

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
6<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 37<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Vendredi 2 Juin 1978.

### SOMMAIRE

#### PRÉSIDENCE DE M. BERNARD STASI

1. — Nominations à un organisme extraparlimentaire (p. 2464).
2. — Question orale avec débat (p. 2464).  
CONSTRUCTION NAVALE (Question de M. Hermier) (p. 2464).  
M. Hermier,  
M. Le Theule, ministre des transports.  
MM. Hermier,  
Evin,  
M<sup>me</sup> Porte,  
MM. Comiti,  
Autain,  
Bourgeois,  
Philibert,  
le ministre.  
Clôture du débat.
3. — Rappels au règlement et demande de suspension de séance (p. 2476).  
MM. Ralite, le président, Hamel.  
Rejet par scrutin de la demande de suspension de séance présentée par le groupe communiste.

4. — Questions orales sans débat (p. 2477).  
ROUTE PARIS—NANCY (Question de M. Longuet) (p. 2477).  
MM. Longuet, Le Theule, ministre des transports.  
POLITIQUE DE RECONVERSION INDUSTRIELLE (Question de M. Cousté) (p. 2478).  
MM. Cousté, Monory, ministre de l'économie.  
TARIFS DES TAXIS (Question de M. Frédéric-Dupont) (p. 2480).  
MM. Frédéric-Dupont, Monory, ministre de l'économie.  
FERMETURE DE SUCRERIES A LA RÉUNION (Question de M. Fontaine) (p. 2481).  
MM. Fontaine, Dijoud, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, chargé des départements et territoires d'outre-mer.  
RÉCEPTION DES ÉMISSIONS DE TÉLÉVISION DANS LES ZONES DE MONTAGNE (Question de M. Fuchs) (p. 2482).  
MM. Fuchs, Lecst, ministre de la culture et de la communication.  
SITUATION DU SECTEUR H. L. M. (Question de M. Bocquet) (p. 2483).  
MM. Bocquet, Prouteau, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, chargé de la petite et moyenne industrie.

SITUATION DE L'INDUSTRIE DU VEHICULE INDUSTRIEL (Question de M. Mexandeau) (p. 2485).

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

ENTREPRISE ALSTHOM-ATLANTIQUE (Question de M. Chevènement) (p. 2485).

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

REFORME DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ARCHITECTURE (Question de M. Ralite) (p. 2487).

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

5. — Dépôt d'un projet de loi (p. 2489).

6. — Ordre du jour (p. 2489).

**PRESIDENCE DE M. BERNARD STASI,**  
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**NOMINATION**  
**A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE**

M. le président. En application de l'article 25 du règlement, j'informe l'Assemblée que M. Bourson a été nommé membre du Conseil supérieur de l'adoption.

— 2 —

**QUESTION ORALE AVEC DEBAT**

M. le président. L'ordre du jour appelle la question orale avec débat de M. Hermier à M. le ministre des transports.

**CONSTRUCTION NAVALE**

M. le président. « M. Guy Hermier attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation difficile de la construction et de la réparation navales dans notre pays comme sur l'ensemble des activités portuaires et maritimes.

Des milliers de licenciements sont prévus notamment à Marseille. Des chantiers de construction et de réparation sont en rupture de charges.

Une telle politique a des conséquences désastreuses pour les régions concernées, les travailleurs et l'ensemble du pays.

L'indépendance industrielle et le prestige de la France sont gravement atteints par cette politique de liquidation d'un secteur essentiel de notre économie.

En conséquence, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour assurer un développement de la construction navale à la mesure de la vocation maritime de la France et la garantie de l'emploi ».

La parole est à M. Hermier.

M. Guy Hermier. Monsieur le ministre, le dépôt par le groupe communiste de cette question orale avec débat a pour objet d'obtenir enfin une réponse claire sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour faire face aux menaces d'une exceptionnelle gravité qui pèsent sur les industries navales, portuaires et maritimes françaises.

En effet, depuis le mois d'avril, les démarches que mes collègues et moi-même avons multipliées à ce sujet n'ont reçu d'autre réponse que le silence ou l'esquive. Notre demande qu'un débat sur les problèmes industriels et les difficultés de nos industries navales soit inscrit à l'ordre du jour de cette session s'est heurtée à un refus qui vient de nous confirmer une lettre du Premier ministre.

Mais, dans le même temps, M. Barre a le cynisme de comparer nos industries navales à du « bois mort » qu'il faudrait couper, comme on s'efforce de brader la sidérurgie, la machine-outil, l'informatique, l'énergie, le textile ou l'habillement, quitte à reléguer la France, malgré ses richesses humaines et matérielles considérables, au rang de pays de deuxième zone, de pays sous-traitant.

Dans le même temps, se multiplient les signes inquiétants de la volonté du Gouvernement de démanteler purement et simplement ce secteur et de le sacrifier aux grands intérêts privés de cette profession.

C'est pourquoi, avant toute chose, je tiens à protester avec force contre le mépris dans lequel vous tenez la représentation nationale. Ce n'est pas dans le secret des bureaux des ministères ou de quelques grandes firmes privées mais ici, à l'Assemblée nationale, et par des négociations avec les travailleurs et leurs organisations que doivent se discuter et se résoudre les problèmes qui intéressent l'emploi de milliers de salariés, l'avenir de régions entières et l'intérêt national.

La situation de nos industries navales, portuaires et maritimes est, en effet, extrêmement préoccupante et lourde de conséquences.

Dans la réparation navale, 825 licenciements sont d'ores et déjà engagés au groupe Terrin à Marseille, et il est clair que l'objectif poursuivi est de démanteler les capacités de production de la réparation navale marseillaise, avec les retombées catastrophiques que cela aurait pour près de 250 entreprises de sous-traitance et pour l'ensemble du port de Marseille.

Dans la construction navale, aussi bien sur la façade méditerranéenne que sur la côte atlantique, presque tous les chantiers seront vraisemblablement en rupture de charge au second semestre de 1978. Au 1<sup>er</sup> janvier de cette année, les carnets de commandes avoisinaient en effet 1,7 million de tonneaux de jauge brute, soit 40 p. 100 de moins qu'en 1977 et 64 p. 100 de moins qu'il y a deux ans. Cette situation se traduit notamment par des réductions d'heures de travail et l'arrêt des travaux d'étude qui met gravement en cause la survie même de la profession.

Il est de plus en plus question de licenciements qui s'ajouteraient à la suppression, de juin 1977 au premier trimestre 1978, sous des formes déguisées, de trois mille emplois.

Ajoutons qu'on parle aussi de désarmer de nouveaux navires de ligne, comme à Marseille, alors que notre flotte n'assure que le tiers de nos échanges, ce qui est gravement insuffisant. Quant à la plupart de nos ports, ils connaissent aussi de sérieuses difficultés.

Cette situation suscite une inquiétude d'autant plus vive parmi les travailleurs et dans les régions concernées qu'elle s'inscrit dans la logique du VII<sup>e</sup> Plan, qui prévoit la suppression de sept mille emplois dans la construction et la réparation navales d'ici à 1980, et du programme d'action communautaire de la Communauté économique européenne pour les chantiers navals européens.

Ce programme, plus connu sous l'appellation de « plan Davignon », du nom de son auteur, préconise une réduction de plus de 40 p. 100 de l'appareil productif naval et le licenciement de 70 000 travailleurs européens, soit environ la moitié des effectifs actuels. Soit dit en passant, M. Davignon est le même personnage qui fut chargé de « régler », comme on dit, la crise dans la sidérurgie européenne et dont les sidérurgistes français peuvent apprécier la triste compétence.

Outre la réduction des capacités de production et des effectifs, l'aspect le plus grave de ce plan réside dans la volonté politique d'institutionnaliser la supranationalité économique de fait des grands monopoles de la « navale » au travers de décisions d'envergure européenne. C'est en effet la Communauté, selon ce plan, qui prendrait en charge les moyens financiers nécessaires aux restructurations envisagées. Ainsi, la politique navale de la France ne se déciderait plus à l'échelle du pays, mais se trouverait assujettie à des dispositions supranationales, aux exigences de l'Europe des monopoles.

Une telle politique, monsieur le ministre, serait à tous égards catastrophique.

Catastrophique pour des milliers de travailleurs menacés de licenciement, pour leurs familles condamnées à plus de sacrifices dans des régions où le chômage et la misère atteignent les limites du supportable.

Catastrophique pour les régions de l'Ouest, du Nord et de la Méditerranée où les activités navales, portuaires et maritimes sont un axe industriel essentiel.

Catastrophique, enfin, pour notre indépendance nationale ; pour notre indépendance monétaire parce que le trafic assuré par la flotte nationale, les travaux de construction et de réparation effectués en France permettent d'économiser les sorties de devises qui vont aujourd'hui grossir le déséquilibre de notre commerce extérieur ; pour notre indépendance commerciale, parce que le renforcement de nos positions dans le domaine des transports maritimes est un facteur favorable de coopération avec les autres nations ; pour notre indépendance politique, parce qu'une nation qui ne dispose pas d'une capacité propre de trans-

port suffisante pour assurer la part qui lui revient dans l'acheminement de ses échanges prêle le flanc à toutes les tentatives de pression, voire de chantage, de la part d'autres pays.

Ainsi, parce qu'il s'agit d'une grande question sociale et nationale, le parti communiste lutte avec résolution pour arrêter cette braderie scandaleuse, pour défendre l'emploi et l'outil de travail, pour sortir de la crise ce secteur indispensable au rayonnement de la France.

Il n'y a pas, en effet, de réelle indépendance possible pour notre pays — dont le tiers des frontières sont des mers — sans un développement de la coopération et des échanges avec l'extérieur, donc de la marine marchande et de l'ensemble de nos activités navales et portuaires.

En conséquence, monsieur le ministre — et sous réserve d'apporter d'autres éléments — je vous pose quelques questions précises qui appellent des réponses précises.

Allez-vous appliquer dans notre pays les dispositions du plan Davignon, c'est-à-dire poursuivre une politique de déclin de notre flotte, de licenciement de milliers de travailleurs, d'asphyxie de régions entières et de liquidation de nos industries navales, portuaires et maritimes ?

Allez-vous soumettre à quelques grands intérêts privés et à des dispositions supranationales un secteur vital pour l'indépendance de notre pays ?

Où bien allez-vous, comme nous le proposons avec les travailleurs de la navale en lutte, prendre enfin les mesures qui s'imposent pour moderniser, renouveler et développer notre flotte et nos activités navales et portuaires, pour contraindre les armateurs français à construire, réparer et entretenir leurs navires en France, pour lutter résolument contre les pavillons de complaisance, enfin pour favoriser partout de véritables négociations à même d'empêcher tout licenciement, de satisfaire les revendications des travailleurs et de préserver une branche vitale de notre industrie ?

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

**M. Joël La Thuile, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, M. Hermier a attiré l'attention du Gouvernement sur les menaces qui pèsent sur les industries de réparation et de construction navales et lui a demandé de préciser les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour développer une construction navale à la mesure de la vocation maritime du pays et assurer la garantie de l'emploi.

M. Hermier, dans sa question, dresse le constat d'une situation difficile, estime que la politique qui est conduite est attentatoire à l'indépendance nationale et demande quelles mesures seront prises.

Vous me permettez, monsieur le député, sur le même ton et avec la même force que vous, de protester contre certaines insinuations que suggère la question dans sa formulation, tant écrite qu'orale.

Vous avez souhaité une réponse claire : je vais vous la donner.

Vous avez déploré le silence du Gouvernement : je suis ministre des transports depuis moins de deux mois et déjà j'ai répondu à un nombre de questions particulièrement élevé.

Vous avez évoqué une esquivé de mon département ministériel : je vous rappelle que le secrétariat général à la marine marchande a reçu à de multiples reprises les délégations syndicales qui le souhaitent, que mon cabinet a également reçu à de multiples reprises les personnalités politiques et syndicales qui le désiraient et que j'ai personnellement passé mon après-midi et ma soirée d'hier à La Seyne et à La Ciotat à visiter les deux chantiers pendant leurs heures d'activité.

Vous avez prétendu que le Gouvernement conduit une politique consciente de démantèlement : avec force, même si le ton est modéré, je proteste ; cela est faux !

Vous m'avez posé en conclusion une question : appliquerai-je le plan communautaire ? Je vous réponds qu'il n'existe pas de décision communautaire ; il y a seulement un rapport d'experts soumis à discussion.

La France, en matière de construction et d'armement navals, d'objectifs à poursuivre pour la marine marchande, concerte sa politique, certes, avec celle de ses voisins, particulièrement ses partenaires de la Communauté économique européenne. Mais cette politique est décidée par le gouvernement français, et il n'est pas question d'appliquer un plan communautaire proposé par des experts, et qu'aucun gouvernement, à ma connaissance, n'a encore accepté.

Je répondrai longuement, et je prie l'Assemblée de m'en excuser, à la question importante de fond que vous avez posée, monsieur Hermier. Vous n'avez cité que des pourcentages, je voudrais vous fournir des valeurs absolues.

La crise qui frappe la marine marchande dans l'armement, voire dans la réparation navale, est une crise mondiale. Elle n'est pas une invention du Gouvernement, ni de mes services. Et cette crise économique, dont on peut discuter les causes, a frappé de plein fouet et l'armement et la construction navale.

Examinons d'abord les données du commerce mondial, puis je reviendrai surtout à notre pays.

Depuis quatre ans, le volume du commerce extérieur stagne, alors que, depuis six ou huit ans — y compris pendant ces quatre dernières années — le tonnage de la flotte mondiale a connu une expansion rapide. Le résultat est d'ailleurs catastrophique : dans le monde, l'inactivité de la flotte atteint un niveau record, sans précédent, puisque le tonnage des navires inemployés dépasse quatre-vingts millions de tonnes.

En conséquence, le marché est complètement faussé et les taux de fret s'effondrent.

Prenons l'exemple des navires transporteurs de vrac gros porteurs. En 1973, leur taux d'affrètement était de l'ordre de 3,5 dollars par tonne et par mois. Actuellement, il est inférieur, pour la même quantité et la même durée, à un dollar, c'est-à-dire quatre fois plus faible.

Mais, pour l'armement, la situation est encore aggravée par son endettement dû à l'effort d'investissement considérable qu'il a conduit dans les années passées et aux conséquences du régime particulier de l'emploi des marins français. Très peu de pays — ils se comptent sur les doigts d'une main — appliquent dans ce domaine une politique analogue à la nôtre et dans ceux où l'on maintient des équipages nationaux il serait intéressant d'examiner la situation sociale et financière qui est faite à ces personnels.

Il n'est pas question de revenir sur ce qui existe en France, mais il ne faut pas oublier que l'activité maritime de tous les pays qui possèdent une flotte, quel que soit par ailleurs leur régime, est soumise aux lois du marché.

Enfin, il y a le problème des pavillons de complaisance que le Gouvernement n'entend pas passer sous silence. « Pavillon de complaisance », la formule est vague ; les réalités sont multiples. Il y a des pavillons d'Etat dont les pratiques sont analogues à celles de certains pavillons de complaisance. Nous nous efforçons de lutter contre les uns et les autres, car de telles pratiques conduisent, dans des conditions techniques parfois inacceptables, à des prix de dumping pour certains types de transport dont nous sommes dans l'incapacité totale d'affronter la concurrence.

Ce qui est vrai pour l'armement, l'est également pour la construction et la réparation navales. Mais je me propose de revenir plus longuement sur ce point tout à l'heure.

Vous avez dit, monsieur le député, que l'indépendance nationale était en cause ; ce n'est pas vrai. Pour avoir été le rapporteur de la première loi de programme en matière de défense, je suis, croyez-le bien, aussi soucieux que vous ou que d'autres de l'indépendance nationale tant dans le domaine de la défense que dans celui de l'économie.

L'effort accompli par notre pays au cours des dix dernières années est sans précédent dans l'histoire de la marine marchande française. Il l'est également dans le contexte européen et mondial.

Voici quelques chiffres.

La flotte de commerce française représentait en 1966, il y a seulement douze ans, 4 990 000 tonneaux de jauge ; en 1970, 6 700 000 tonneaux ; en 1973, 7 400 000 tonneaux ; en 1975, 9 500 000 tonneaux ; en 1977, 11 100 000 tonneaux ; en 1978, 11 900 000.

Vous m'excuserez, mesdames et messieurs les députés, pour cette énumération, mais à un moment où, sur un sujet délicat, on utilise à l'envi les pourcentages, il est bon de rappeler ce que sont ces chiffres.

Jamais notre marine de commerce n'a été d'une telle importance tant par son volume que par sa qualité.

Elle représente un peu plus de 3 p. 100 de la flotte marchande mondiale, contre 2,5 p. 100 environ il y a cinq ans.

Son âge moyen est de six ans et demi alors que celui de la flotte marchande mondiale est de neuf ans et demi.

Le trafic maritime, je le rappelle, s'apprécie en millions de tonnes transportées multipliés par le nombre de milles parcourus. De 1969 à 1976, le trafic assuré sous pavillon français est passé de 376 milliards de tonnes-milles à 657 milliards. A aucune époque de notre histoire, on n'avait accompli un tel effort. L'économie française a d'ailleurs bénéficié de cet essor puisque le déficit de la balance des frets a régressé, en francs courants, de 1974 à aujourd'hui.

Il est vrai que notre flotte de navires de charge est désarmée dans la proportion de 1,5 p. 100, bien que, ne l'oublions pas, sa capacité ait doublé en dix ans. Cette situation n'a pas d'équi-

valent dans le monde. Dans les pays comme la Suède, la Norvège, l'Allemagne fédérale, le pourcentage de la flotte désarmée est dix fois supérieur.

Je le déplore, d'ailleurs, mais je ne puis m'empêcher de le souligner lorsque j'entends condamner la politique d'un gouvernement qui a déployé un effort sans précédent et obtenu les résultats que révèlent ces pourcentages.

La flotte de commerce française, malgré les difficultés très réelles qu'elle rencontre, est parmi celles qui se portent le mieux, mais nous sommes dans un monde en crise. On entend souvent dire qu'une part importante des trafics français se fait sous d'autres pavillons. En réalité, nous dépassons les normes internationales en ce domaine, et je suis prêt, monsieur le député, à répondre aux autres questions que vous ne manquez pas de me poser à ce sujet.

