 mai 1979. — M. Jean-Louis Masson appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation des directeurs d'école auxquels les moyens consentis sont sans commune mesure avec les tâches et les responsabilités qu'ils doivent assumer. Il souhaite tout d'abord que soit inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale la proposition de loi n° 60 tendant à créer un grade de directeur d'école. Par ailleurs, et parallèlement à la reconnaissance de la fonction, il apparaît hautement souhaitable que soient envisagées les mesures suivantes : décharge totale pour tout directeur placé à la tête d'une école constituant une unité pédagogique complète ; formation particulière précédant l'inscription sur la liste d'aptitude ; représentation des qualités au sein des organismes professionnels et participation, dans les mêmes conditions, aux mouvements de permutation interdépartementaux. Il s'avère nécessaire que la promotion offerte sur les bases précitées ci-dessus soit complétée par des dispositions reconnaissant sur le plan matériel la fonction exercée et les sujétions qui en découlent. A cet effet, il semble logique d'envisager la création du poste budgétaire de directeur d'école et l'établissement d'une grille indiciaire particulière à cet emploi. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la suite susceptible d'être réservée aux suggestions ci-dessus exposées.

Assurance vieillesse

(fonds national de solidarité : allocation supplémentaire).

15809. — 5 mai 1979. — M. Charles Miossec attire l'attention de M. le ministre du budget sur la situation des pensionnés invalides de guerre au regard des conditions d'attribution de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité. Il rappelle que M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants lui-même, notamment au cours des derniers débats budgétaires, s'est déclaré favorable à l'exclusion des pensions des invalides de guerre, mais aussi de celles des ascendants de victimes de guerre, du calcul des ressources servant de référence à l'attribution du fonds national de solidarité.

M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants ayant reconnu le bien-fondé d'une telle réforme et ayant entrepris des démarches dans ce sens auprès des ministères concernés, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître l'état actuel d'avancement des travaux entrepris pour la mise en œuvre de cette réforme ainsi que les obstacles qui s'opposeraient éventuellement à l'aboutissement rapide de cette mesure.

Lait et produits laitiers (lait en poudre).

15810. — 5 mai 1979. — M. Jean Narquin rappelle à M. le ministre de l'agriculture qu'une aide est accordée par l'intermédiaire du F. O. R. M. A. aux bureaux d'aide sociale qui distribuent aux personnes âgées des boîtes de poudre de lait entier. Cette distribution est fonction du nombre de personnes âgées résidant dans la commune. Certaines municipalités ont des difficultés à faire reconnaître les droits qui s'attachent à ce critère d'âge et les distributions qu'elles peuvent faire ne sont pas suffisantes pour couvrir équitablement tous les besoins des personnes âgées. Cette distribution de lait bénéficie d'une grande faveur. Elle contribue aussi à résoudre les problèmes que pose la surproduction de lait et la constitution de surplus dont l'utilisation est souvent difficile. Il lui demande de bien vouloir envisager d'étendre cette distribution gratuite en donnant aux municipalités qui le souhaitent un contingent supplémentaire de lait en poudre.

Agriculture (exploitations agricoles).

15812. — 5 mai 1979. — M. Albert Brochard appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les problèmes soulevés par le classement des terres et des exploitations agricoles. Il semble en effet qu'il soit difficile à l'administration de tenir compte des observations prononcées par les commissions communales appelées à examiner des listes de classement des exploitations agricoles. La dernière révision générale de classement des terres a été effectuée en 1961 et depuis cette date, des terres considérées alors comme de médiocre qualité, obtiennent actuellement des rendements excellents grâce à la fertilisation des sols et aux nouvelles méthodes d'irrigation ou de drainage. Inversement, des terres pauvres en eau ou difficilement irrigables ont pu être considérées, il y a près de trente ans, comme étant des terres de bonne qualité. Il semble qu'aujourd'hui, la révision générale du classement des propriétés non bâties ne puisse être effectuée qu'en vertu d'une disposition législative dont le vote a été différé jusqu'à ce jour, de sorte que les observations générales formulées par les commissions communales en vue de modifier le classement de certaines exploitations tendent, en fait, à remettre en cause le classement de l'ensemble des terres constituant lesdites exploitations et ne peuvent qu'être écartées par le représentant de l'administration, comme ayant pour effet d'aboutir à une révision générale non autorisée par les textes en vigueur. Il lui demande si le Gouvernement a l'intention très prochainement de déposer un projet de loi qui permette d'éviter ces diverses difficultés.