Mais vous m'avez d'abord interrogé sur la réparation navale, la construction navale et l'armement. Je me propose de traiter chacun de ces points, afin qu'on ne voie aucune volonté d'esquive de la part du Gouvernement et que la réponse des pouvoirs publics aux difficultés rencontrées dans ces trois domaines soit claire.

En ce qui concerne la réparation navale, il est vrai que l'une des deux grandes entreprises marseillaises est depuis plus d'un an en difficulté et qu'elle a dû prendre des mesures qui ont abouti à alléger en deux étapes ses effectifs d'un millier d'emplois environ.

Cette structure nouvelle de la firme doit lui permettre de retrouver les conditions de l'équilibre d'exploitation — au sein de ce groupe se posaient des problèmes très sérieux de gestion — dans une conjoncture difficile mais non sans issue.

Certes, toutes les questions ne sont pas réglées, notamment sur le plan des supports financiers et des rattachements industriels. Cependant, les problèmes immédiats d'achalandage conditionnant la survie à court terme de la firme se posent dans des conditions satisfaisantes.

L'aide budgétaire de l'Etat pour les travaux de réparation navale a été renforcée. J'aurai peut-être l'occasion d'apporter des précisions à ce sujet en réponse à des questions. Cette aide sera accordée pour des travaux qui, tant sur le plan de la facturation du chantier lui-même que sur celui des frais de pilotage, de remorquage et de divers sous-traitants, dépassent deux millions de francs pour les pétroliers et un million pour les autres navires.

D'autre part, et grâce à l'action discrète mais permanente des pouvoirs publics, notre armement a manifesté sa solidarité avec l'industrie de la réparation navale. On trouve le témoignage de cette confiance dans l'importance des commandes qui sont actuellement passées, y compris au chantier qui a connu le plus de difficultés. A cette confiance de l'armement correspond d'ailleurs la confiance que les travailleurs manifestent à l'égard de leur entreprise.

Il est bon d'évoquer ces problèmes, mais il faut le faire en toute honnêteté intellectuelle. La situation est suffisamment difficile pour qu'on ne la complique pas par un alarmisme systématique ou par des attitudes que je condamne complètement.

A l'instigation d'un syndicat, on a refusé de réparer un navire algérien. Cela est inadmissible, quelles que soient les raisons invoquées, car l'habitude sera prise de travailler avec des ports étrangers en matière de réparation. Les ouvriers en sont bien conscients, car le syndicat qui avait imposé ce refus de réparation a perdu, à la suite des élections intervenues quelques jours plus tard, deux des sept sièges qu'il détenait au comité d'établissement. Ce sont des choses que l'on oublie facilement, mais les travailleurs, que vous n'êtes pas seul à représenter, monsieur Hermier, sont conscients de la situation difficile que nous traversons, de l'action des pouvoirs publics et du rôle que nous jouons auprès des armements pour que la réparation navale française ne soit pas sabotée et pour qu'elle demeure, à Marseille, l'une des activités importantes de l'économie de la région.

En ce qui concerne la construction navale, l'Etat a mis en place, à partir du second semestre de 1977, un dispositif d'aide, à la fois renforcé et mieux articulé, pour attaquer plus efficacement les difficultés que risquent de connaître nos chantiers à partir de la fin de cette année. Il ne s'agit pas du tout d'un dispositif de démantèlement ou de braderie. Il tend, d'une part, à faciliter la prise de commandes navales nouvelles, d'autre part, à développer une certaine diversification de l'activité des chantiers. Je vais reprendre ces deux points.

La première intervention de l'Etat s'est traduite par le renforcement de l'aide apportée par le budget à la construction navale. Dès le deuxième semestre de 1977 a été rétablie l'aide de base modulée selon des formules assez compliquées et représentant de 15 à 25 p. 100 du prix de vente des navires. Plus récemment, j'ai donné des instructions pour que ces modalités soient simplifiées et que, au coup par coup, on puisse les appliquer au maximum afin qu'elles ne puissent en aucun cas, par leur insuffisance, constituer une cause de refus de prise de commande.

A cet égard — car ce sont les contribuables qui supportent cette charge — je tiens à rappeler un chiffre significatif : en cinq ans plus de 5 milliards de francs courants ont été accordés au titre des différentes formes d'intervention que recouvre cette aide. Les résultats ne sont donc pas aussi négligeables que les propos de vos amis le laissent entendre.

Les petits chantiers dont la situation paraissait catastrophique ont pu prendre, pour le premier semestre de cette année, des commandes qui, modestes par leur volume, correspondent toutefois à plus de la moitié de leur capacité de travail. La commande de 22 bateaux d'importance très variable et représentant une trentaine de milliers de tonneaux de jauge brute compensée a été notamment enregistrée.

Néanmoins, nous ne tenons pas à ce que la répartition de ces commandes se fasse toujours de la même façon entre les chantiers. L'immutabilité des rapports entre entreprises dans une profession serait mauvaise pour celle-ci. Un tel conservatisme conduirait rapidement et inéluctablement à la sclérose de la totalité du secteur dont le coût pour l'Etat ne cesserait de croître.

Je constate que, grâce au renforcement de l'aide de l'Etat, nos petits chantiers ont maintenu globalement leur carnet de commandes et qu'une répartition évolutive de ce dernier entre les chantiers a sanctionné la qualité diverse des gestions. Cette constatation me paraît d'ailleurs avoir une valeur d'exemple général pour la totalité de la construction navale.

Dans les grands et les moyens chantiers, la situation, au terme du premier tiers de l'année 1978 est loin d'être aussi bonne, puisque les commandes prises correspondent à cinq navires et à 75 000 T. J. B. C. environ, mais de nombreuses affaires sont aujourd'hui en négociation et de nouvelles commandes seront certainement prises pour l'exportation ou pour notre armement avant la fin de l'année.

Est-ce que pourront être commandées, d'ici à la fin de 1978, les 345 000 T. J. B. C. encore nécessaires pour maintenir à sa capacité maximale, c'est-à-dire au niveau atteint il y a deux ans, l'activité de nos grands chantiers ? Je n'en suis pas certain. Mais les chantiers comme les pouvoirs publics font tout pour que des commandes soient prises.

La demande de construction navale représente aujourd'hui — et sans doute pour plusieurs années — entre 60 et 70 p. 100 de la pleine capacité de notre industrie. Toutefois il ne faut pas se laisser abuser par un tel pourcentage car il est calculé à partir d'un taux maximal exceptionnel à une date donnée. Sur la base de l'activité enregistrée au cours des dix dernières années, il s'établirait entre 80 et 90 p. 100.

Dans vos propos, monsieur Hermier, j'ai cru comprendre que la France devrait réserver à sa construction navale le monopole des commandes de l'armement français. Cette attitude serait unique en Europe, car, même dans les pays de l'Est, si l'on construit pour l'armement national, on achète des navires à l'étranger. Nous vivons dans un monde d'échanges et il est nécessaire que, dans un pays comme le nôtre, qui exporte une part importante de sa construction navale, on n'interdise pas les achats à l'étranger.

Encore convient-il de maintenir un certain équilibre. Or, actuellement, à raison de plus de 60 p. 100, l'armement français commande ses navires dans notre pays même : nous dépassons, vous le constatez, les normes admises dans beaucoup de milieux économiques, quelles que soient les structures politiques des Etats.

D'un autre côté, l'Etat intervient toujours dans le domaine de la construction navale en aidant les chantiers à diversifier leur activité, pour maintenir à un niveau stable le volume de l'emploi, même en cas de réduction de l'activité de la construction navale. De ce point de vue, trois des sept principaux chantiers de notre pays consentent un effort que je me plais à souligner. En 1977, pour l'ensemble des chantiers, la diversification représentait 11 p. 100 des ventes : en 1978, elle correspond même, pour l'un d'entre eux, à 35 p. 100 des ventes.

Toutefois l'effort des constructeurs me paraît encore insuffisant. Dans la période très critique que nous traversons, cet effort est absolument nécessaire si nous n'acceptons pas une

réduction des effectifs de nos chantiers. La diversification doit encore être accentuée avec l'aide des pouvoirs publics : nous aiderons chaque projet industriel sérieux avec la même conviction que la construction navale proprement dite.

Si l'Etat doit tout faire pour que la construction navale tienne, il ne doit pourtant pas se substituer aux industriels. Dans ce domaine, le volume des dépenses publiques démontre que nous ne nous satisfaisions jamais de déclarations d'intention tout en consentant une participation financière considérable — elle a dépassé cinq milliards de francs au cours des cinq dernières années.

Certains pensent que des dispositions plus contraignantes devraient être prises à l'égard de l'armement français. A mon avis, ce n'est pas possible. Aucun pays n'a d'ailleurs adopté de telles mesures. Si nous ôtions à notre armement la possibilité d'acheter à l'étranger, notre pays perdrait immédiatement une grande partie de ses commandes étrangères qui, pour certains chantiers, sont essentielles. Par conséquent, l'attitude que certains préconisent — et vous en êtes, monsieur le député — est soit suicidaire, soit purement illusoire.

Alors que nombre de flottes de commerce régressent, nous parvenons à rester dans l'axe des objectifs du VII<sup>e</sup> Plan. Certes, l'exécution de celui-ci n'est pas terminée mais, à mi-parcours, le tonnage de la flotte de commerce française a déjà atteint 12 millions de T. J. B., chiffre sans précédent.

La France est le seul pays d'Europe à n'avoir pas enregistré de freinage dans sa progression. Pour sa flotte, en valeur absolue, elle vient au second rang des pays de la Communauté économique européenne. En ce qui concerne le port lourd, c'est-à-dire la capacité de transport de marchandises, le tonnage marchand de la flotte française est comparable au tonnage de la flotte des Etats-Unis.

Certes, les résultats varient selon les secteurs de l'armement.

Pour le transport des marchandises diverses, qui constitue 58 p. 100 de la demande nationale de transport, le degré de réalisation des objectifs du Plan est très convenable.

Pour le transport du pétrole, qui représente 27 p. 100 de notre demande nationale de transports en tout genre, les objectifs seront atteints à la fin de la période d'exécution du Plan. Le taux de couverture est d'environ 70 p. 100 actuellement. Il est prévu à 80 p. 100 pour 1980. Dans ce domaine le trafic a été considérablement réduit par rapport aux prévisions en raison de la stagnation de la demande de transports d'hydrocarbures.

Pour le transport des produits en vrac, qui ne représente, il est vrai, que 15 p. 100 de la demande nationale de transports, les difficultés sont très grandes et les objectifs du Plan ne sont pas atteints, loin s'en faut. Ils ne devaient l'être qu'en 1980.

Face à une concurrence internationale débridée, devons-nous conserver, quoi qu'il arrive, notre capacité de transports en vrac ? Ne devrions-nous pas, sinon nous spécialiser, tout au moins orienter l'effort de notre armement vers les secteurs où le transport est plus rentable ? Car, pour le transport en vrac, nous subissons la concurrence de pays — comme Taïwan, la Corée, le Brésil — dont l'économie est très différente de la nôtre, qu'elle soit en voie de développement ou étiatisée ou qu'il s'agisse de pays qui ont accompli un gigantesque effort en faveur de la construction navale et dont le coût des équipages est sans commune mesure avec celui que notre flotte supporte.

En tout cas rien ne permet d'affirmer que, globalement, le développement de notre flotte de commerce n'atteint pas actuellement le maximum possible eu égard à la nature de la demande nationale de services de transport maritime, à la capacité d'investissement de nos armements et même — c'est un point particulièrement important — aux principes du code de conduite des conférences et à la règle de répartition des cargaisons qui en découle.

Les cargaisons qui transitent sous notre pavillon national représentent en fait une proportion supérieure à celle que prévoit cette règle admise par nombre de pays.

Le développement ainsi engagé est pour nous essentiel. Nous devons nous efforcer de conserver la clientèle qui s'approvisionne sur nos chantiers de construction en réalisations sophistiquées plutôt que maintenir envers et contre tout n'importe quel type de construction.

L'autarcie navale préconisée par certains serait une arme à double tranchant pour un pays qui, comme la France, est exportateur net de navires, c'est-à-dire en a exporté plus qu'il n'en importait.

Quant à la substitution d'une clientèle à une autre, elle réduirait l'activité globale de nos chantiers. Aussi ne puis-je vous suivre dans la voie de construction en série de navires de types simples : cette politique semblable à celle que vous préconisez, monsieur Hermier, a déjà été appliquée par certains pays économiquement très développés, comme la Suède ou le Japon. Or ce sont aussi ceux dont les chantiers connaissent le plus de faillites.

Contrairement à ce que vous avez affirmé, la France entend maintenir dans les domaines du commerce maritime, de l'armement et de la réparation, une politique de présence importante. Aucun plan de démantèlement n'existe. A cet égard, nous sommes d'ailleurs aussi soucieux que vous l'êtes de l'indépendance économique de notre pays.

Aussi le Gouvernement n'entend-il pas laisser annihiler par la crise les efforts de la construction navale française, même si des nouvelles orientations ou des diversifications sont nécessaires.

Il appartient à la profession de défendre sa compétitivité qui peut seule garantir durablement l'emploi. Pour ce faire, elle peut compter sur l'aide de l'Etat.

Pour l'armement, pour la construction navale, ou pour la réparation navale, notre politique a été adaptée et affinée au fil des années. Nous entendons la poursuivre. J'ai d'ailleurs demandé à mes services d'opérer éventuellement une répartition plus opérationnelle des crédits votés par l'Assemblée nationale dans le cadre du budget de 1978. Leur montant ne varierait pas.

C'est ainsi que nous avons d'ores et déjà apporté des modifications en ce qui concerne la réparation navale. Nous avons assoupli la règle des quotas et nous procéderons à certaines adaptations au coup le coup. Certes, l'Etat n'est pas un industriel, ce n'est pas son rôle. Il ne doit pas, pour autant, abandonner ses responsabilités. Il faut que son pavillon assure une part importante de ce qui est nécessaire à l'économie française, et que son industrie garde sa qualité. En ce qui concerne les méthaniers et certains rouliers, notre technique de pointe nous permet d'être plus concurrentiels.

En outre, notre politique régionale d'aménagement du territoire ne doit pas être un slogan, mais une réalité. C'est pourquoi je ne partage, ni votre analyse, ni vos conclusions, monsieur Hermier.

Je suis persuadé que non seulement les parlementaires mais aussi les travailleurs de la construction et de la réparation navales, comme ceux de l'armement, suivront avec intérêt une politique qui a permis par le passé un développement sans précédent de ces secteurs. La France a subi moins que d'autres pays les conséquences de la crise. Néanmoins, celle-ci demeure une réalité, à Marseille comme ailleurs, même si elle est perçue parfois plus faiblement.

Tous nos efforts tendent à lutter contre cette crise et à favoriser la reprise. En attendant, nous devons prendre toutes les dispositions pour maintenir à leur maximum les capacités de travail et l'activité dans notre pays.

**M. le président.** Dans le débat, la parole est à M. Hermier.

**M. Guy Hermier.** monsieur le ministre, votre réponse, cela ne vous surprendra pas, ne correspond pas à mes préoccupations.

Pour revenir au problème de la démocratie et du rôle de l'Assemblée nationale, vous avez repoussé ma protestation mais, je vous le rappelle, dès le début du mois d'avril dernier, j'avais posé une question écrite sur les difficultés rencontrées par le groupe Terrin : à ce jour, elle n'a pas encore reçu de réponse.

Toujours un vendredi d'avril, et ici même, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture, qui vous représentait, avait répondu à la question orale sans débat que j'avais posée en esquivant les difficultés du groupe Terrin.

**M. le ministre des transports.** Monsieur Hermier, n'autorisez-vous à vous interrompre ?

**M. Guy Hermier.** Permettez-moi de terminer sur ce point, monsieur le ministre.

Dans le même temps, vos services et le préfet des Bouches-du-Rhône organisaient le licenciement de 825 employés du groupe. Sur une question aussi grave pour la réparation navale marseillaise, et qui engage l'avenir du port de Marseille et de sa région, il me paraît absolument intolérable, en ma qualité de député de Marseille, que la représentation nationale ait été tenue à l'écart de la recherche des solutions.

Cela dit, monsieur le ministre, je vous autorise bien volontiers à m'interrompre.

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

**M. le ministre des transports.** J'ai été député durant vingt ans et mon respect de la représentation nationale ne saurait être mis en doute.

Je ne puis laisser prétendre qu'un ministre responsable s'est esquivé parce qu'il n'a pas répondu en personne à une question orale. A cet égard, quelques explications me paraissent nécessaires.

Plus précisément, si je me suis fait représenter par un secrétaire d'Etat pour répondre à votre question, c'est parce que je participais alors à une réunion qui se tenait à Londres. Je devais y défendre nos intérêts nationaux dans le domaine de la circulation.

**M. Guy Hermier.** Pas du tout, vous inaugureriez le métro de Lyon, monsieur le ministre! (Sourires.)

**M. le ministre des transports.** Je vous en prie, je connais mon emploi du temps, et je peux éventuellement vous livrer mon agenda pour vérification!

**M. Guy Hermier.** Ce n'est pas le problème!

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, les projets d'intention intentés à propos de détails sont parfois désagréables. Il arrive aussi qu'ils masquent la vérité et, peut-être, dans votre cas, une absence de politique! (Applaudissements sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française.)

**M. Guy Hermier.** Nous allons y venir, monsieur le ministre.

Vous avez été député pendant vingt ans, dites-vous. Je ne le suis que depuis deux mois, mais, en cette qualité, il me paraît inadmissible que des réponses précises n'aient pas été fournies à nos questions s'agissant d'affaires aussi importantes que l'avenir de la réparation navale marseillaise, alors que votre Gouvernement et le préfet des Bouches-du-Rhône organisaient les licenciements. Depuis deux mois, il n'a pas été offert à la représentation nationale la possibilité d'en discuter.

Il ne serait pas question, selon vous, d'appliquer en France le plan Davignon. Vous avez manifesté quelque autosatisfaction en ce qui concerne le niveau atteint par notre marine marchande nationale, mais je n'ai rien entendu quant à votre volonté de mettre fin aux licenciements qui s'engagent déjà dans la réparation navale. On en annonce aussi dans la construction navale. Vous n'avez fourni aucune garantie contre le démentèlement de la réparation, notamment à Marseille. Or il est très préoccupant que ce soient les travailleurs les plus qualifiés qui aient été licenciés: cela ne montre-t-il pas la volonté du Gouvernement de porter de nouveaux coups à la réparation de Marseille?