Assurance vieillesse (assistance d'une tierce personne).

15813. — 5 mai 1979. — M. Etienne Pinte rappelle à Mme le ministre de la santé et de la famille que l'assurance invalidité des salariés permet aux assurés atteints d'une incapacité des deux tiers, d'obtenir une pension d'invalidité. Il s'agit d'un droit propre aux assurés qui ne s'étend pas aux membres de leur famille. La pension d'invalidité ne peut être accordée qu'aux assurés de moins de soixante ans. A cet âge, elle est remplacée par la pension de vieillesse en cas d'incapacité au travail. En vue de la détermination du montant de la pension, les invalides sont classés en trois groupes en fonction de leur degré d'invalidité. Le troisième groupe comprend ceux qui, étant absolument incapables d'exercer une profession, sont en outre dans l'obligation d'avoir recours à l'assistance d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie. La pension est de 50 p. 100 du salaire annuel moyen mais majorée de 40 p. 100 pour assistance d'une tierce personne. Les titulaires d'une pension de vieillesse substituée à une pension d'invalidité, ou attribuée, ou révisée au titre de l'incapacité au travail peuvent obtenir la majoration pour assistance d'une tierce personne dans la mesure où ils remplissent les conditions d'invalidité requises soit au moment de la liquidation de leurs droits, soit postérieurement mais en tout cas, avant leur soixante-cinquième anniversaire. Les modalités d'attribution de cette prestation sont donc restrictives puisque les conditions d'âge sont posées en ce qui concerne l'assuré lui-même et que, d'autre part, la pension d'invalidité et la majoration pour tierce personne ne sont pas

accordées au conjoint de l'assuré. Or, il apparaît de plus en plus souhaitable que le maximum de personnes âgées puissent être maintenues à leur domicile plutôt que d'être hébergées dans une maison de retraite où leur coût d'entretien est très élevé soit pour eux, soit pour leur famille, soit pour la collectivité. Le bénéfice de l'aide ménagère à domicile permet de résoudre les premières difficultés que connaissent les personnes âgées. Mais au fur et à mesure que, l'âge venant, la diminution physique est plus sensible, cette aide ménagère ne saurait suffire pour assurer le maintien à domicile. L'attribution de l'assistance d'une tierce personne au-delà de soixante-cinq ans aurait pour effet d'en généraliser le bénéfice à la quasi-totalité des retraités au fur et à mesure qu'ils avancent en âge. Afin de déterminer le coût d'une telle mesure, il serait nécessaire de connaître le nombre des personnes âgées qui bénéficieraient de l'allocation de base et de l'allocation compensatrice au titre de la législation sur les handicapés et qui, de ce fait, n'entreraient pas dans le cadre de la présente proposition. Il serait également indispensable de savoir quel est le prix de pension moyen d'une personne totalement invalide hébergée en maison de retraite en le comparant au montant moyen de la majoration pour assistance d'une tierce personne. Il lui demande de bien vouloir lui fournir les renseignements qui précèdent. Il souhaiterait également savoir si elle n'estime pas utile de mettre à l'étude un projet tendant à accorder la pension d'invalidité aux conjoints des assurés. Dans cette éventualité, un tel projet pourrait envisager l'attribution de la majoration pour assistance d'une tierce personne, à la fois pour l'assuré ou son conjoint, invalides, même postérieurement au soixante-cinquième anniversaire. Il serait intéressant de savoir si le projet en cause pourrait chiffrer ce que coûteraient les deux mesures suggérées si la condition d'âge fixée à soixante-cinq ans était, dans un premier temps, portée à soixante-dix ans.

Assurance maladie-maternité (remboursement : frais de transport).