Vous avez évoqué les perspectives difficiles de la construction et annoncé, sous couvert, sans aucun doute, de diversification, votre volonté de ne conserver pour la France que quelques créneaux rentables et de rétrécir notre production de bateaux à quelques types de navires « très sophistiqués », pour reprendre votre expression.

En somme, il s'agit de restructurer la profession autour de quelques grands groupes comme la C. G. E. ou Empain-Schneider.

Ces orientations semblent rejoindre parfaitement celles du VII<sup>e</sup> Plan et des plans communautaires. Il ne suffit pas de dire que vous ne voulez pas appliquer le plan Davignon: encore faut-il que votre politique démontre concrètement l'inverse!

Je m'arrêterai sur l'argument essentiel avec lequel vous avez tenté de justifier votre politique. Vous avez invoqué, comme le fait d'ailleurs le patronat, la crise qui sévit à l'échelle internationale dans ce secteur.

Nous avons toujours dit pour notre part que cette situation n'était en rien fatale. Il faut, en effet, tenir compte des besoins de notre pays en matière d'activités navales, portuaires et maritimes.

Notre flotte de commerce est insuffisante. Elle ne permet de faire transiter sous pavillon national que 32 p. 100 des marchandises en provenance ou à destination de la France.

**M. le ministre des transports.** Ce n'est pas vrai! Je ne peux pas laisser dire n'importe quoi!

**M. Guy Hermier.** ... alors que pour garantir notre indépendance économique sur le plan maritime, nous devrions atteindre les 50 p. 100.

**M. le ministre des transports.** C'est le cas!

**M. Guy Hermier.** Vous vous êtes félicité du niveau atteint par notre flotte marchande mais, elle figure au neuvième rang dans le monde pour le tonnage et au dix-huitième pour le nombre de bateaux. Un pays comme l'Italie a trois fois plus de navires que la France.

**M. Joseph Comiti.** Des ferry-boats!

**M. Guy Hermier.** L'essentiel de nos marchandises transite sous pavillon étranger, avec le déficit qui en résulte pour notre balance du commerce extérieur, et, le plus souvent, sous

pavillons de complaisance qui — le naufrage de l'Amoco-Cadiz l'a montré — font courir d'immenses dangers aux marins et aux mers qu'ils sillonnent.

**M. Joseph Comiti.** Il y a aussi les bateaux russes qui dégagent.

**M. Guy Hermier.** Restez à Marseille, monsieur Comiti!

Une grande partie des navires français sont achetés à l'étranger et la course à la rentabilité financière maximale conduit à des rotations permanentes qui sacrifient les visites de sécurité.

Enfin — et c'est un point sur lequel vous n'avez rien dit, monsieur le ministre — nos installations portuaires, notamment notre matériel de dragage, sont vétustes et chacun s'accorde à reconnaître l'inexistence de nos moyens de lutte contre la pollution des mers et l'insuffisance de notre flotte de cabotage ou de pêche, de notre dispositif de surveillance des côtes ou des efforts consacrés à l'exploitation des océans.

Vous le voyez, les besoins maritimes de la France sont immenses. Or notre pays a la chance de disposer d'ouvriers, de marins, d'ingénieurs, de techniciens compétents et hautement qualifiés, d'une flotte relativement jeune et techniquement avancée, de chantiers de construction et de réparations navales de renommée internationale, notamment pour les positions qu'ils occupent dans des fabrications de pointe.

C'est pourquoi, contrairement à l'attitude du patronat et du Gouvernement dont la politique consiste à arrêter les commandes, à fermer les chantiers et les bureaux d'études ou à supprimer les lignes, nous pensons qu'il faut, si l'on peut dire, profiter du creux de la vague pour combler une partie de notre retard et affirmer la vocation maritime de la France.

Une telle politique permettrait d'assurer le plein emploi de nos chantiers navals et de nos ports, de sauvegarder l'essor des régions concernées, de préserver l'avancée technologique de la France en vue de la reprise de l'activité sur le plan international, de répondre enfin aux besoins du pays et aux exigences de notre indépendance nationale.

Tel est le sens des cinq propositions réalistes que le parti communiste français préconise pour sortir la construction navale de la crise.

Premièrement, au lieu de consacrer d'importants crédits publics à licencier et casser nos industries navales, il est à notre avis possible de dégager les moyens d'un plan de modernisation, de renouvellement et de développement de notre flotte marchande et de l'ensemble de nos activités portuaires et maritimes. Pour répondre aux besoins de notre pays, notre flotte devait effectuer 30 p. 100 de nos échanges maritimes, ce qui exige de la porter à 20 millions de TJB.

Vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, que le niveau atteint était satisfaisant. Mais vous avez oublié au passage que le VII<sup>e</sup> Plan, votre VII<sup>e</sup> Plan, fixait l'objectif de 16 millions de TJB pour 1980, alors que notre flotte en est aujourd'hui à 12 millions.

Pour s'en tenir à ces deux objectifs et sur la base d'une production annuelle de 1,3 million de TJB, c'est-à-dire à peu près l'équivalent des années passées, cela donnerait du travail à nos chantiers pour trois à cinq ans.

Dans l'immédiat, un effort particulier devrait être engagé pour moderniser et renouveler les bâtiments les plus anciens de notre flotte. Une enquête de l'association des armateurs indépendants établit, en effet, une corrélation étroite entre les accidents et l'âge des bateaux. Entre 1970 et 1974, 70 p. 100 des navires perdus étaient âgés de plus de quinze ans. Or, en 1975, 153 de nos 477 navires avaient plus de quinze ans d'âge, ce qui représente 1,1 million de TJB.

**M. le président.** Monsieur Hermier, je vous invite à conclure. Vous avez dépassé votre temps de parole, même en décomptant les interruptions.

**M. Guy Hermier.** D'autres orateurs, lors des séances consacrées aux questions orales ont largement dépassé leur temps de parole. Mais je conclus, monsieur le président.

Il en va de même pour notre équipement portuaire: sur soixante et une dragues existantes, quarante-quatre ont plus de vingt ans d'âge, ce qui coûte très cher en entretien et en fonctionnement.

Deuxièmement, il faut contraindre les armateurs français, qui reçoivent d'importantes subventions prélevées sur les fonds publics, à construire, réparer et entretenir leurs navires en France, et, dans cette perspective, il faut imposer une révision annuelle. Cela vous effraye, mais d'autres pays européens, le Japon et les Etats-Unis, le font.

Troisièmement, il est nécessaire de lutter contre les pavillons de complaisance. Vous prétendez le faire, mais alors pourquoi donner le mauvais exemple en laissant inaugurer la ligne San Remo-Calvi sous un tel pavillon?

Pourquoi des armateurs marseillais, par exemple, ont recours aux pavillons de complaisance : Sud-Cargo a neuf cargos à l'étranger ; Marseille-fret quatre navires ; Rodrigue Elie neuf navires sous pavillons de complaisance ou étrangers.

Quatrièmement, il est aussi nécessaire de satisfaire les revendications des travailleurs, notamment en matière de durée et de conditions de travail ou de retraite, ce qui permettrait l'essor de la production.

Cinquièmement, il faut que ces problèmes fassent l'objet de véritables négociations entre toutes les parties concernées afin que les travailleurs et leurs organisations ne soient pas mis devant le fait accompli. Il est à cet égard intolérable — je tiens à le répéter — que, dans l'affaire Terrin, M. le préfet des Bouches-du-Rhône ait non seulement refusé de telles négociations mais ait couvert de son autorité les graves irrégularités commises dans la procédure de licenciement.

Plutôt que de s'étonner de la solidarité syndicale des travailleurs de La Ciotat à l'égard des travailleurs de Terrin, le Gouvernement ferait sans doute mieux de désavouer de telles violations de la législation du travail.

Tels sont les objectifs pour lesquels le parti communiste agit depuis des mois. Il s'est placé, dès les premiers instants, aux côtés des travailleurs de la construction navale en lutte contre les licenciements, pour la sauvegarde de leur outil de travail et de la possibilité de vivre et travailler au pays.

Soyez assuré, monsieur le ministre, que nous continuerons ce combat ici même, à l'Assemblée nationale, et avec les travailleurs dans tous les chantiers navals et ports de notre pays.

Nous ne laisserons pas brader des activités essentielles pour l'emploi de milliers de travailleurs, la vie de régions entières et l'indépendance nationale. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Evin.

**M. Claude Evin.** Mesdames, messieurs, les problèmes de la construction et de la réparation navales ne sont pas nouveaux. S'il est vrai, monsieur le ministre, que la crise est mondiale, comme vous vous plaisez à le répéter, je ne pense pas qu'on puisse toujours se réfugier derrière cet argument.

Je le dis avec force en commençant mon propos : la majorité n'a rien fait pour tenter de résoudre la crise que de nombreux indices laissent prévoir depuis plusieurs années. J'en veux pour preuve le fait que, lors des travaux préparatoires du VII<sup>e</sup> Plan, les commissions aient fait ressortir la situation catastrophique qui s'annonçait pour la construction navale. A l'époque, le patronat et les pouvoirs publics ont refusé de prendre en compte ces prévisions. Un tel fait nous montre, une fois de plus, s'il en était encore besoin, l'absence de planification réelle dans notre pays. Notons, par exemple, que le nombre de chantiers de construction navale est passé de seize en 1963 à sept en 1978.

Aujourd'hui, la construction navale française, qui avait résisté pendant un certain temps du fait de sa haute technicité, se trouve en difficulté. Malgré les aides importantes que lui a accordées l'Etat, sans contrôle effectif, les carnets de commande sont de plus en plus vides. Que ce soit à La Ciotat, où aucun bateau n'est en commande, où la durée du travail est de quarante heures, sans compensation, depuis le début du mois de mai, et passera à trente-quatre heures au 1<sup>er</sup> août, et où un certain nombre de licenciements de travailleurs âgés de cinquante-six ans et huit mois sont déjà intervenus. Que ce soit chez Alsthom-Atlantique où nous avons déjà enregistré plusieurs centaines de licenciements à cinquante-six ans et huit mois et où vous savez qu'une réduction d'horaire à trente-quatre heures est prévue pour le 1<sup>er</sup> août si Alsthom ne décroche pas la commande de deux Allfils.

Monsieur le ministre, les travailleurs de la construction navale ne peuvent vivre avec de simples espoirs. Les commandes auxquelles vous avez fait allusion ne se conformant pas, l'inquiétude ne fait que croître parmi les travailleurs, notamment ceux d'Alsthom-Atlantique et de Dubigeon-Nantes.

A La Seyne, deux navires sont en armement, mais ils n'ont pas d'acheteur. Déjà de nombreux licenciements, là aussi à cinquante-six ans et huit mois, sont intervenus et nous savons que la rupture de charge interviendra après les vacances.

Dubigeon-Nantes a été le premier chantier touché. Au printemps 1977, 283 licenciements à cinquante-six ans et huit mois et 144 déclassements sont intervenus, et nous pouvons craindre que le plan de déclassement ne soit à nouveau mis en œuvre dans les mois qui viennent.

Si le chantier de Dunkerque est aujourd'hui le moins mal placé des cinq grands chantiers, il connaîtra des problèmes identiques aux autres dès 1979.

Je passe très rapidement sur la réparation navale car les problèmes de Dunkerque et de Terrin ont déjà fait l'objet de nombreuses interventions dans cette Assemblée. Je précise tout de même que, dans ma circonscription, la situation aux AFO de saint-Nazaire est très critique depuis deux ans : en 1977, plusieurs centaines de travailleurs ont chômé pendant sept cents heures.

Face à une telle situation, l'action du Gouvernement s'est orientée essentiellement vers des projets de restructuration et d'aide.

La restructuration en deux grands groupes, proposée par le Gouvernement dans le cadre du contrat professionnel, n'a pas permis de trouver une solution au problème. J'estime d'ailleurs que si une restructuration n'est pas assortie de propositions industrielles, elle équivaut en fait à des licenciements.

Nous n'avons nullement l'intention de remettre en cause le principe de la politique d'aide. Je rappelle d'ailleurs que c'est un socialiste — Gaston Defferre, alors ministre de la marine marchande — qui, en 1951, l'a mise en place. Mais la loi qu'il a fait adopter a subi plusieurs aménagements.

Aujourd'hui, cette politique d'aide est détournée de ses objectifs par ce biais, la construction navale française est devenue une gigantesque pompe à finances puisant dans les caisses de l'Etat et déversant ses profits dans les groupes financiers — Suez, Paribas, C. G. E. et autres — qui contrôlent la construction navale, l'armement et la fourniture de matériel naval. La fusion d'Alstom et des Chantiers de l'Atlantique, et les résultats financiers qu'a enregistré ce groupe en 1976 viennent à l'appui de notre affirmation.

En tant que député de la région de Saint-Nazaire, je suis à même de vous parler de ces problèmes : le patronat local ne recule devant aucun chantage pour influencer la position des élus. Cette pompe à finances est alimentée par un chantage permanent à l'emploi en raison de la faiblesse du tissu industriel de régions comme la nôtre où sont concentrées les activités de construction navale. Cette situation est encore aggravée par la crise générale que nous connaissons.

Nous demandons avec force que les aides de l'Etat fassent l'objet de réels contrôles et soient assorties, en contrepartie, d'obligations de recherches pour le chantier bénéficiaire afin que soit développée une politique de diversification.

Pour nous, socialistes, des solutions existent :

A court terme, elles sont, sur le plan français, de nature industrielle. Pour les petites chantiers, il nous semble nécessaire de répondre aux besoins de la pêche dont la flotte doit se renforcer. Il faut aussi relancer la navigation fluviale et développer le cabotage.

En ce qui concerne les grands chantiers, il nous faut couvrir au moins 40 p. 100 de notre trafic en réservant les subventions à des constructions françaises, développer les ports et moderniser les outils de travail — dragueurs et remorqueurs — souvent vétustes, assurer la meilleure liaison possible entre le développement de notre flotte et les commandes aux chantiers français, ce qui nous renvoie à la nécessité du contrôle public sur les aides et les interventions de l'Etat.

Dans le cadre de la coopération internationale, le développement d'accords maritimes bilatéraux pouvant inclure des constructions de navires et des équipements doit être favorisé. L'Etat, par l'intermédiaire des sociétés qu'il contrôle, pourrait aussi devancer les commandes.

A plus long terme, il convient de valoriser dans des voles nouvelles le potentiel humain et technologique de la construction navale française, en sélectionnant nos productions et en investissant dans de nouvelles activités correspondant aux qualifications.

La semaine dernière, lors de la séance réservée aux questions au Gouvernement, vous m'avez répondu que l'activité industrielle de Saint-Nazaire devait être diversifiée. Je vous ai écrit à ce sujet, et vous êtes d'ailleurs revenu sur cette question ce matin, mais j'aurais souhaité obtenir davantage de précisions.

Il ne me semble pas que l'on puisse envisager une véritable diversification sans l'établissement d'un plan industriel à l'échelle d'une région. A cet égard, la politique actuelle du Gouvernement n'est pas de nature à nous rassurer.

Il est significatif que les employeurs eux-mêmes contestent le rapport Davignon qui prévoit une réduction de 50 p. 100 des effectifs. Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, qu'un groupe de travail paritaire a été chargé de rechercher des solutions.

Certaines des mesures préconisées par ce groupe, quoique insuffisantes, représentent toutefois un progrès. En voici quelques-unes : la construction des réservoirs de lestage, y compris pour les vieux navires et pour les navires de moins de 20 000 tonnes ; l'aménagement sur les pétroliers de cloisonnements

renforcés; le respect par les navires des normes minimales de sécurité; l'application des règles sociales minimales pour les équipages; l'interdiction de l'accès aux ports communautaires des bateaux qui ne respectent pas les règles relatives à la sécurité, à la défense de l'environnement et à la protection sociale des marins; la mise à la ferraille des anciens navires ne répondant plus aux normes en vigueur.

Comme vous le voyez, toutes ces recommandations européennes posent à nouveau le problème des pavillons de complaisance. Elles anticipent aussi sur des commandes publiques, civiles et militaires, dans le cadre d'un programme d'action anti-cyclique. Elles auraient un caractère bénéfique pour les petits et moyens chantiers mais n'auraient aucune incidence défavorable sur la situation des flottes.

Enfin, ces recommandations vont dans le sens de la diversification de l'activité des chantiers et des régions où ceux-ci sont implantés. Elles vous placent, monsieur le ministre, devant vos responsabilités. J'attends donc de voir comment vous y répondez. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

**M. le président.** La parole est à Mme Porte.

**Mme Jeannine Porte.** Monsieur le ministre, 826 licenciements sont intervenus chez Terrin, à Marseille. Cette mesure était, paraît-il, nécessaire pour assainir la situation du groupe. Gouvernement et patronat nous avaient tenu les mêmes propos, l'année dernière, lors de la première vague de licenciements.

Aujourd'hui, il est à nouveau question, selon les syndicats, de 400 à 500 licenciements supplémentaires que vous semblez confirmer, monsieur le ministre, puisque vous avez déclaré vendredi 26 mai à Dunkerque: « Terrin peut vivre, à condition, malheureusement, d'accepter des pertes d'emploi ».

Cela ne veut-il pas dire que l'assainissement dont vous parlez n'est rien d'autre que le démantèlement de la réparation navale marseillaise mais aussi de la construction ?

En effet, dans les Chantiers de construction de La Clotat, les horaires sont réduits à 40 heures par semaine pour l'ensemble des salariés, et même à 34 heures pour 450 salariés des bureaux d'études. Cette réduction du temps de travail s'accompagne d'une perte de salaire. L'assainissement, c'est aussi la suppression des quarts, qui se traduit par une baisse globale de la production, toujours avec perte de salaire. C'est enfin le refus de nouvelles commandes puisque la construction d'un bananier a été récemment refusée.

Quant aux chantiers de La Seyne, ils n'ont plus de commandes depuis vingt-huit mois et le plan de charge est rompu au niveau des bureaux d'études. La déclaration de M. Herlick, président directeur général de la société, devant le conseil d'administration, est significative du niveau de la production: « Des licenciements interviendront certainement au cours du quatrième trimestre de 1978 ».

Ces faits sont irréfutables et montrent que tout concourt au démantèlement de cette industrie qui est pourtant vitale pour l'économie de notre région. Qui ne voit, en effet, au-delà des activités de la construction navale, que ce sont les peintres de bord, les travailleurs du port autonome de Marseille, les dockers, les marins, les employés des sociétés de transit, les douaniers, les transporteurs, les cheminots, les employés de banque, les commerçants, toutes les entreprises sous-traitantes, toute une population, qui sont directement concernés ?

Du fait de la restructuration de la réparation navale marseillaise et de la liquidation de la construction navale régionale, la situation dans la région méditerranéenne devient extrêmement préoccupante. Des villes entières — Marseille, La Clotat, La Seyne — sont menacées d'asphyxie économique, et un coup mortel est porté à l'économie régionale qui est déjà atteinte par un chômage considérable, une sous-industrialisation critique et l'aggravation de la politique d'austérité du Gouvernement.

Récemment, en réponse à une question de M. Edmond Garcin, vous avez parlé, monsieur le ministre, d'une crise internationale difficile à résoudre dans le secteur de la réparation navale. S'agissant du groupe Terrin, premier réparateur naval français, on nous a parlé aussi d'erreurs de gestion et de difficultés financières. Or, il n'en est rien. La situation de la construction navale n'est pas le fruit d'on ne sait quelle fatalité, elle résulte d'une orientation délibérée des groupes financiers et industriels qui appliquent froidement une politique concertée de démantèlement et de liquidation.

Cette politique est conforme aux orientations de la Communauté économique européenne qui envisage la suppression de 70 000 emplois sur 160 000 salariés au niveau européen, et au plan de restructuration qui prévoit de laisser en activité un seul chantier par façade maritime. Cette politique est aussi conforme aux orientations du VII<sup>e</sup> Plan: la suppression des 7 000 emplois prévue dans ce secteur est déjà terminée en partie et tout laisse pressentir qu'il y en aura des milliers d'autres.

La responsabilité du Gouvernement est directement engagée. En effet, celui-ci liquide les industries navales comme la sidérurgie en Lorraine sous prétexte que ces secteurs sont non rentables selon les critères du profit privé.

La même politique préside à la liquidation de notre flotte. Depuis des années, le patronat et les armateurs bradent la flotte nationale qui serait réduite à sa plus simple expression sans l'opposition des marins.

Vous avez spécialisé la flotte française dans les secteurs à profits importants et immédiats — le transport du pétrole et du gaz par exemple — au détriment d'autres secteurs — caboteurs, cargos de ligne, paquebots de croisière. De plus, les possibilités d'affrètement sous pavillon étranger et de complaisance sont développées au maximum.

Le résultat est clair: nous ne transportons que 32 p. 100 de nos échanges extérieurs par mer et la balance des frets est déficitaire. Pour la seule année 1976, elle a accusé un déficit de près de 240 milliards d'anciens francs.

Notre flotte ne compte que 477 navires, alors que la flotte italienne en compte trois fois plus, comme M. Herminier l'a rappelé. Si la flotte française occupe le neuvième rang en tonnage, elle n'est que dix-huitième pour le nombre de navires, ce qui dénote sa faiblesse dans le secteur des navires de petit et moyen tonnage et sa faible diversification.

Ainsi avons-nous assisté à un véritable scandale qui consiste à subventionner le démantèlement de notre flotte et de nos activités maritimes et portuaires.

Pour mettre en œuvre cette politique antinationale, les armateurs ont reçu un milliard 900 millions des contribuables français depuis 1976. En fait, ils ont bénéficié d'aides massives pour faire construire leurs navires à l'étranger.

**M. le président.** Vous avez dépassé votre temps de parole, ma chère collègue, je vous invite à conclure.

**Mme Jeannine Porte.** Les réparations s'effectuent de plus en plus en Grèce, à Malte, à Singapour. La flotte bat de plus en plus pavillon étranger et de complaisance. Le groupe Delmas des Chargeurs Réunis en est un exemple éloquent — 49 navires étrangers pour 62 sous pavillon français — alors que vous affirmez, monsieur le ministre, lutter avec efficacité contre le pavillon de complaisance!

Cette politique d'abandon vient encore de s'illustrer par le laxisme des pouvoirs publics qui ont laissé se créer une ligne maritime entre Calvi et San Remo sous pavillon de complaisance. Est-ce lutter contre le pavillon de complaisance que de liquider la construction, démanteler la réparation navale et abandonner le pavillon national ?

L'économie et l'indépendance de la France sont déjà dans une situation désastreuse mais celle-ci risque encore de s'aggraver.

Est-il exact que la Compagnie générale maritime, entreprise nationalisée, compte réduire sa flotte de cent à cinquante-deux navires pour 1979, dont la plupart sont des navires récents, entraînant le licenciement de 1 200 marins et de 270 sédentaires ?

Est-il exact que trois paquebots de croisière, le *Massalia*, l'*Azur*, le *Mermoz*, appartenant à la nouvelle compagnie de paquebots, filiale du groupe des Chargeurs Réunis, sont en vente, entraînant la suppression de 1 000 emplois de marins et officiers ?

Est-il exact que des navires seraient en vente au groupe des Chargeurs Réunis, notamment un navire neuf, le *Cap Lordin*, dont le port d'attache est Marseille ?

S'agissant de la crise dans la construction navale, en réponse à M. Garcin, monsieur le ministre, n'avez-vous pas déclaré: « Beaucoup de bateaux ne sont pas utilisés et le nombre de commandes a sérieusement diminué ». Mais vous laissez sans moyens la société nationale Corse-Méditerranée chargée du service public, alors qu'elle doit acquérir un nombre de navires suffisant pour assurer correctement la véritable continuité territoriale avec la Corse! Vous n'avez pas remplacé l'*Île-de-Bauté*, pas plus que vous n'envisagez le remplacement du *Corse*, du *Comté-de-Nice*, du *Fred Scamaroni* et du *Roussillon*. Sur cinq navires, vous ne prévoyez qu'un seul remplacement. Pourtant, voilà qui donnerait du travail aux chantiers de construction!

Certes, pour tenter de décharger vos responsabilités, vous faites état du climat qui est entretenu dans le Midi de la France, et qui conduirait les armateurs à se détourner de nos chantiers. Quelle singulière façon d'accuser les victimes de votre politique! Le Gouvernement est responsable du démantèlement de nos chantiers et de la liquidation de notre flotte.

Vous provoquez le chômage des travailleurs et des marins français pour le seul profit des armateurs. Vous êtes responsable de l'affrètement des navires sous pavillon étranger et de complaisance, car seul le Gouvernement peut en donner l'autorisation.

Rien ne pourra estomper le fait que vous êtes responsable du marasme économique et du développement du chômage. Vous êtes responsable de l'atteinte portée à notre indépendance nationale, car un pays comme le nôtre, bordé par 3 000 kilomètres de côtes, incapable d'assurer ses échanges extérieurs par mer avec une flotte suffisante, peut être soumis à toutes les pressions.

Les travailleurs, les marins, les dockers ont raison de lutter avec autant d'énergie contre le démantèlement de la construction navale et la liquidation de notre flotte. En cela, ils défendent vraiment l'intérêt national. Et ils attendent avec raison les réponses aux questions que je viens de formuler. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Comiti.

**M. Joseph Comiti.** Monsieur le président, vous permettez sans doute au représentant de la majorité que je suis de dépasser le temps de parole qui lui est imparti. En effet, je ne m'attendais pas à un tel déferlement de contrevérités de la part de l'opposition.

**M. Louis Mexandeau.** L'opposition n'a tout de même pas inventé la crise !

**M. Emmanuel Hamel.** Elle l'a aggravée.

**M. Joseph Comiti.** J'ai écouté avec grand intérêt, monsieur le ministre, votre réponse à la question de M. Hermier.

Mon propos portera sur trois points : l'armement, la construction et la réparation navales, avec le souci constant des problèmes sociaux et humains qui s'y attachent.

En ce qui concerne l'armement, nous ne devons jamais perdre de vue — les gaullistes moins que les autres — la sauvegarde de l'indépendance nationale. Il faut d'ailleurs reconnaître que tous les efforts effectués depuis 1970 vont dans ce sens.

Aujourd'hui, la situation de certains secteurs du transport est dramatique. La crise de l'armement est l'un des aspects les plus significatifs de la guerre économique internationale. Les pays comme la France, où les salaires sont élevés et la couverture sociale étendue, se trouvent confrontés à la concurrence de pays en voie de développement dans lesquels la condition ouvrière est misérable et la protection sociale inexistante.

Je rappelle que le coût d'un navire français de moyen tonnage est, à l'heure actuelle, d'environ 20 000 francs par jour, alors qu'il est de 15 000 francs pour un navire anglais et qu'il est dérisoire pour les navires battant pavillon de complaisance. Le risque est grand, monsieur le ministre, de voir certains armateurs abandonner des lignes ou des types de transport en fonction du seul critère de rentabilité, sans se soucier de l'intérêt national. Les Américains ont compris l'importance de ce phénomène puisqu'ils ont institué deux types de flottes. Sur les lignes stratégiques, les équipages sont américains et les navires bénéficient d'une aide massive de l'Etat. Sur les lignes jugées moins prioritaires, l'adoption d'un pavillon tiers n'est pas exclue. La République fédérale d'Allemagne s'oriente vers une solution similaire. Monsieur le ministre, que pensez-vous d'un tel système ?

Mais j'ai conscience qu'il ne s'agit là que d'un pis aller imposé par le contexte international.

Je sais que la part de notre pavillon diminue, cependant la France s'emploie activement à l'augmenter par la généralisation du code de conduite des conférences maritimes établi par la C.N.U.C.E.D. Toutefois, ce code pose des problèmes d'articulation avec la réglementation communautaire. Quelles sont, monsieur le ministre, les perspectives de ce dossier ?

Pour ce qui est de la construction navale, le rassemblement pour la République a conscience des problèmes que pose le fonctionnement régulier des chantiers. L'importance des commandes de 1973 à 1975 a déterminé des surinvestissements destinés à augmenter la capacité de production. Puis le volume mondial des commandes a brusquement chuté ! Pour les navires pétroliers, par exemple, on est passé de 60 à 4 p. 100 du tonnage commandé. Parallèlement à cette baisse, de nouveaux chantiers sont apparus à l'étranger, non seulement dans les pays en voie de développement comme en Corée du Sud et à Taiwan, mais également aux Etats-Unis, de telle sorte que la France est passée du cinquième rang en 1975 au septième en 1977.

L'aide accordée par l'Etat à la construction navale est importante : pour 1978, elle atteindra 1,5 milliard, alors que le total des salaires des travailleurs de tous les chantiers s'élèvera à 2 milliards. Il paraît difficile de faire plus ! Mais peut-être pourrait-on faire autrement.

Ne pensez-vous pas que l'octroi de crédits à l'exportation pour les ventes aux pays de l'Est et aux pays en voie de développement aiderait à relancer la construction ? Pourquoi ne

pas envisager, compte tenu de la qualité de nos équipements et de la haute qualification de notre main-d'œuvre, de diversifier l'activité des chantiers navals en portant les efforts sur les productions connexes telles que les usines sur barges, les unités de dessalement, le matériel de chaudronnerie lourde ? Il ne me paraît pas souhaitable de construire de nouveaux bateaux pour les mettre ensuite sous housses, les laisser vieillir et supporter enfin des frais pour les détruire.

J'ai d'ailleurs relevé une contradiction dans l'intervention de M. Hermier qui, après avoir évoqué la vétusté de notre flotte au début de son exposé, a indiqué qu'elle était relativement récente.

**M. Guy Hermier.** Monsieur Comiti, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Joseph Comiti.** Volontiers, mon cher collègue.

**M. le président.** La parole est à M. Hermier, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Guy Hermier.** Il n'y a nulle contradiction dans les propos que j'ai tenus. Certes, par suite de certaines constructions sophistiquées récentes comme les méthaniers, la moyenne d'âge de notre flotte est relativement basse, dans les six ans. Néanmoins, une part importante de notre flotte est constituée de vieilles unités qui ont jusqu'à quinze ou vingt-cinq ans d'âge.

**M. Joseph Comiti.** Vous voulez donc, monsieur Hermier, couler la réparation navale en construisant des bateaux neufs ! Les ouvriers de chez Terrin vous remercieront !

**M. Guy Hermier.** Au contraire, la modernisation de notre flotte donnerait du travail à la réparation navale !

**M. Joseph Comiti.** La diversification dans les chantiers de construction se justifie tant sur le plan économique que sur le plan social. L'importance des crédits accordés à ce secteur devrait permettre à l'Etat d'inciter la direction des chantiers à hâter l'effort de diversification. En effet, certains se laissent parfois aller à une politique de facilité.

La réparation navale a été à ce point florissante en 1971 que les aides de l'Etat avaient été supprimées. Aujourd'hui, le rajeunissement de la flotte mondiale et les progrès des techniques de réparation et de carénage qui espacent les passages des navires en cale sèche ont diminué le volume des commandes. Cependant, il convient de noter que seuls certains chantiers connaissent des difficultés, vraisemblablement imputables à des erreurs commises tant dans le domaine de la gestion que dans celui des prévisions d'expansion. Si le groupe Terrin éprouve des difficultés pour surmonter la crise, le CMIR ou le groupe Parodi y sont facilement parvenus.

Je comprends les préoccupations exprimées par M. Hermier en matière d'emploi, car sa circonscription, que je connais bien, compte de nombreuses entreprises sous-traitantes qui sont directement menacées. Mais je pense qu'il ne faut pas se contenter d'incantations, ni considérer qu'il faut toujours travailler au même endroit, pour la même fabrication, lorsque cet aspect ne se justifie plus.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'aider les entreprises en difficulté et, dans le cas du groupe Terrin, d'obtenir que l'administration mise en place par le tribunal de commerce ne soit pas la gérante d'un naufrage, mais tente de redonner vie à cet incomparable outil servi par une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Voilà, monsieur le ministre, pour les problèmes techniques. Les problèmes humains revêtent une tout autre importance.

Certes la France assure, par le biais des Assedic, des congés-formation, une protection réelle — mais temporaire — aux travailleurs privés d'emploi. Mais pensons au désarroi du père de famille qui perd son travail. Aider les chômeurs est un acte nécessaire de solidarité nationale. Faire travailler tous les Français serait un acte de volonté et de progrès.

On soutient les chômeurs, et c'est heureux. Mais c'est le chômage qu'il faudrait supprimer, non point en donnant artificiellement vie à des activités qui n'ont plus leur raison d'être, mais en faisant porter nos efforts sur la recherche et la création d'activités nouvelles et d'emplois nouveaux.

N'est-ce pas un grand dessein que d'assurer en même temps la dignité des hommes et la prospérité de la France ? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous invite à nouveau à respecter votre temps de parole. Non point, vous le savez bien, par souci fâcheux d'appliquer rigoureusement le règlement, mais parce qu'après cette question orale avec débat, neuf questions orales sans débat sont inscrites à l'ordre du jour. Nous risquons de ne pas pouvoir les appeler toutes si chacun dépasse son temps de parole.

La parole est à M. Autain.

**M. François Autain.** Monsieur le ministre, le bilan de votre politique en matière de construction navale tient en deux mots : gaspillage et gâchis.

Gaspillage financier, d'abord, puisque après avoir dépensé en moyenne un milliard par an depuis 1974, nous en sommes arrivés maintenant, de votre propre aveu, à un milliard et demi — situation intolérable non pas à cause du montant de cette somme, mais de l'impasse à laquelle elle conduit les personnels des chantiers.

Gâchis social et industriel, ensuite, puisque les entreprises sont, de l'avis même du Premier ministre, menacées de la disparition à court terme.

Depuis plus de deux ans, les socialistes et, notamment, mon collègue M. Darinot, n'ont cessé de dénoncer les graves dangers qui pesaient sur la construction navale et de réclamer des mesures d'urgence ainsi que la mise en œuvre d'une véritable politique industrielle. Vous n'avez répondu que par de vagues promesses, et votre confiance aveugle — je dirai même complice — dans les groupes financiers qui contrôlent cette activité.

Je vous en donnerai quelques exemples.

En 1975, vous avez lancé, par des aides à l'armement français représentant 15 à 20 p. 100 du prix des navires, un plan de développement de la flotte française. Sur cinquante-deux navires commandés cette même année par les armateurs français, dix-neuf seulement, dont neuf petites unités pour le cabotage, l'ont été en France. C'est dire qu'en cette année de largesses gouvernementales, les deux tiers de ces commandes ont bénéficié à des chantiers étrangers. Pour faire bonne mesure, le Gouvernement leur a également consenti les 10 p. 100 d'aide à l'investissement, prévu au titre du plan de relance de l'économie française. C'est ainsi que le montant de l'aide totale à ces armateurs s'est élevé à plus de 30 p. 100.

Votre réponse, monsieur le ministre, nous la connaissons : les chantiers français avaient déjà largement rempli leur carnet de commandes. C'est partiellement vrai, mais il faut ajouter qu'ils l'avaient fait pour bénéficier du régime d'aide exceptionnellement favorable que vous leur aviez consenti.

En définitive, cette politique a été totalement incohérente.

Elle s'explique d'ailleurs : vous avez choisi une logique micro-économique, laissant chacun — armateurs et chantiers — conclure des contrats au mieux de ses intérêts à court terme. Or, la crise était prévisible dès 1974, qui aurait dû vous imposer une logique macro-économique, c'est-à-dire la mise au point d'une politique d'ensemble de la construction et de l'armement français.

Même sans nationaliser, vous auriez pu, en ajustant le régime d'aides, étaler jusqu'en 1980 une charge normale de travail pour les chantiers français et échelonner sur cinq ans les livraisons du plan de relance, en évitant ainsi aux armateurs des livraisons qui se révélaient aujourd'hui souvent prématurées et qui contraignent les marins au chômage.

Nous savons donc trop bien où nous en sommes arrivés, et qui en porte la responsabilité puisque, depuis trois ans, nous ne cessons de vous le répéter.

Et demain ? Selon Bruxelles — comme l'ont fait remarquer plusieurs intervenants — la riposte est claire. Il faut supprimer un emploi sur deux et attendre l'achèvement de la crise. Or, cette crise n'est pas passagère, mais structurelle et ne prendra malheureusement pas fin avant 1985. Tous les experts internationaux sont unanimes sur ce point : la crise de surcapacité ne fait que commencer et il faut donc sans plus tarder, avant dix-huit mois, c'est-à-dire avant la fin des dernières constructions en cours de nos chantiers, trouver des solutions autres que la restructuration sauvage actuelle. Terrin n'a été qu'un coup de semonce. Les chantiers de La Ciotat vont se trouver sans commandes dans quelques mois, et ils seront suivis par tous les autres.