15814. — 5 mai 1979. — M. Etienne Pinte rappelle à Mme le ministre de la santé et de la famille que l'arrêté du 2 septembre 1955 indique limitativement les différents cas dans lesquels la prise en charge des frais afférents à un transport pour soins est assurée par le régime général de sécurité sociale. Il apparaît surprenant que ne figure pas à ce propos l'examen de radiologie qu'un assuré doit subir sur prescription de son médecin traitant lorsque l'état de santé du patient, attesté par ce même médecin, nécessite son transport dans la position couchée. Il lui demande de bien vouloir, pour répondre à un souci évident de logique, ajouter cet acte médical, lorsque son exécution répond à l'obligation signalée ci-dessus, à ceux donnant droit au remboursement des frais de transport engagés.

Pharmacie (préparateurs en pharmacie).

15815. — 5 mai 1979. — M. Pierre Raynal appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur l'intérêt d'envisager un débouché sur la profession de préparateur en pharmacie pour les élèves titulaires du brevet d'études professionnelles, carrières sanitaires. Il lui rappelle à ce propos qu'elle est favorable à cette éventualité puisque, au cours de la séance du 11 mai 1977 au Sénat, elle a déclaré être d'accord « pour réserver en priorité l'accès à la formation au brevet professionnel de préparateur en pharmacie aux élèves titulaires du brevet d'études professionnelles, option sanitaire ». Ce débouché est d'autant plus nécessaire que le concours d'entrée aux écoles d'infirmières devient pratiquement inaccessible aux élèves des lycées d'enseignement professionnel qui ne sont pas bacheliers et que les possibilités d'emploi en qualité d'aides-soignantes sont réduites. Au contraire, les solides notions en physique chimie et sciences naturelles que les élèves concernés acquièrent pendant les deux années de préparation au brevet d'études professionnelles, section sanitaire, sont de nature à les orienter utilement vers la profession de préparateur en pharmacie. Il lui demande de bien vouloir, en liaison avec son collègue, M. le ministre de l'éducation, prendre les mesures nécessaires pour que soit rendu possible le débouché des élèves titulaires du brevet d'études professionnelles, option sanitaire, sur l'emploi de préparateur en pharmacie.

Travail (durée : bâtiment et travaux publics).

15816. — 5 mai 1979. — M. Pierre Weisenhorn rappelle à M. le ministre du travail et de la participation que les horaires de travail dans le bâtiment et les travaux publics ne doivent pas, pour être en conformité avec la loi et la convention collective, dépasser cinquante heures sur une semaine ou quarante-huit heures sur douze semaines ou quarante-cinq heures sur un semestre. Il apparaît

que ces maxima sont de nature à permettre et à favoriser le travail clandestin par les salariés intéressés à l'issue de leur activité chez l'employeur. Afin de pallier cette pratique, il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun d'aménager la durée du travail en autorisant, pendant la belle saison, le dépassement du nombre d'heures actuellement prévu permettant d'appliquer un horaire plus large par compensation sur la moyenne annuelle et non pas, notamment, sur douze semaines.

Radiodiffusion et télévision (redevance).

15817. — 5 mai 1979. — M. Pierre Weisenhorn appelle l'attention de M. le ministre du budget sur le fait que l'acheteur d'un poste de télévision couleur, qui détenait antérieurement un poste en noir et blanc, doit acquitter le montant de la différence entre les deux redevances quand bien même l'acquisition du deuxième poste est intervenue peu de temps avant l'échéance de cette redevance. Cette disposition, qui oblige au paiement d'une redevance comptant pour une année entière alors que le poste couleur est détenu depuis peu de temps est manifestement inéquitable. Il lui demande qu'une mesure intervienne mettant fin à la pénalisation subie par l'acquéreur d'un poste couleur lorsque l'achat a lieu dans les conditions exposées ci-dessus.

Anciens combattants (Afrique du Nord).