Que nous proposez-vous ?

Nous lisons en vain vos déclarations — et celle que vous venez de faire n'est pas plus éclairante. Elles révèlent, en tout cas, certaines inquiétudes. Il est urgent d'être clair et de prendre des engagements.

Pour notre part, nous voudrions être assurés que le Gouvernement ne démissionne pas devant les intérêts financiers. Ces groupes disposent en effet d'importantes réserves de capitaux, d'origine publique d'ailleurs, en raison de vos aides passées. A preuve le rachat par France-Dunkerque de la Métallurgie de Normandie et les opérations de financement de navires sur fonds propres, inaugurées par France-Dunkerque et suivies récemment par les Chantiers de l'Atlantique.

Il appartient donc à ces groupes de poursuivre cette politique pour financer de nouvelles commandes ou pour créer des emplois de substitution dans des activités connexes dans les régions littorales.

Des projets industriels nouveaux doivent être mis en œuvre mais il ne faut pas se limiter à des opérations de faux-semblants comme celles que nous percevons à travers certaines initiatives actuelles comme la construction de naviplanes ou de conteneurs. Sans doute est-ce difficile mais ce n'est point impossible, à condition que le Gouvernement ne baisse pas les bras devant les intérêts financiers : depuis plus de cinq ans en effet les mesures de restructuration industrielle se sont heurtées aux problèmes de restructuration financière.

Pourquoi, par exemple, la commande de douze navires Allfils risque-t-elle d'être annulée ? La réponse officielle, c'est que l'armateur suisse, face à des problèmes de financement, n'a plus la garantie de son gouvernement.

Pouvez-vous nous assurer que du côté français cette commande ne se trouve pas bloquée par l'attitude des intérêts financiers qui contrôlent Dubigeon-Normandie et les Chantiers de l'Atlantique ?

**M. le président.** Je vous prie de conclure, monsieur Autain.

**M. François Autain.** Face à cette situation que proposons-nous ?

Un nouveau plan de développement de la flotte de commerce destiné à assurer un maximum de plan de charge aux chantiers.

Ensuite, l'implantation de nouvelles industries dans les régions de l'Ouest et du Midi, particulièrement vulnérables en raison de leur mono-industrie. A Nantes-Saint-Nazaire, en particulier, nous attendons beaucoup de Technip. En effet, la construction de grands ensembles industriels devrait commencer, si elle reçoit les impulsions et les concours nécessaires. Pourquoi, par exemple, ne pas faire réaliser à Saint-Nazaire les usines de pâte à papier destinées à l'exploitation de la forêt guyanaise ?

De même, pourquoi ne pas nous spécialiser dans les usines de liquéfaction de gaz qui font tant défaut outre-mer et qui ralentissent la mise en service des méthaniers et autres transporteurs de gaz ?

Enfin, pourquoi ne pas, dès aujourd'hui, donner suite au projet de construction d'un navire antipollution, que nous avons réclamé l'an dernier, et engager le programme indispensable de constructions de navire de servitudes — remorqueurs, dragues, barges, docks flottants — dont nos ports sont tellement démunis ?

Mais j'insiste à nouveau : ce n'est pas tant d'imagination que nous manquons, ni de crédits supplémentaires : c'est d'une politique industrielle cohérente et soutenue, dans un secteur condamné à évoluer.

Nous attendons des précisions et non de vagues promesses de conversion, synonyme, nous le savons tous, et les travailleurs de la navale les premiers, de licenciements et de chômage. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Bourgois.

**M. Iréné Bourgois.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, mes collègues du groupe communiste, M. Guy Hermier, Mme Jeannine Porte, ont dit avant moi les graves menaces qui pèsent sur les industries navales et portuaires de nos façades maritimes ; plusieurs milliers de travailleurs sont menacés de chômage partiel ou de licenciement.

Il faut en effet se rendre sur les lieux, ce que j'ai fait en Loire-Atlantique ces jours derniers, pour mieux mesurer l'inquiétude des ouvriers, des techniciens, des ingénieurs, décidés à faire respecter leurs droits et à défendre leur outil de travail lorsque délibérément, pour transférer leurs capitaux à l'étranger, les trusts de la construction navale s'appêtent à sacrifier, s'il le faut, l'économie locale tout en faisant appel encore aux fonds publics.

A Saint-Nazaire, les 6 500 techniciens de la construction navale, les 2 100 ouvriers de la mécanique sont menacés d'une diminution d'horaires de 42 heures à 34 heures par semaine. C'est, pour eux, la perspective à court terme de 20 p. 100 de perte de salaire alors que, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1977, ils connaissent le chômage partiel et que la moitié d'entre eux gagnent moins de 2 000 francs par mois. Ils réalisent amèrement que la commande de douze cargos suisses de trois mille tonnes chacun, annoncée à grand renfort de presse avant les élections législatives, notamment dans *Le Monde* et *L'Aurore*, n'était que discours électoral. A Nantes, à Saint-Nazaire, ils dénoncent la vente au Japon des licences de moteur diesel, la vente aux U. S. A. des licences françaises pour les navires méthaniers.

Les 1 600 travailleurs des Ateliers français de l'Ouest à Saint-Nazaire, à Donges, à Brest, sont en chômage partiel depuis plusieurs mois : en février, ils étaient 300 à Saint-Nazaire, 500 à Brest. Depuis le 1<sup>er</sup> mai, ils ne bénéficient plus de l'accord de salaire qui leur assurait une garantie de ressources de 40 heures par semaine.

A antes, les répercussions sont graves pour 1500 autres travailleurs de petites entreprises de sous-traitance dont l'essentiel du potentiel industriel est axé sur la construction navale.

Ces travailleurs ont le droit de demander des comptes lorsque leurs trusts-patrons exigent encore pour leurs nouvelles concentrations une intervention financière dite « réaliste » des pouvoirs publics.

Ils savent qu'en décembre 1976, le conseil des ministres allouait un milliard de francs à la construction navale, en promettant un assainissement durable.

Ils se souviennent qu'en juillet 1977, lorsque le Gouvernement débloquait encore 900 millions de francs supplémentaires, M. Fourcade, alors ministre de l'équipement, affirmait que la construction navale française s'engageait dans un effort de réorganisation et de développement.

Ils constatent que les fonds publics n'ont servi qu'à aggraver le gaspillage, à regrouper, pour liquider, détruire l'outil de travail.

Ces regroupements se profilent derrière l'alliance en cours entre les trusts qui dominent le secteur naval. Ils s'amorcent entre Alsthom Atlantique, du groupe C. G. E., Dubigeon-Normandie, Suez, Paribas, Rivaud et les constructions navales industrielles de la Méditerranée, comme il n'est pas exclu qu'ils se poursuivent avec France-Dunkerque, alias Empain-Schneider, les chantiers de La Ciotat et les ateliers du Havre.

D'expérience, les travailleurs savent que de telles concentrations ne s'effectuent pas sans de nouveaux licenciements pratiqués au nom de la compétitivité.

Je sais, pour les avoir écoutés, qu'ils ne l'accepteront pas. Ils savent, eux, qu'ils auront notre soutien.

Ils savent que d'autres solutions existent alors que la flotte française de commerce est insuffisante, que nos navires sont trop vieux, que nous manquons de moyens de lutte anti-pollution, que notre flotte de cabotage est insignifiante, que notre flottille de pêche est dépassée, que nos ports sont dotés de matériels usés, techniquement dépassés, et que les navires ne sont plus, comme dans le passé, révisés chaque année.

Ils disent, avec raison, qu'il faut transporter français, au lieu de passer commande à l'étranger ou de recourir aux pavillons de complaisance, dont la nocivité n'est plus à démontrer.

Ce problème, inquiétant pour la région de Nantes ou de Brest, se retrouve au Havre où l'entreprise Caillard annonce 117 licenciements, comme aux chantiers du Havre ou aux chantiers de Normandie, à Rouen et à Dieppe, où les carnets de commande sont vides.

Le Havre a besoin d'un véritable centre de réparation navale parce que les cales sèches ne sont plus adaptées aux besoins.

Faut-il rappeler que M. le Premier ministre avait promis un dock flottant pour accueillir les navires de 15 000 tonnes au Havre ? Que, sur cette côte de la Manche, les moyens font dangereusement défaut dans le domaine de la pollution et de la lutte anti-incendie, puisque les remorqueurs du Havre ne sont pas adaptés à la haute mer, alors que le port d'Antifer accueille 150 super-tankers par an ?

J'ai rencontré les travailleurs de l'usine Atlas, à Issé, cette petite localité de Loire-Atlantique dont le conseil municipal, quasi unanime, vient de démissionner pour protester contre le démantèlement de l'usine de plastique. Ils étaient 606 travailleurs à Atlas il y a quelques années ; il n'en restait que 420 mais le trust Total, qui veut brader l'entreprise, a l'intention d'en licencier encore 214.

Pourquoi l'Etat laisse-t-il la C.F.R. Total et la C.F.P. saboter tranquillement cette usine, alors qu'il contrôle 35 p. 100 du capital de la C.F.P., que les carnets de commande sont pleins et que les ateliers les plus rentables sont déjà fermés, tandis que Total investit à l'étranger ?

Que compte faire le Gouvernement pour sauver, dans la même région, l'entreprise Thirel-Cattin où, depuis 270 jours, 150 travailleurs licenciés hautement qualifiés luttent pour que leur usine de construction de machine-outil spécialisée dans la construction des prototypes de machine-outil reprenne ses activités ?

Que compte faire le Gouvernement pour maintenir l'emploi à l'entreprise Huard, à Châteaubriand, entreprise spécialisée dans les machines agricoles où 45 licenciements sont annoncés et où 1 200 travailleurs sont menacés de réduction d'horaire ?

Que compte faire le Gouvernement pour refuser que, sur les 680 travailleurs de la seule entreprise Paimbeuf, 150 travailleurs soient jetés à la rue parce que le trust Pechiney-Ugine-Kuhlmann a décidé de fermer ses ateliers de production d'ammoniac et d'urée utilisés dans l'industrie du bétaïl, tout en avouant 420 millions de bénéfices nets en 1977 ?

Les travailleurs de cette entreprise m'ont chargé de rappeler au Gouvernement que l'usine de zirconium, où l'on parle de les reclasser, n'existe toujours pas.

Le Gouvernement avait annoncé que les actions prioritaires régionales pour les pays de la Loire permettraient de développer les industries de la chimie. Mais, et ils le constatent amèrement, c'est avec le soutien des fonds publics que le trust Pechiney-Ugine-Kuhlmann, pour parvenir au monopole avec les Charbonnages de France, amorce la destruction de l'outil de travail en liquidant ses filiales de matière plastique soule à Paimbeuf, comme à Yours ou à Aubervilliers.

Dans cette présentation succincte des problèmes que posent en France l'activité portuaire, l'état de notre marine marchande et la dégradation des chantiers navals, comment ne pas évoquer la crise que connaissent ces trois secteurs étroitement imbriqués dans l'économie nationale ? Sa gravité intrinsèque n'échappe à personne, mais ses répercussions sur l'ensemble de la structure économique et sociale régionale ne sont pas forcément perceptibles a priori.

Dieppe et sa région tirent leur substance économique d'un réseau enchevêtré de petites et moyennes entreprises industrielles et commerciales. L'équilibre de ces unités de production et d'échange est fragile en ces temps de concurrence sauvage et de concentrations incessantes.

M. le président. Monsieur Bourgois, je vous invite à conclure.  
M. Irénée Bourgois. J'ai presque terminé, monsieur le président.

M. le président. Je m'en réjouis.

M. Irénée Bourgois. Cet équilibre tient pour l'essentiel à un régulateur : le port, dont les activités diversifiées — pêche, trafic transmanche, commerce des fruits et légumes, réparations navales et ateliers de constructions navales — forment le noyau dur autour duquel s'articulent et prolifèrent des activités induites : transport par route par rail, sociétés de transit, mûrseries de bananes, ateliers de mécanique et d'outillage.

Or cette mosaïque cohérente, féconde, risque d'éclater sous la triple menace de la disparition du trafic bananier, de la régression de la ligne Sealink Dieppe-Newhaven et de l'absorption des chantiers de Normandie par le groupe Dubigeon.

Je ne parle que pour mémoire des difficultés, déjà anciennes, de la pêche et des menaces qui ont pesé et pèsent encore sur un petit atelier de construction des chantiers de la Manche.

Mais je me dois, monsieur le ministre, d'évoquer la véritable réaction de dégradation en chaîne qui commence à se produire dans la région dieppoise.

Le Gouvernement a donné son accord pour que la Compagnie générale maritime construise quatre porte-conteneurs géants. Deux sont en construction et deux autres en commande.

Les pouvoirs publics savent que ces navires ne pourront plus rentrer dans le port de Dieppe. Jusqu'à présent, ils sont restés sourds aux démarches pressantes de tous les élus locaux et de la chambre de commerce de Dieppe, aux inquiétudes de plus de cinq cents dockers et de plusieurs milliers de travailleurs qui seront touchés par la perte du trafic bananier.

La perte de ce trafic, essentiel pour le port de Dieppe, c'est la perte sèche des taxes portuaires, l'impossibilité à court terme pour la chambre de commerce de cette ville d'assurer la maintenance du domaine et de l'outillage portuaires déjà insuffisants.

Les difficultés s'accroîtront pour le trafic de voyageurs et de fret des car-ferries que la politique commerciale trop timide de l'armement naval S.N.C.F. fait déjà stagner et régresser parce que ses navires ne sont plus adaptés aux besoins.

Avec le détournement des navires, c'est une chute du tourisme, de l'hôtellerie et du commerce qui s'amorce, par suite de la perte des clients habituels des chantiers de réparation navale.

Après la restructuration prévue aux chantiers de réparation de Normandie, la cale sèche de Dieppe sera désertée et 100 métallurgistes hautement qualifiés seront condamnés au licenciement ou au transfert.

Alors que le trafic trans-Manche pouvait encore progresser sous le contrôle de la S.N.C.F., on cherche à développer le trafic roll on-roll off avec des pavillons étrangers.

C'est la Schiaffino qui prend pied pour une liaison Dieppe-Shoream en accentuant la menace qui pèse sur la ligne S.N.C.F. où l'on dit déjà qu'il faudra licencier et diminuer les salaires.

Tout cela, monsieur le ministre, est fort grave pour l'économie de l'agglomération dieppoise. Il est inacceptable que, malgré les diverses solutions proposées pour améliorer l'équipement actuel du port existant et pour construire en haute mer l'installation portuaire indispensable à la maintenance, au développement du trafic, l'Etat se désengage ou refuse les propositions locales.

Lorsque toute l'activité d'une région est menacée du fait que l'Etat lui refuse les crédits qui permettraient de maintenir l'activité d'un port, c'est que, face à une mesure globale de mutation, en l'occurrence de destruction, les pouvoirs publics refusent d'examiner toute autre mesure de compensation.

Dans cette perspective, monsieur le ministre, il ne serait pas acceptable que, délibérément, le Gouvernement ne revienne pas sur sa proposition et refuse toujours une aide financière en n'autorisant pas la construction à Dieppe d'un port à la côte dont les plans ont été préparés par les services de l'équipement, depuis plusieurs années.

**M. le président.** Mon cher collègue, je vous invite une nouvelle fois à conclure !

**M. Irénée Bourgois.** Je conclus, monsieur le président.

La seule réponse satisfaisante au démantèlement de tout un pan économique, c'est — vous en conviendrez monsieur le ministre — la construction d'un pan économique équivalent et capable de créer au moins autant d'emplois qu'il y en aura de supprimés par le démantèlement.

Il n'est pas possible d'ignorer que la construction d'un port *off-shore* à Dieppe, ce serait la relance du trafic trans-Manche sous toutes ses formes, la garantie du maintien du trafic classique des agrumes, des légumes et de la banane. Ce serait un atout pour le développement de trafics nouveaux. Ce serait le désengagement de l'arrière-port pour accueillir la navigation de plaisance qui progresse. Ce serait une capacité supérieure donnée à la réparation et à la construction navales. En clair, ce serait la démonstration que les reconversions n'ont pas le caractère socialement odieux dont pâtissent les salariés, puisque, à Dieppe, plus de 3 000 travailleurs sont menacés à court terme.

**M. le président.** La parole est à M. Philibert.

**M. Louis Philibert.** Monsieur le ministre, mon camarade Evin a dressé un tableau général de la crise qui frappe la construction et la réparation navales françaises. Il a rappelé l'analyse que nous en faisons et présenté les propositions formulées par les socialistes pour sortir de cette crise.

Je souhaite revenir de manière plus détaillée sur les difficultés particulièrement vives de nos industries de la région marseillaise.

La situation de la réparation navale, plus particulièrement celle de l'entreprise Terrin, est aujourd'hui le premier sujet de préoccupation des élus socialistes de la région de Marseille. La détermination des travailleurs, appuyée et relayée à tous les niveaux par la mobilisation de leurs élus, par les réunions extraordinaires du conseil municipal de Marseille, du conseil général des Bouches-du-Rhône que je préside, de l'assemblée régionale Provence-Côte d'Azur et par les interventions de mon camarade M. Gaston Defferre sur le plan national, tant à l'Assemblée qu'auprès du Gouvernement, enfin le soutien de la population ont permis, pour le moment, d'éviter le pire, c'est-à-dire le démantèlement de l'entreprise. La lutte continue pour obtenir l'annulation des licenciements et la reprise des activités dans un cadre réadapté, pour obtenir les moyens financiers indispensables tant de la part des responsables régionaux que du Gouvernement.

Mais d'autres menaces planent sur l'activité navale régionale et se précipitent au fur et à mesure que l'été s'approche. En l'état actuel des choses, les plans de charge des chantiers de La Seyne et de La Ciotat seront vides à la fin de l'été 78.

A La Ciotat, il est prévu de ramener à trente-quatre heures, au 1<sup>er</sup> août, l'horaire hebdomadaire de travail et un certain nombre de licenciements à cinquante-six ans et huit mois ont déjà eu lieu.

A La Seyne, la situation est similaire. Si le chantier possède actuellement deux navires en armement, ceux-ci n'ont pas d'acheteur ; des licenciements à cinquante-six ans et huit mois ont déjà eu lieu et la rupture du plan de charge est prévue pour la fin de l'été.

Vous étiez à La Seyne et à La Ciotat ces jours derniers, monsieur le ministre. Vous savez donc que mes propos ne sont pas exagérés.

Au total, par le jeu des sous-traitants et des industries connexes, 12 000 à 15 000 postes sont menacés, soit 20 p. 100 des emplois industriels du département, alors que celui-ci et l'ensemble de la région, avec plusieurs dizaines de milliers de demandeurs d'emploi, connaissent déjà un taux de chômage très supérieur à celui du reste du pays.

Devant des difficultés de cet ordre, ce ne sont pas quelques vagues paroles qui suffiront ; ce n'est pas non plus un quelconque plan de restructuration de la profession. C'est, comme l'ont rappelé mes amis, la mise en place d'une nouvelle politique de la marine marchande qui est nécessaire, politique dont les principaux éléments sont connus : obtenir qu'au moins 50 p. 100 du trafic français revienne à des navires français ; faire cesser le scandale des pavillons de complaisance et réglementer de manière plus stricte la sécurité des bateaux ; exiger des armateurs français qu'ils fassent construire et réparer en France.

Plus qu'une politique de la marine marchande, c'est une véritable politique de la mer que nous réclamons, avec la mise en place des structures administratives nécessaires.

La France, grâce à l'étendue de sa façade maritime, grâce à ses départements et territoires d'outre-mer, dispose d'un potentiel économique maritime considérable. La population française ne comprend, et ne comprendrait pas, que l'on néglige un tel potentiel. Nous mettons une fois de plus le Gouvernement devant ses responsabilités. Face au mécontentement croissant des travailleurs, de la région marseillaise et de tous les travailleurs français, devant les méfaits de la politique gouvernementale dans le domaine économique, je vous demande, monsieur le ministre, de prendre conscience de l'urgence qu'il y a à résoudre globalement ces problèmes de l'industrie navale française et de la nécessité de nous apporter, dès aujourd'hui, une réponse claire et précise. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

**M. le ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les différents orateurs. Bien des critiques ont été formulées, parfois contradictoires ; mais — et je le regrette — aucune solution n'a été proposée. Je trouve normal que l'on discute une politique ; cependant je suis frappé par l'ampleur des contradictions que ce débat révèle. Après avoir traité quelques problèmes généraux, j'évoquerai ces contradictions et je répondrai sur quelques points précis aux différentes interventions.

A en croire certains orateurs, le Gouvernement français n'aurait de cesse de liquider la flotte. Toujours à les en croire, il n'aurait de cesse d'arrêter l'activité des chantiers de construction navale. Dans le même temps, on entend évoquer le gâchis et le gaspillage des crédits publics. Reprenons ces trois points.

D'abord, le Gouvernement français liquiderait la flotte. Je fais observer qu'actuellement la flotte marchande française jauge 12 millions de tonneaux, contre 5,5 millions il y a neuf ans. Le Gouvernement peut donc se flatter d'avoir activement participé au développement de la flotte marchande française depuis une dizaine d'années.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** Présentement, 1,5 p. 100 du tonnage de notre flotte de charge est désarmé. C'est encore trop. Mais j'aimerais qu'on me cite d'autres pays où le pourcentage désarmé soit aussi faible !

En fait, les gouvernements Pompidou, Chaban-Delmas, Messmer, Chirac et Barre ont assuré une continuité de la politique navale qui permet à la France de disposer — comme l'a dit M. Hermier et je lui en sais gré — d'une flotte de commerce jeune et techniquement avancée. Il était bon de le rappeler. M. Hermier a néanmoins commis une erreur en disant que 150 bateaux ont plus de quinze ans d'âge. Le nombre de bateaux de cet âge actuellement en service est inférieur à 100.

Ensuite, la politique gouvernementale n'aurait d'autre objectif que de liquider la construction navale française. Je réponds que cette construction a connu, avant la crise internationale et pendant les deux premières années de celle-ci, une prospérité supérieure à celle de nos partenaires européens. On a même gagné de l'argent dans ce secteur et, heureusement, car cela permet, au milieu des grandes difficultés que nous connaissons, de limiter les conséquences d'une crise économique que certains nient mais dont tous les pays du monde sont victimes.

Certains orateurs ont évoqué le gaspillage que représentait l'aide française à la construction navale. Mais, en même temps, ils ont reproché au Gouvernement de ne pas faire un effort suffisant pour soutenir cette construction. Il faut faire justice de cette accusation. Car l'aide de l'Etat n'est pas une aide tous azimuts ; c'est une aide contrôlée — on nous reproche d'ailleurs de la contrôler trop. Le Gouvernement y a consacré, au cours des cinq dernières années, plusieurs milliards de francs. Or cette dépense correspond, en majeure partie, à une caractéristique particulière des commandes de bateaux : celle de se faire à prix ferme, c'est-à-dire que cette aide comprend, pour l'essentiel, la révision du prix conclu au moment de la passation des marchés.

Il n'y a dans l'aide ainsi accordée aucune forme déguisée ou occulte de super-bénéfice et vouloir opposer, comme certains l'ont fait, cette méthode à la loi Defferre de 1951 est une contre-vérité flagrante, car cette loi s'applique à tel point qu'elle limite, en fait, dans une large mesure, l'utilisation des crédits votés par le Parlement. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai déclaré que nous envisagions de modifier la mise en œuvre de l'aide. Il ne s'agit pas d'aider n'importe quoi et n'importe comment. Le Parlement sera tenu au courant et je suis à la disposition des commissions intéressées pour les informer des projets gouvernementaux dans ce domaine ; car le Gouvernement ne laisse pas faire, il a une politique, il sait ce qu'il veut et il répond aux questions, de même qu'il reçoit les parlementaires.

M. Hermier est mal placé pour dire que le Gouvernement ignore la représentation nationale, lui qui, pendant trois heures et demie, a été reçu par le secrétaire général de la marine marchande avant que les syndicats chargés de s'occuper du groupe Terrin n'aient pris leur première décision en matière d'emploi.

**M. Guy Hermier.** C'est inexact !

**M. le ministre des transports.** Vous avez bien été reçu à ma demande, pendant trois heures et demie, par le secrétaire général de la marine marchande ?

**M. Guy Hermier.** Il n'est pas vrai que M. Chapon, secrétaire général de la marine marchande m'ait reçu à votre demande. En fait, une délégation des organisations syndicales du groupe Terrin avait demandé à être reçue par lui ; je l'ai alors accompagnée.

Mais vous ne répondez pas à ma question, monsieur le ministre : pourquoi l'Assemblée n'a-t-elle pas débattu en temps utile de la grave question des licenciements du groupe Terrin ? Il ne faut pas dire n'importe quoi !

**M. le ministre des transports.** Vous avez raison, monsieur Hermier, il ne faut pas dire n'importe quoi !

J'avais appris par la presse que les syndicats du groupe Terrin demandaient à être reçus par le ministre des transports, tel jour à telle heure. Il ne m'était pas possible de les recevoir à ce jour ni à cette heure, étant à Luxembourg ou à Bruxelles. J'ai donc demandé au secrétaire général de la marine marchande, fonctionnaire responsable en qui j'ai une entière confiance, de les recevoir. Vous les avez accompagnés ; vous avez donc eu la possibilité, pendant trois heures et demie, de discuter avec lui, et je suis sûr que vous avez été très largement informé. Alors, ne prétendez pas que l'on ignore la représentation nationale !

En l'occurrence, j'ai toujours été très clair et j'ai fourni maintes explications, chaque fois que des questions m'étaient posées par M. Defferre, par M. Comiti, par M. Gaudin et par M. Garcin.

En fait, lorsqu'ils parlent de construction navale, certains veulent ignorer qu'il existe une crise mondiale. Cette crise, ce n'est pas nous qui l'avons créée ; nous en subissons les conséquences, en faisant tout pour que les travailleurs n'aient pas trop à en souffrir. Cela ne nous incite pas pour autant à modifier de fond en comble la politique qui doit être conduite en matière de construction navale. A ce propos, je citerai le cas d'un pays avec lequel nous travaillons : la Pologne.

Le gouvernement polonais vend à l'étranger des bateaux qu'il fabrique mais, en même temps, il en achète. La politique française est identique. En fait, tout pays qui dispose d'une industrie de construction navale conduit une politique reposant à la fois sur la fourniture à son armement national et sur la vente à l'étranger. On ne peut pas ignorer cette composante. Adopter l'attitude autarcique que certains suggèrent serait sûrement condamner l'industrie de la construction navale. Nous ne le ferons pas !

Par ailleurs, d'aucuns ont parlé de démantèlement au profit de certains pays, notamment de l'Italie. S'il existe un domaine dans lequel le Gouvernement ne peut pas accepter cette critique, c'est bien celui-là.

Qui a envoyé un bateau algérien se faire réparer en Italie, si ce n'est un syndicat qui a refusé que l'on procède, à Toulon, aux réparations prévues dans le contrat liant le chantier de La Seyne à l'armement algérien ?

Il faut être sérieux. Il arrive que tel ou tel armement passe contrat avec une entreprise italienne, mais, dans ce cas particulier, nous avons subi la loi inadmissible d'un syndicat qui a refusé de travailler, si bien que plusieurs dizaines de milliers d'heures ont été perdues par les travailleurs français au bénéfice des travailleurs italiens.

**M. Emmanuel Hamel.** Ces syndicats œuvrent contre l'intérêt des travailleurs !

**M. Guy Hermier.** Et le licenciement de 825 travailleurs, est-ce admissible ?

**M. le ministre des transports.** J'indique à M. Philibert, président du conseil général des Bouches-du-Rhône, que je me suis rendu — M. le maire de Dieppe n'a pas le privilège des déplacements — sur un certain nombre de chantiers. Je suis allé hier à Marseille, à La Seyne, et à La Ciotat et j'ai pu me rendre compte, par bonheur, que son analyse était tout de même trop pessimiste.

Cela dit, j'ai relevé dans les propos qui ont été tenus ici un certain nombre de contradictions assez curieuses.

Ainsi l'un des intervenants a reproché au Gouvernement d'avoir une mauvaise approche des problèmes, de faire de la micro-économie, de traiter les difficultés chantier par chantier.

Quand nous évoquons la possibilité d'ententes ou la nécessité de certaines restructurations, on crie au scandale. Quand nous

traitons un problème particulier, on nous invite à faire de la micro-économie. Quand nous essayons de considérer globalement le sujet, on nous dit que c'est la réalité ponctuelle qu'il faut traiter.

Aujourd'hui encore, j'ai relevé des positions parfaitement contradictoires chez des orateurs appartenant au même groupe.

Ainsi a-t-on regretté que le Gouvernement ait laissé échapper une commande de l'armement suisse Allfils représentant 600 millions de francs. En fait, le Gouvernement n'y est pour rien : c'est l'armateur qui, pour des raisons financières, n'a pu passer du stade du projet à celui de la réalisation.

Or c'est le même député qui a traité de gadget le projet Naviplane ! Et pourtant les négociations en cours avec un armement britannique pour le Naviplane portent sur un montant un ordre de grandeur plus important. A supposer que la série soit portée à douze unités, la commande représenterait plus d'un milliard de francs. Perdre 600 millions de commande serait regrettable, mais passer pour plus d'un milliard de francs de commande relèverait du gadget ! Il faut être sérieux et ne pas dire n'importe quoi ! Le marché du Naviplane, que je souhaite voir se réaliser, est un marché très sérieux et, par son volume, rapporterait beaucoup plus que celui de l'Allfils.

On a également estimé qu'il était nécessaire de moderniser notre flotte. C'est ce que nous faisons par l'intermédiaire de la Compagnie générale maritime pour le trafic bananier. Les porte-conteneurs bananiers constituent incontestablement un progrès dans le domaine technique. Or le député-maire de Dieppe est d'un avis opposé. Il souhaite que l'on maintienne la formule de transport traditionnelle, ce qui est inconcevable si l'on cherche réellement à moderniser cette flotte.

Par ailleurs, le Gouvernement ne se désintéresse pas, comme le laisse supposer le maire de Dieppe, de la situation de sa commune. En matière de cabotage, la création d'une ligne française supplémentaire a été décidée. Une seconde pourrait même voir le jour. Ce n'est pas, et je le regrette, dans le débat d'aujourd'hui que j'aurai trouvé des propositions. Au contraire, j'ai surtout relevé parmi les propos de l'opposition des contradictions extraordinairement étonnantes, et parfois même des contrevérités.

Mme Porte, par exemple, a prétendu que le Gouvernement ne se contentait pas d'accepter huit cents licenciements chez Terrin, mais qu'il en préparait quatre cents autres. Qui a dit cela ?

**M. Guy Hermier.** Vous !

**M. le ministre des transports.** C'est absolument faux !

Je me demande, madame Porte, où vous puisez vos informations. Vous avez évoqué le plan d'entreprise en cours de préparation à la compagnie générale maritime en indiquant que l'ambition des pouvoirs publics était de réduire à cinquante navires la flotte de cette compagnie pour 1979. Cela n'est pas vrai ! Le plan d'entreprise n'est d'ailleurs pas conclu car nous n'estimons pas normal que, chaque année, les comptes de cette compagnie nationalisée traduisent une perte de deux cents millions de francs au détriment du patrimoine de l'Etat et du contribuable.

Je démens formellement qu'il soit question de réduire à cinquante unités la flotte de la C. G. M. en 1979 et, pour rassurer Mme Porte, je tiens à lui indiquer qu'il y a aura toujours cinq navires affectés aux liaisons avec la Corse.

Une controverse au sujet des statistiques m'oppose à M. Hermier. Il est en effet important de savoir quel pourcentage de nos besoins commerciaux est satisfait par la flotte française. Si l'on fait la balance de nos importations et de nos exportations, en y comprenant le pétrole, on constate que l'activité de notre flotte correspond à 54 p. 100 de ces échanges. En ce qui concerne notre approvisionnement en pétrole, la part de nos transports sous pavillon de complaisance — panaméen, libérien ou autres — représente 20 p. 100, soit deux fois moins que la moyenne européenne. On ne peut donc pas parler de complaisance française dans ce domaine.

Par ailleurs, il est vrai que certains armateurs affrètent des bateaux étrangers, scandinaves ou italiens, voire polonais ou russes. Mais ce sont là des opérations ponctuelles au demeurant tout à fait conformes au principe de la liberté des transactions. Les statistiques montrent d'ailleurs que le pourcentage de cette sorte d'affrètement est extrêmement modeste par rapport au chiffre d'affaires de notre flotte.

En résumé, le trafic sous pavillon français a représenté, en 1976, dernière année connue au point de vue statistique, plus de 50 p. 100 de l'ensemble. Pour les marchandises diverses, le pourcentage est de l'ordre de 40 p. 100, c'est-à-dire au moins équivalent pour ce dernier poste et supérieur pour le premier à la référence des 40-40-20 définie par divers accords internationaux.

En matière de construction de navires, les commandes de l'armement français représentent, pour la période VII<sup>e</sup> Plan déjà évoquée, 60 p. 100 du montant total des investissements de notre armement.

Par ailleurs, M. Comiti m'a posé quatre questions.

**M. Emmanuel Hamel.** Quatre bonnes questions !

**M. le ministre des transports.** Il m'a demandé si, à l'exemple de ce fait en Allemagne et aux Etats-Unis, il ne serait pas possible de mener une politique un peu plus sélective, qui réserverait certaines lignes à l'armement français quitte à accepter d'autres formes d'armement sur des lignes moins importantes sur le plan stratégique ou sur le plan de l'approvisionnement.

Un tel plan n'existe pas parce que nous avons voulu, jusqu'à présent, conserver à l'armement français le plus fort pourcentage de pavillons français. Dans les instances internationales, nous luttons d'ailleurs de toutes nos forces contre les différentes formes de pavillons de complaisance. Accepter de s'orienter vers une telle voie serait contraire aux propositions que nous faisons dans ce domaine.

M. Comiti m'a interrogé également sur le code de conduite de la C. M. U. C. E. D. établi pour les conférences maritimes. En fait, la France a signé ce code de conduite. La procédure de ratification est engagée au niveau communautaire. Un groupe d'experts discute actuellement de la compatibilité de ce code avec les clauses du traité de Rome. Leur rapport intermédiaire devrait être examiné le 12 juin par le conseil des ministres des transports de la Communauté européenne qui donnera, dans ce domaine, ses instructions. Il est vraisemblable que les travaux communautaires seront achevés avant la fin de l'année 1978.

M. Comiti m'a interrogé aussi sur les crédits destinés à faciliter l'exportation de bateaux construits dans les chantiers français. La prise de commandes étrangères suppose d'abord des offres de prix satisfaisantes de la part de nos chantiers, mais aussi des conditions de crédits compétitifs. Le problème est double.

Certains représentants de la région Provence-Côte-d'Azur ont reproché au Gouvernement de mener une politique d'aide aux chantiers qui conduit au gaspillage. En fait, nous pensons maintenir le même volume d'aide, tout en corrigeant les modalités d'affectation et en contrôlant l'utilisation des fonds avec plus d'efficacité, selon certaines suggestions qui ont d'ailleurs été reprises de la loi Defferre de 1951.

Le problème des conditions de crédit est fondamental et je note que seul M. Comiti l'a abordé. Je rappelle que les conditions de crédits sont normalisées par l'O. C. D. E., sauf en matière d'aide au développement.

Dans ce domaine, plusieurs pays, comme les Pays-Bas, l'Allemagne fédérale, la Norvège, font d'importants efforts financiers. Le Gouvernement étudie les modifications qui pourraient être apportées au système actuel, notamment par l'intermédiaire de la caisse centrale de coopération économique. Nous essayons, sans entrer en rivalité avec nos partenaires du Marché commun, de conclure des protocoles financiers intergouvernementaux permettant le financement de navires. Plusieurs commandes de navires viennent d'être passées et plusieurs autres sont en cours de négociations dans un tel cadre.

Sur un autre plan, je rencontrerai mardi prochain le vice-ministre polonais du commerce extérieur et de l'économie maritime avec le ferme espoir d'aboutir à un accord qui ne pourrait qu'être bénéfique pour les divers chantiers de construction navale française et en particulier pour ceux de la Méditerranée.