15818. — 5 mai 1979. — M. Michel Barnier rappelle à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants que la loi n° 74-1044 du 9 décembre 1974 a fixé les conditions d'attribution, au titre du paramètre de rattrapage, de la carte du combattant aux anciens militaires ayant participé aux opérations effectuées en Afrique du Nord. Ce rattrapage est basé sur la participation individuelle à six actions de combat. Or il doit être souligné l'extrême difficulté d'apporter une telle preuve. D'autre part, il n'est pas tenu compte des actions de feu et celles-ci ne peuvent être manifestement omises, dans le cadre des opérations d'Afrique du Nord, pour reconnaître le droit à la qualité de combattant. C'est pourquoi il lui demande s'il ne lui paraît pas plus logique et équitable que cette qualité de combattant soit reconnue au postulant lorsque, pendant le temps de la présence de ce dernier dans une unité, celle-ci a connu neuf actions de feu ou de combat. Il souhaite que des dispositions interviennent pour que le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre soit aménagé à cet effet.

Sports (financement).

15819. — 5 mai 1979. — M. Yves Lancien rappelle à M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs que l'article 56 de la loi de finances pour 1979 (n° 78-1239 du 29 décembre 1978) crée un fonds national pour le développement du sport. Ce fonds doit être alimenté par des ressources extrabudgétaires en provenance du lot, du P. M. U., de la taxe sur les débits de boissons et du droit perçu sur les billets des manifestations sportives. Il lui demande quels seront les crédits dont disposera cette année le fonds national pour le développement du sport. Il souhaiterait également savoir quand ceux-ci pourront être mis à la disposition des associations sportives et quelles modalités de répartition sont retenues.

Politique extérieure (Rhodésie).

15820. — 5 mai 1979. — M. Jacques Féron attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur une déclaration qu'aurait faite le député de la France aux Nations unies, à l'occasion du débat qui a eu lieu sur les élections qui viennent de se dérouler en Rhodésie. Ce dernier aurait indiqué que le gouvernement français restait décidé à « appliquer comme il l'a toujours fait les sanctions en vigueur contre la colonie rebelle ». Il lui demande en vertu de quel principe un représentant de la France peut qualifier de « colonie rebelle » un pays qui vient de se donner, par la voie démocratique, un parlement à majorité noire, et comment l'expression de « colonie rebelle » peut être employée par un représentant de la France alors que cette dernière est universellement reconnue comme ayant mené à bien la décolonisation par le général de Gaulle. Il s'étonne au demeurant, ayant assisté aux élections rhodésiennes et en avoir constaté avec de nombreux observateurs le caractère démocratique, que la France continue à prendre une attitude d'hostilité vis-à-vis de ce pays.

Transports routiers (entreprises).

15821. — 5 mai 1979. — **M. Maurice Tissandier** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les graves difficultés rencontrées par les transporteurs publics routiers du fait de la situation du marché pétrolier international. Le renchérissement du prix du carburant ainsi que les quotas imposés par les organismes livreurs mettent en danger ce secteur dont l'importance est évidente, tant par le nombre de salariés qu'il emploie à travers toute la France que par les services indispensables qu'il rend aux entreprises industrielles et commerciales des autres secteurs. Il fait remarquer que pour remédier à ces difficultés les autres pays européens accordent à leurs transporteurs la possibilité de déduire la T.V.A. payée sur les carburants et lubrifiants, et que par ailleurs la S.N.C.F. bénéficie de cette même déductibilité. Il demande si une mesure analogue ne peut être envisagée en faveur des transports publics routiers français ainsi que l'octroi d'une priorité de livraison en gazole.

Impôt sur le revenu (quotient familial).

15822. — 5 mai 1979. — **M. Bernard Marle** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'anomalie qui résulte de l'application des articles 194 et 195 du code général des impôts lorsqu'il s'agit d'un contribuable veuf ayant un ou plusieurs enfants majeurs, qui contracte un nouveau mariage. Dans ce cas, en effet, l'intéressé, qui bénéficiait d'une part et demie avant son mariage, ne dispose, après, que de deux parts au lieu de deux et demie comme cela semblerait logique. Il lui demande donc s'il est envisagé de modifier le code général des impôts pour apporter une plus grande cohérence aux dispositions relatives au quotient familial.