Dernière question de M. Comiti, d'ailleurs posée par d'autres députés : la diversification du travail sur les chantiers navals. Dans ce domaine, on ne peut pas faire n'importe quoi, n'importe où. Les chantiers navals ont chacun leur spécificité et la main-d'œuvre n'a pas partout la même qualification, ni la même spécialisation. Par ailleurs, il ne convient pas de concurrencer certaines autres industries. Mais construire des usines sur barges ou des usines de dessalement me paraît être un type de diversification souhaitable. C'est d'ailleurs l'une des orientations qui sont recommandées par les pouvoirs publics aux chantiers navals. Elle permettrait, en effet, de sauvegarder l'emploi, sans se lancer dans la construction de navires qui ne seraient pas utilisés et sans attendre uniquement des commandes navales.

Ces usines sur barge, ces usines de dessalement relèvent de techniques beaucoup plus évoluées qu'on ne le pense, mais qui sont toutefois très proches des techniques de la construction navale : le personnel employé sur les chantiers et dont on connaît les capacités et la technicité peut donc y exceller. C'est pour cette raison qu'il convient d'encourager cette diversification, que la situation actuelle impose d'ailleurs, étant entendu qu'il ne s'agit pas de démanteler les chantiers. Encore une fois, il n'est pas question, comme l'ont laissé entendre certains orateurs, d'aboutir à une situation de concurrence abusive entre le secteur de la construction navale et d'autres secteurs industriels.

Dans ce domaine, notre action est à la fois nécessaire, prudente et résolue. Notre objectif est de maintenir en activité le maximum d'effectifs dans les chantiers tout en garantissant aux régions concernées la plus grande qualité de vie, tant sur le plan professionnel que sur celui de l'existence quotidienne. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** Le débat est clos.

— 3 —

#### RAPPELS AU REGLEMENT ET DEMANDE DE SUSPENSION DE SEANCE

**M. le président.** La parole est à M. Ralite, pour un rappel au règlement.

**M. Jack Ralite.** Notre travail est organisé ce matin autour de questions orales. Mais l'Assemblée ne peut être coupée de la vie quotidienne.

C'est pourquoi, au nom du groupe communiste, je tiens à élever la plus énergique protestation après avoir entendu, à la radio, la nouvelle suivante : « Six cents soldats français écrasent mille Toubous encerclés dans une palmeraie au Tchad ».

Ainsi, chaque semaine, à l'initiative discrétionnaire de M. Giscard d'Estaing, l'armée française intervient en Afrique. (Interruptions sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** Il ne s'agit pas d'un rappel au règlement, monsieur Ralite !

**M. Jack Ralite.** Mais si, monsieur le président ! (Dénégations et protestations sur les mêmes bancs. — Exclamations sur les bancs des communistes.)

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Ralite.

**M. Jack Ralite.** Hier, la majorité s'est exclamée quand mon collègue Deschamps a protesté une nouvelle fois contre l'intervention française au Zaïre. Elle invoquait alors des arguments profondément humanitaires.

**M. Joseph Comiti.** Ce n'est pas un rappel au règlement !

**M. Jack Ralite.** Mais au Tchad, où sont les ressortissants français ?

Les choses doivent être claires.

**M. le président.** Monsieur Ralite, nous sommes très loin d'un rappel au règlement. Ce règlement, vous le connaissez : je vais être obligé de vous retirer la parole.

**M. Jack Ralite.** C'est pourquoi je vais faire une proposition, monsieur le président.

Vingt-cinq ans après la tuerie du Vietnam, quinze ans après celle d'Algérie, nous appelons à reprendre le combat contre le colonialisme. Je demande, au nom du groupe communiste, nos questions orales, que l'Assemblée se prononce par scrutin public sur une suspension de séance qui permettrait au Gouvernement de venir s'expliquer sur la nouvelle intervention française au Tchad, intervention qui ne peut que nuire à nos relations avec les peuples d'Afrique.

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Il y aura un débat de politique étrangère la semaine prochaine.

**M. Jean Fontaine.** Cela s'appelle une interpellation et cette procédure n'est pas prévue par le règlement !

**M. le président.** Vous ne l'ignorez pas, monsieur Ralite, le groupe communiste n'a pas besoin d'un scrutin public pour obtenir une suspension de séance.

**M. Jack Ralite.** Il ne s'agit pas de demander une simple suspension de séance. Nous désirons que l'Assemblée se prononce sur l'opportunité d'une suspension de séance qui permettrait au Gouvernement de venir s'expliquer devant elle.

La gravité de la situation, le caractère versaillais de la politique extérieure du Gouvernement dans ce domaine exige un vote de l'Assemblée.

**M. Jean Fontaine.** L'interpellation n'existe pas dans notre règlement.

**M. Jack Ralite.** Nous ne sommes pas à la Réunion !

**M. Jean Fontaine.** La Réunion ne serait-elle pas la France ?

**M. le président.** Une suspension de séance présentée par un groupe est de droit. Le groupe communiste la demande-t-il ?

**M. Jack Ralite.** Je demande un scrutin public, comme le règlement de l'Assemblée m'y autorise.

**M. Jean Fontaine.** Non !

**M. Alain Bocquet.** Nous ne sommes pas à la Réunion ici ! Que les colonialistes se taisent !

**M. le président.** Mes chers collègues, un peu de calme, je vous prie !

Je vais vous rappeler ce que dit le règlement, en son article 58, alinéa 3 :

« Les demandes de suspension de séance sont soumises à la décision de l'Assemblée, sauf quand elles sont formulées par le Gouvernement, par le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond, ou personnellement, et pour une réunion de groupe, par le président d'un groupe ou son délégué dont il a préalablement notifié le nom au président. »

**M. Jean Ralite.** Justement, monsieur le président, ma demande n'est présentée ni par le président ou le rapporteur d'une commission, ni pour une réunion de groupe. Nous sommes dans le cas d'une demande de suspension de séance soumise à la décision de l'Assemblée et nous souhaitons que celle-ci se prononce par un scrutin public.

**M. Emmanuel Hamel.** Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Hamel, pour un rappel au règlement.

**M. Emmanuel Hamel.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'alinéa 2 de l'article 58 du règlement qui, à propos de l'intervention d'un orateur qui a demandé la parole pour un rappel au règlement, dispose que « si manifestement son intervention n'a aucun rapport avec le règlement ou le déroulement de la séance, ou si elle tend à remettre en question l'ordre du jour fixé, le président lui retire la parole ».

Par libéralisme, monsieur le président, vous n'avez pas cru devoir retirer la parole à notre collègue, qui a utilisé habilement la procédure de rappel au règlement pour tenter, alors qu'aujourd'hui la séance est consacrée à des questions orales portant sur des points précis, d'évoquer un problème de politique étrangère où sont en jeu la défense des ressortissants français en Afrique, l'amitié franco-africaine, le respect de pactes de défense passés avec des Etats africains demandant le maintien de leur intégrité et leur protection contre les ingérences étrangères. (*Protestations sur les bancs des communistes.*)

Certe je parle en ce moment en mon nom personnel, mais si un scrutin public doit avoir lieu, je suis persuadé que les groupes de la majorité unanimes s'opposeront, monsieur Ralite, à votre prétention, qui tend à prouver à la France entière, qui pourra en faire le constat, qu'une fois de plus les positions du parti communiste en matière de politique étrangère s'alignent sur celles de la Russie soviétique. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République. — Interruptions sur les bancs des communistes.*)

**M. le président.** Monsieur Hamel, je vous en prie, ne tombez pas dans le travers que vous dénoncez et tenez-vous en à votre rappel au règlement.

**M. Emmanuel Hamel.** A travers ce problème, c'est la défense de nos ressortissants, c'est la protection des Etats africains attaqués, c'est aussi tout l'équilibre du monde qui sont en jeu à cause de la prétention de la Russie, qui, par personnes interposées, tente de mettre la main sur l'Afrique.

Une fois de plus, monsieur Ralite, vous avez, devant la France, tout entière, qui le constate...

**M. le président.** Monsieur Hamel, vous ne pouvez pas, vous non plus, évoquer un problème de politique étrangère à l'occasion d'un rappel au règlement ; je vous demande de conclure.

**M. Emmanuel Hamel.** ... aligné votre attitude sur celle de la Russie soviétique.

**M. le président.** Ce sujet n'est pas inscrit à l'ordre du jour et il n'est pas question d'ouvrir un débat.

Je mets aux voix la demande de suspension de séance présentée par M. Ralite.

Je suis saisi, par le groupe communiste, d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.  
(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...  
Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	480
Nombre de suffrages exprimés .....	480
Majorité absolue .....	241
Pour l'adoption .....	198
Contre .....	282

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

**M. Jack Ralite.** La majorité prépare ses aventures coloniales dans le secret !

**M. Emmanuel Hamel.** Ni aventures, ni coloniales, ni secret !

**M. Jean Fontaine.** C'est la mentalité de Munich !

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

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

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

ROUTE PARIS—NANCY

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

**M. Gérard Longuet.** Monsieur le ministre des transports, depuis plus de dix ans, l'effort de la France en faveur de son équipement routier s'est traduit par des résultats spectaculaires, qu'il s'agisse des facilités de liaison, de la qualité du réseau ou de la sécurité.

Pourtant, au regard de cet effort, le traitement réservé à la R.N. 4 dans le sud lorrain apparaît comme très insatisfaisant du triple point de vue de la sécurité des hommes, de l'aménagement de l'espace et de l'intérêt économique national.

Je vous parlerai d'abord de la sécurité, et je citerai l'exemple particulier de la traversée de la commune de Stainville, dans le département de la Meuse.

En raison du relief — Il s'agit de traverser une vallée — le trajet est à la fois pentu et sinueux. Voici quelques chiffres : en 1976, 97 accidents ont été enregistrés, faisant 181 victimes, dont 22 tués ; en 1977, 65 accidents, 13 tués ; pour 1978, 18 accidents sont d'ores et déjà dénombrés, avec 3 tués.

Au-delà de ces chiffres, je tiens à vous indiquer également que les milliers de riverains de la R.N. 4 vivent dans l'appréhension de l'accident, pour eux, pour un parent, pour un ami.

Parlant de l'aménagement de l'espace, en l'occurrence de l'espace lorrain, je préciserai, en plein accord avec mon collègue, le général Bigeard, député de Toul, que les efforts qu'il reste à mener pour aménager la R.N. 4 dans le sud lorrain — et je pense très précisément à l'achèvement de la déviation de Toul — sont attendus avec impatience par les Lorrains du Sud.

La R.N. 4, trop chargée, dessert les intérêts de la région lorraine. Elle devrait être un lien ; elle devient sinon une frontière, du moins un obstacle.

Enfin, l'intérêt économique national est également en jeu. Il serait injuste et dangereux pour l'avenir d'estimer que le déficit d'exploitation de l'autoroute A 4 ne pourra être comblé que par la détérioration continue de la R.N. 4, afin d'obtenir un détournement de flux de circulation.

Permettez, monsieur le ministre, au jeune parlementaire que je suis de citer le regretté président Pompidou qui déclarait le 13 avril 1972 à Nancy : « Voilà pourquoi, en particulier, la nationale 4 doit être de toute urgence transformée en voie express, et je me propose de demander au Gouvernement l'accélération maximale des travaux ».

Ma démarche va dans le même sens et je songe à la sécurité des personnes, à l'aménagement de l'espace et à une meilleure utilisation de nos infrastructures nationales. Je souhaite donc connaître les intentions du Gouvernement sur l'avenir de la R.N. 4 en Lorraine.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le député, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention. Je comprends parfaitement et l'esprit de votre démarche et les questions précises que vous m'avez posées.

En fait — vous avez rappelé l'engagement du président Pompidou — parallèlement à la réalisation de l'autoroute A 4, par Reims, la mise à deux fois deux voies progressive de la R.N. 4 a été décidée par le Gouvernement.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Gérard Longuet expose à M. le ministre des transports que des accidents mortels se produisent à peu près mensuellement sur la R.N. 4 (route Paris—Nancy). Pour prévenir ces accidents, il a été décidé de construire un segment de route à Stainville. Les crédits pour l'acquisition du terrain ont été versés ; mais il manque encore ceux qui sont prévus pour la construction de la route (50 millions de francs). Il s'agit cependant de travaux qui sont absolument indispensables étant donné qu'une amélioration de la signalisation serait inutile, celle-ci étant déjà assurée d'une manière surabondante. Il lui demande de bien vouloir faire connaître les mesures qu'il envisage de prendre afin que le projet de construction d'un segment de route à Stainville, ainsi que celui qui concerne la réalisation d'une déviation prévue à Toul, soient réalisés dans les meilleurs délais. »

Mais une telle entreprise nécessite à l'évidence des investissements considérables, ce qui implique un assez large étalement dans le temps — que vous regrettez — d'un certain nombre d'opérations.

En fait, le ministère des transports doit concilier l'urgence d'une série d'opérations prioritaires avec les réalités budgétaires.

Il n'est pas possible de tout faire en même temps. Mais on a déjà fait beaucoup sur la R. N. 4 et l'on continuera, comme je vais vous l'indiquer.

Dès à présent, abstraction faite de très importantes dotations d'entretien et d'équipements divers — notamment d'équipements de sécurité — un effort particulier a été consenti au titre des investissements pour la modernisation de la R. N. 4. Dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan, 200 millions de francs lui ont été consacrés, auxquels se sont ajoutés, depuis 1976, plus de 100 millions de francs, et d'autres dotations suivront. Je puis vous donner l'assurance, monsieur le député, qu'il n'est pas question, sous prétexte que l'autoroute A4 est déficitaire — hélas ! très lourdement — de n'entreprendre aucun travail sur la R. N. 4. L'engagement pris par le Président Pompidou sera tenu, et l'effort exceptionnel d'investissement — plus de 300 millions de francs déjà — témoigne de l'attention soutenue que les pouvoirs publics ont portée à l'amélioration progressive de cette route nationale.

Vous avez évoqué deux opérations particulières qui doivent être réalisées sur des points sensibles de l'itinéraire : la déviation de Ligny-en-Barrois et le contournement de Toul.

Pour la déviation de Ligny-en-Barrois, 50 millions de francs ont été dégagés. Quant au contournement de Toul, c'est une opération très coûteuse puisqu'elle est estimée à plus de 140 millions de francs. Sa réalisation sera poursuivie en priorité : déjà, des crédits d'Etat d'un montant de 89 millions de francs lui ont été affectés et elle bénéficiera d'un crédit de 1,1 million de francs en 1978 pour la poursuite des études et des acquisitions foncières qui constituent un élément préalable indispensable.

Nous sommes en train de préparer le projet de budget pour 1979 ; il n'est impossible de vous indiquer avec précision ce qu'il contiendra sur ce point. Mais nous considérons que le contournement de Toul est indispensable.

Quant à la déviation à deux fois deux voies de Stainville, son coût prévisionnel est également élevé puisqu'il est de l'ordre de 47 millions de francs.

D'ores et déjà une avance de financement de 1,4 million de francs a été consentie. Elle doit permettre de poursuivre les études et de commencer les acquisitions foncières. Il s'agit donc d'une opération qui sera conduite à son terme, dont vous souhaitez sans doute connaître la date. Je ne sais pas encore de quels crédits je disposerai dans le budget de 1979, que vous serez amené à examiner, et ne puis donc vous donner de réponse précise.

Je vous promets cependant, monsieur le député, de faire le point avec exactitude et de me rendre éventuellement dans le département de la Meuse pour vous y rencontrer et examiner sur place le calendrier des urgences, étant entendu que le contournement de Toul nous paraît être prioritaire. Mais il sera peut-être possible de conduire simultanément différentes opérations avec la même enveloppe. C'est ce que je verrai sur place en votre compagnie.

**M. le président.** La parole est à M. Longuet.

**M. Gérard Longuet.** Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir répondu en personne à cette question, importante pour le sud de la Lorraine.

Pour nous, l'objectif d'aménagement du territoire est peut-être le premier, et votre volonté d'achever la déviation de Toul — à laquelle, par votre intermédiaire le Gouvernement porte le plus grand intérêt — me satisfait pleinement.

À notre sens, entre l'autoroute A4 et la nationale 4, il y a non pas concurrence, mais complémentarité. Pour aller du sud de la Lorraine à Paris, il existe un itinéraire judicieux et pertinent qui passe par Nancy, Toul, Saint-Dizier, Vitry-le-François, Châlons-sur-Marne et rejoint l'autoroute A4. Cet itinéraire constitue une chaîne dont le maillon le plus faible est malheureusement la traversée du département de la Meuse que j'ai l'honneur de représenter.

J'accepte donc avec plaisir la proposition que vous m'avez faite de vous rendre dans mon département. Vous verrez que, si nous renforçons ce maillon faible, l'ensemble de l'itinéraire sera renforcé.

Il existe enfin une préoccupation de sécurité, pour les riverains de la R. N. 4, mais aussi pour ses 9 000 usagers quotidiens, dont 30 p. 100 sont des poids lourds. Il faudrait aller davantage de l'avant car nous sommes confrontés à un choix : améliorer la sécurité d'un itinéraire qui est mauvais, mais qui existe, même si les solutions retenues, bien que coûteuses, ne sont pas totalement satisfaisantes, ou, au contraire,

envisager l'avenir avec plus de sérénité en sachant que la solution définitive peut être apportée dans un délai raisonnable.

C'est sur ces deux points, l'aménagement du territoire et la sécurité, que je voulais vous informer, et je suis très satisfait de savoir que le Gouvernement, en dépit des difficultés financières que nous connaissons, prend à cœur — votre proposition en porte témoignage — cette question importante pour la région et, puisqu'il s'agit d'une route nationale, pour l'intérêt de notre pays.

#### POLITIQUE DE RECONVERSION INDUSTRIELLE

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

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Monsieur le ministre de l'économie, je constate, avec plaisir, que vous répondrez vous-même à mes préoccupations concernant le bilan de l'action entreprise par le C. I. A. S. I., qui dépend de vos services, et par l'ensemble des comités départementaux de financement.

En posant cette question sur les interventions en faveur des entreprises en difficulté, je ne perds pas de vue que, heureusement, celles-ci sont en France une minorité et que, dans l'ensemble, nos entreprises industrielles, commerciales et artisanales se portent convenablement.

Ce n'est donc pas dans un esprit critique que je pose ma question. Mon but est de faire en sorte que la représentation nationale sache exactement où nous en sommes sur ce point. Mais je souhaite surtout que, au-delà du bilan que vous nous présenterez, vous puissiez — vous qui connaissez si bien le tissu industriel français — nous indiquer comment pourra être poursuivie, pour faire suite à l'action des quinze premières années de la V<sup>e</sup> République, la politique de redéploiement industriel dont le Président de la République a défini les grands objectifs dès 1973 lorsqu'il était ministre de l'économie et des finances, c'est-à-dire l'un de vos prédécesseurs.