Mutualité sociale agricole (cotisations).

15823. — 5 mai 1979. — **M. Jean-Noël de Lipkowski** expose à **M. le ministre de l'agriculture** le cas suivant : il est demandé à **M. M...**, exploitant agricole, de verser la cotisation provisionnelle pour l'année 1979 de son épouse décédée le 7 février de cette même année. En effet, les cotisations sont dues en totalité pour l'année entière et déterminées en fonction de la situation des adhérents au 1^{er} janvier de chaque année et en conformité avec les textes en vigueur. Néanmoins, considérant la date du décès qui se trouve en début du premier trimestre de l'année, il lui demande s'il n'est pas anormal que le mari doive verser les cotisations pour l'année entière, la retraite de sa femme s'arrêtant le jour du décès, et s'il n'est pas possible de réviser cette position.

Impôts sur le revenu (charges déductibles).

15824. — 5 mai 1979. — **M. Antoine Rufenacht** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les dépenses afférentes à l'habitation principale déductibles du revenu imposable. Selon les dispositions du code général des impôts, les propriétaires occupant leur logement et ceux qui y sont assimilés sont autorisés à déduire leurs dépenses de ravalement, c'est-à-dire celles qui sont nécessitées par la remise en état des façades, une fois dans leur existence et dans la limite d'un plafond fixé actuellement à 7 000 francs plus 1 000 francs par personne à charge. Cette mesure ayant été prise il y a maintenant bien des années, de nombreuses personnes qui souhaiteraient faire procéder à un nouveau ravalement de leur habitation principale ne s'y trouvent pas incitées par les pouvoirs publics. C'est pourquoi il lui suggère de prendre des dispositions autorisant les propriétaires à déduire régulièrement ce type de dépense, une fois tous les cinq ans, par exemple. Outre les conséquences qui en résulteraient pour l'amélioration du cadre de vie de nos concitoyens, de telles dispositions, par les effets bénéfiques qu'elles auraient pour les entreprises du bâtiment, contribueraient à la création d'un nombre d'emplois certainement fort appréciable dans la conjoncture actuelle.

Départements d'outre-mer (jeunes).

15825. — 5 mai 1979. — **M. Jean Fontaine** expose à **M. le ministre du travail et de la participation** ce qui suit : la prime de mobilité des jeunes, instituée par la loi n° 72-1150 du 26 décembre 1972, a pour but de favoriser le placement des jeunes qui n'ont pas pu trouver de premier emploi salarié à proximité de leur résidence habituelle et doivent par conséquent transférer leur domicile pour

occuper le premier emploi. La loi n° 77-704 du 5 juillet 1977 a étendu le bénéfice de cette aide aux jeunes qui sont embauchés par une entreprise française pour occuper un emploi salarié à l'étranger. En conséquence de quoi il lui demande de lui faire connaître les raisons pour lesquelles le bénéfice de ces aides n'est pas reconnu aux jeunes dans les départements d'outre-mer, ou se déplaçant vers la métropole ou un autre département d'outre-mer ou un territoire d'outre-mer ainsi que les dispositions qu'il compte prendre pour réparer cette injustice.

Départements d'outre-mer (finances locales).

15826. — 5 mai 1979. — **M. Jean Fontaine** expose à **M. le ministre de l'intérieur** ce qui suit : le *Journal officiel* du 4 janvier 1979 a publié la loi du 3 janvier créant au profit des collectivités locales une dotation globale de fonctionnement destinée à être substituée dès cette année au V.R.T.S., aux deux versements représentatifs de la taxe sur les spectacles ainsi qu'à la subvention versée par l'Etat au titre de sa participation aux dépenses d'intérêt général engagées par ces unités administratives. Les collectivités locales des départements d'outre-mer bénéficient de la dotation forfaitaire comme celles de la métropole. En outre, compte tenu de leur spécificité, elles doivent se voir octroyer une dotation précipitaire sur la dotation de péréquation et sur les concours particuliers. Un décret en Conseil d'Etat doit intervenir pour en fixer les règles de répartition. Il lui demande de lui faire connaître où en est cette affaire et quelles mesures urgentes il compte prendre pour informer les maires des sommes leur revenant.

Départements d'outre-mer (Réunion : S.M.I.C.).

15827. — 5 mai 1979. — **M. Jean Fontaine** expose à **M. le ministre du travail et de la participation** ce qui suit : à compter du 1^{er} avril 1979, le montant hebdomadaire du S.M.I.C. dans les départements d'outre-mer de la Guyane, de la Guadeloupe et de la Martinique est porté à 379,07 francs contre 333,88 francs à la Réunion. Il lui demande de lui faire connaître les raisons de cet important décalage, puisqu'aussi bien il résulte des statistiques les plus officielles que c'est à la Réunion que le coût de la vie est le plus élevé.

Handicapés (allocations).

15828. — 5 mai 1979. — **M. Jean Fontaine** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** ce qui suit : au *Journal officiel* du 12 janvier 1978 est paru un décret d'application concernant l'allocation compensatrice en faveur des personnes handicapées prévue à l'article 39 de la loi du 30 juin 1975. A ce jour, cette allocation n'est toujours pas distribuée au motif que les instructions ministérielles ne sont pas parvenues aux commissions départementales d'orientation et de reclassement professionnels. Quatre ans après la parution de la loi, les personnes en droit de prétendre à cette prestation attendent toujours le bon vouloir de l'administration. Cette situation n'est plus supportable, c'est pourquoi il lui demande de lui faire connaître les dispositions qu'elle compte prendre pour la diffusion immédiate des instructions ministérielles.

Fonctionnaires et agents publics (catégorie A).

15829. — 5 mai 1979. — **M. Philippe Malaud** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation des attachés principaux d'administration centrale au regard des conditions d'accès au corps des administrateurs civils. Les intéressés ne peuvent, en l'état actuel des textes, être nommés administrateurs civils, au titre du tour extérieur, que jusqu'à l'âge de cinquante ans. Si l'on fait abstraction de quelques corps aux effectifs restreints dont le statut est précisément calqué sur celui des attachés d'administration centrale, il n'existe aucun autre cas de fonctionnaires écartés en raison de leur âge, et cela même lorsqu'ils occupent d'une façon permanente des fonctions habituellement dévolues à des agents de grade supérieur, de toute possibilité de promotion quinze ans avant le terme normal de leur carrière. Ceci est d'autant plus inéquitable que sont pénalisés des fonctionnaires qui, compte tenu de l'institution tardive du grade d'attaché principal, n'ont pu faire valoir leur candidature à une telle nomination que pendant un laps de temps restreint. **M. Philippe Malaud** demande à **M. le Premier ministre** quelles mesures sont envisagées pour remédier à une situation qui, outre le fait qu'elle est dépourvue de justification au plan de l'équité, fausse les conditions de la sélection pour l'accès au corps des administrateurs civils en raréfiant artificiellement les candidatures.

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

(Art. 139, alinéa 3, du règlement.)

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14573 posée le 5 avril 1979 par M. Pierre Welsenhorn.

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14597 posée le 5 avril 1979 par M. Paul Quilès.

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14785 posée le 7 avril 1979 par M. Alain Vivien.

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14627 posée le 5 avril 1979 par M. Joseph Vidal.

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14680 posée le 6 avril 1979 par M. Marcel Houël.

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 14752 posée le 7 avril 1979 par M. Gilbert Faure.

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 15127 posée le 18 avril 1979 par M. Pierre-Bernard Cousté.

Rectificatif

au Journal officiel, n° 27, du 25 avril 1979
 (Débats parlementaires, Assemblée nationale).

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 3024, 1^{re} colonne, au lieu de : « 4846. — 29 juillet 1978. — M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre de l'industrie... », lire : « 4866. — 29 juillet 1978... ».

ABONNEMENTS

	FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER
	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :		
Débats	36	225
Documents	65	335
Sénat :		
Débats	28	125
Documents	65	320

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION

26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone { Renseignements : 579-01-95
 Administration : 578-61-29

TELEX 201176 F DIRJO-PARIS