À cet égard, et outre les secteurs éprouvant des difficultés — le textile, la chaussure, la construction navale que l'on vient d'évoquer — vous devez avoir maintenant une idée exacte de la situation française. C'est à partir de ce constat de votre action, dont je souligne le caractère heureux dans nombre de circonstances, que vous pourrez dégager une véritable politique d'ensemble de la reconversion industrielle.

Si j'ai posé ma question, c'est parce qu'il vaut mieux prévenir que guérir. En matière industrielle, l'allié est le temps ; la conduite de la reconversion vers l'industrie de transformation, de mines, par exemple, comme ce fut le cas en Lorraine, exige la durée, donc des objectifs et des moyens. Sur ce deuxième point, je serai également très heureux de vous entendre, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie.  
**M. René Monory,** ministre de l'économie. Monsieur le député, je vous remercie, d'une part, d'avoir posé cette question et, d'autre part, d'avoir prononcé des paroles aimables à l'égard de la politique du Gouvernement.

En premier lieu, sur le plan technique, je vous indiquerai les chiffres exacts relatifs aux interventions des comités départementaux d'examen des problèmes de financement des entreprises, les CODEFI, et du comité interministériel d'aménagement des structures industrielles, le CIASI. En second lieu, je traiterai de la politique économique que mène actuellement le Gouvernement.

Les CODEFI ont fait la preuve de leur intérêt. En effet, sur 9 895 dossiers qui ont été examinés localement depuis la date de leur création jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier de cette année, 6 320 dossiers ont été réglés sur place grâce aux moyens dont les CODEFI ont directement l'emploi, et 622 dossiers ont été transmis aux instances nationales.

Je souhaite, pour ma part, accentuer l'orientation nouvelle donnée aux CODEFI en 1977 en ce qui concerne l'examen de l'ensemble des problèmes de financement pour les entreprises qui ne sont pas en difficulté mais qui rencontrent, à un titre ou à un autre, des problèmes de financement momentanés, soit qu'elles soient mal informées ou sous-informées sur les possibilités financières qui s'offrent à elles, soit qu'à un moment crucial de leur développement il apparaisse nécessaire de coordonner l'intervention de plusieurs partenaires, par exemple une société de développement régional et des banquiers.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre de l'économie si, devant le bilan, qu'il pourra du reste rappeler, de l'action entreprise par le C. I. A. S. I. et les C. O. D. E. F. I. (comités départementaux de financement) pour les entreprises en difficultés, le moment n'est pas venu, pour le Gouvernement, de concevoir une politique d'ensemble de reconversion industrielle. « Il lui demande encore si le Gouvernement pourrait fixer les objectifs et les moyens de caractère financier et incitatif d'une telle politique dont l'ampleur et l'urgence doivent être soulignées. »

Quant au CIASI, il a été saisi depuis sa création de 749 dossiers. Sur ce total, une solution définitive ou transitoire a été mise sur pied grâce à l'intervention du comité pour 439 dossiers. Ces interventions ont permis de consolider 203 000 emplois dans des entreprises ou des groupes de taille et de répartition sectorielle ou régionale diverses.

En ce qui concerne la taille, les interventions du CIASI ont concerné quinze groupes industriels employant plus de 2 000 salariés, vingt-quatre entreprises employant de 1 000 à 2 000 salariés, cinquante-neuf entreprises employant de 500 à 1 000 salariés et 341 entreprises employant moins de 500 salariés.

Les interventions les plus fréquentes ont concerné les régions de Bretagne, quarante-huit interventions; Aquitaine, quarante et une interventions; Rhône-Alpes, quarante-trois interventions; Pays de la Loire, trente-quatre interventions; Nord, vingt-cinq interventions; Bourgogne-Franche-Comté, vingt-sept interventions.

En ce qui concerne la répartition sectorielle, les secteurs les plus concernés sont: le textile, 23 p. 100 des emplois concernés et 13 p. 100 des dossiers traités; la mécanique, 19 p. 100 des emplois concernés et 19 p. 100 des dossiers traités; le bois et lameublement, 9 p. 100 des emplois concernés et 11 p. 100 des dossiers traités; les industries agro-alimentaires et les pêcheries, 6 p. 100 des emplois concernés et 10 p. 100 des dossiers traités.

Les autres secteurs représentés, dont les pourcentages, tant en nombre de dossiers traités qu'en emplois concernés, oscillent autour de 5 p. 100, sont la métallurgie, les cuirs et peaux, l'électricité et l'électronique, le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Le montant total des prêts du fonds de développement économique et social engagés par le comité depuis sa création s'élève à un milliard de francs.

L'action du CIASI a été guidée au cours de ces dernières années par des principes stricts en matière d'octroi des deniers publics. Les concours de l'Etat ne sont accordés que dans le cadre de plans de redressement présentés soit par les dirigeants et les actionnaires anciens, soit par les actionnaires nouveaux, et qui comprennent toujours des apports de fonds propres et la mobilisation de concours financiers et bancaires de droit commun.

Bien entendu, cette doctrine d'emploi des fonds publics ne saurait être que maintenue et renforcée dans le cadre de la politique d'assainissement économique que j'entends promouvoir.

Monsieur Cousté, je suppose que, dépassant le cadre de cette question, vous souhaitez être informé sur ce que sera demain la politique économique du Gouvernement.

Vous avez évoqué le cas de « secteurs » en difficulté, mais il me semble préférable de parler d'« entreprises » en difficulté. En effet, il est courant d'affirmer que le textile est un secteur en difficulté; or, ce sont des entreprises du textile qui le sont et non tout le secteur du textile. D'ailleurs, je vous rappelle qu'en 1977 la balance commerciale de ce secteur marquait tout de même un excédent de un milliard de francs, alors que les balances commerciales de nombreux autres secteurs qui paraissent en bonne santé étaient moins excédentaires.

Il faut donc se garder d'employer improprement le mot « secteur ».

J'ajoute que, jusqu'en 1973, nous avons connu une période d'expansion très forte, de l'ordre de 5,5 à 6 p. 100 par an, qui permettait aux entreprises d'accroître considérablement leur productivité et ainsi de poursuivre leur développement, malgré le blocage des prix. En effet, celui-ci avait nettement moins d'influence lorsqu'il s'agissait de gagner trois ou quatre points, voire parfois cinq, de productivité dans l'année, que dans la période récente qui, comme vous le savez, a été marquée par une progression de la production intérieure brute nettement moins rapide puisque, de 5,5 ou 6 p. 100 par an, elle est tombée à 1,5 ou 2 p. 100 et que même elle a été « négative » en 1975.

Cela signifie que, continuant à supporter le blocage des prix et n'améliorant pas leur productivité, sauf pour certaines d'entre elles — et on oublie trop souvent que notre industrie, malgré ses handicaps, a bien surmonté la crise puisque, depuis quatre mois, la balance commerciale est équilibrée, performance remarquable à mettre à son crédit et à celui de nos chefs d'entreprise — cela signifie, dis-je, que les industries qui n'exportaient pas suffisamment sont devenues particulièrement vulnérables au cours de ces dernières années.

C'est pourquoi le Gouvernement vient de s'engager avec détermination — et il ne changera pas de cap — dans une nouvelle politique afin de modifier la nature de l'économie industrielle française. En effet, le rétablissement de la liberté des prix ne constitue à mes yeux que l'un des accessoirs d'une politique d'ensemble qui doit favoriser le transfert des responsabilités et accroître la liberté de décision et de gestion des chefs d'entreprises, tout en introduisant dans notre vie économique une vérité nécessaire à la bonne marche des entreprises comme à l'évolution sociale des salariés.

Tels sont les objectifs qui sont visés par la politique gouvernementale.

Certains ont été surpris par cette nouvelle orientation, même si, dans l'ensemble, la population a plutôt bien réagi. Je vous rappelle que la France était le seul pays industrialisé qui utilisait encore un système de contrôle et de blocage des prix, lequel constituait, dans la période de récession que nous traversons, un handicap vis-à-vis des autres Etats.

Le régime ou la philosophie politique ne jouent aucun rôle en la matière, car la liberté totale des prix est la règle un peu partout, y compris pour les gouvernements socialistes de la République fédérale d'Allemagne qui ne comprennent d'ailleurs pas toujours ce que recouvre la notion de contrôle des prix.

Notre objectif n'est pas de permettre aux entreprises de réaliser demain des bénéfices énormes; nous souhaitons simplement qu'elles orientent mieux leurs recherches dans tous les domaines.

Monsieur Cousté, vous vous êtes interrogé tout à l'heure sur le redéploiement de la politique du Gouvernement. Or il conviendrait de parler davantage de redéploiement de la politique des chefs d'entreprise car c'est à eux, plus qu'au Gouvernement, qu'il appartient d'anticiper sur l'évolution des marchés internationaux. Il est en effet évident que la plupart de nos entreprises, y compris celles qui n'ont pas encore atteint une dimension internationale, devront, au cours des prochains mois, tourner davantage leurs regards vers ces marchés internationaux. Or ceux-ci deviendront de plus en plus transparents, et l'accroissement de cette transparence les rendra d'autant plus dangereux pour les entreprises qui ne sauront pas faire suffisamment preuve de capacités d'imagination et d'investissement.

Le redéploiement doit d'abord permettre, grâce au transfert de responsabilités aux chefs d'entreprise, de choisir les bons créneaux afin que demain notre balance commerciale soit encore meilleure.

Je précise d'ailleurs, puisqu'il a été question du C. I. A. S. I. et des C. O. D. E. F. I., que le Gouvernement continuera évidemment à accompagner certaines conversions qui seront devenues nécessaires. Il s'est soucié, à tout instant, au cours de ces dernières années, du domaine social; la page n'est donc pas tournée du jour au lendemain et, comme certains ont voulu le laisser croire, les entreprises en difficulté ne sont pas laissées de côté.

En revanche, par l'intermédiaire des C. O. D. E. F. I. et de C. I. A. S. I., nous rechercherons non des solutions provisoires, mais la stabilisation et l'orientation vers de nouvelles structures, vers un nouveau dynamisme, des entreprises qui connaissent actuellement des difficultés.

Dans les prochains jours, je viendrai d'ailleurs expliquer à l'Assemblée la nouvelle orientation de l'épargne. Nous estimons que, pour une part d'au moins 80 p. 100, notre économie industrielle retrouvera ainsi sa force propre pour traverser les périodes délicates que nous connaissons. Mais les pouvoirs publics continueront à aider certaines entreprises en difficulté — sans que je puisse en évaluer le pourcentage — parce qu'il y a des hommes dans ces entreprises et qu'en tout état de cause le Gouvernement n'est pas indifférent au sort de ceux qui pourraient demain être injustement privés d'emploi.

Dans les prochaines années, le problème majeur sera celui de l'emploi. Or ce serait, à mon sens, permettre au rêve de s'installer dans l'opinion publique si nous laissons croire que nous pourrions régler le problème de l'emploi essentiellement en assistant une industrie anémiée.

C'est par la force de notre industrie, par sa capacité de résistance à la concurrence internationale, que nous atténuerons progressivement le chômage, ce problème si douloureux, tout en accompagnant la conversion des entreprises en difficulté afin qu'aucun Français ne se sente lésé par la politique du Gouvernement.

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

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Monsieur le ministre, je vous suis très reconnaissant de vos propos. S'agissant d'un bilan, qui aurait pu simplement se limiter à la lecture de chiffres, vous avez donné sa véritable dimension à la préoccupation qui m'animait.

Ce bilan est d'ailleurs finalement positif, de même que l'action des CODEFI et du CIASI. Effectivement, quelque trois cent mille emplois ont été sauvés, chiffre considérable, et je souligne comme vous cet aspect social du problème.

Le plafond d'intervention de 200 000 francs des CODEFI semble cependant insuffisant; il conviendrait certainement de le relever. Il permet en effet aux entreprises, par la consolidation des emplois, d'assurer leur avenir, non pas immédiat mais à moyen et long terme.

Les interventions des sociétés de développement régional doivent donc être suivies avec beaucoup de soin — mais je sais que c'est une de vos préoccupations — afin de devenir une réalité pour les petites et moyennes entreprises.

Vous avez raison, par ailleurs, de ne pas vouloir parler de « secteurs » en difficulté : il y a des entreprises qui vont mal dans des secteurs qui se portent bien. On ne peut dire, par exemple, que tout le secteur du textile va mal — il en est de même pour la mécanique — puisque des entreprises textiles ont, par leur dynamisme, conquis à l'étranger des marchés considérables, marquant par là, la valeur de la recherche, de l'imagination et de la créativité françaises. Cette précision était nécessaire.

J'appelle cependant votre attention sur le secteur des machines textiles dont les difficultés sont particulièrement ressenties dans la région de Troyes. Il faut y faire preuve d'innovation dans les solutions, mais je vous fais confiance sur ce point, monsieur le ministre.

Certains aspects de la politique de redéploiement industriel, me préoccupent également. Ainsi, la société Régie Renault Ingénierie, qui avait été créée à Lyon par la Régie Renault, devrait quitter cette ville au caractère international connu. Certains de vos collaborateurs sont d'ailleurs hostiles à ce départ. Je vous demande, monsieur le ministre, de faire étudier cette importante question.

Enfin, je suis persuadé que la création d'emplois et leur maintien doit être finalement l'objectif fondamental de notre politique industrielle, non d'emplois artificiels, d'ailleurs, mais d'emplois qui correspondent à la production de produits ou de services rentables et exportables. A cet égard, le Gouvernement, quand il entend développer la responsabilité des chefs d'entreprise, fait confiance aux Français, comme il leur a fait confiance lors des dernières élections, que la majorité, je me permets de le rappeler, a gagnées.

C'est dans ces conditions que ce redéploiement de la politique industrielle, objectif fondamental, ne peut être que lié à la vision sociale et à la conquête des marchés.

Or deux marchés sont essentiels.

D'abord, il nous faut reconquérir notre marché intérieur — et nous en sommes capables — notamment nombre de ces secteurs où nous avons laissé pénétrer des produits qui ne sont pas nécessairement de bonne qualité.

Ensuite, il est indispensable — et c'est le président du commerce extérieur de la région Rhône-Loire qui vous le dit — que notre effort à l'exportation soit soutenu.

La politique de vérité des prix que vous engagez aura précisément des retombées indirectes, mais fondamentales. Certains prix baisseront et d'autres augmenteront mais, en fin de compte, tous les Français y gagneront. Ce sera donc une politique d'avenir que vous aurez conduite, et je vous en remercie.

#### TARIFS DES TAXIS

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

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre de l'économie, la profession du taxi subit actuellement une crise. L'augmentation du prix de l'essence, du prix de vente des voitures et du coût des réparations fait que quinze mille chauffeurs de taxi ne gagnent plus aujourd'hui normalement leur vie.

J'ai eu l'occasion avant-hier d'appeler l'attention de M. le ministre du budget sur ce problème. Je lui ai parlé de l'essentiel, qui est la détaxe du carburant. Avant la guerre, une telle détaxe permettait en effet aux usagers de ne pas payer un prix trop élevé et aux chauffeurs de taxi de gagner leur vie. En outre l'établissement d'une détaxe du carburant pour les taxis n'influerait évidemment pas sur l'indice des prix.

Je lui ai parlé également de l'utilisation du gaz liquéfié, comme dans certaines grandes villes étrangères, notamment au Japon, utilisation intéressante au point de vue économique puisque ce produit n'est pas coûteux. Le problème est uniquement fiscal, la méthode étant techniquement au point : à Tokyo, tous les taxis fonctionnent au gaz liquéfié.

M. le ministre du budget n'a pas cru devoir me répondre alors qu'il avait répondu à tous les orateurs sur des problèmes qui, à mon sens, n'avaient pas plus d'importance que celui des

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Edouard Frédéric-Dupont signale à M. le ministre de l'économie la situation difficile dans laquelle se trouvent les chauffeurs de taxi dont les tarifs n'ont pas été augmentés en proportion de l'érosion monétaire. Cette industrie est en péril.

« Il lui signale en particulier que les tarifs de l'heure arrêtée n'ont pas été modifiés lors de la récente révision des tarifs d'ailleurs très insuffisante.

« Il en résulte que les chauffeurs de taxi sont de plus en plus dans l'impossibilité de rouler aux heures de pointe au moment où l'on a besoin d'eux, puisque le tarif qui leur est appliqué à ce moment-là ne les rémunère plus suffisamment.

« Il lui signale en outre qu'il serait utile de prévoir pour les dimanches et jours fériés un tarif rendant la profession rentable.

« Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier d'urgence à cette situation. »

taxis à Paris. J'en conclus qu'il n'en attache aucune à ce dernier. Je le regrette et je le dis très énergiquement. Mais si, aujourd'hui, le Gouvernement veut bien répondre sur ce sujet qui a été oublié par M. le ministre du budget, j'en serai particulièrement heureux.

Mon intervention portera sur un point particulier qui est tout de même important : il s'agit du tarif de l'« heure arrêtée ».

Pourquoi, actuellement, ne trouve-t-on pas de taxi à Paris quand on en a besoin ?

Au moment où la circulation est dense, c'est-à-dire aux heures de pointe, le tarif imposé ne permet pas au chauffeur de taxi de gagner sa vie. Il rentre donc chez lui. Et c'est parfaitement normal : dans une économie libérale, un homme à qui l'on ne permet pas de gagner sa vie peut choisir de ne pas travailler à ces moments-là. En conséquence, de nombreux Parisiens, sachant qu'ils ne trouveront pas de taxi à certaines heures, utilisent leur voiture.

Or, monsieur le ministre, votre direction de la concurrence et des prix ne tient aucun compte des recommandations du maire de Paris, M. Chirac, qui avait appelé l'attention sur les problèmes de cette profession, ni des observations du préfet de police, qui avait demandé une augmentation du tarif de l'heure arrêtée, ni de celles de la commission de concertation, qui avait demandé une augmentation générale des tarifs des taxis, en particulier du tarif de l'heure arrêtée. Mais ce dernier tarif a été le seul à ne pas être augmenté lors des hausses de mars dernier, alors que c'était l'augmentation la plus attendue.

Aucune augmentation du tarif de l'heure arrêtée n'ayant été accordée depuis un an et demi, on trouve donc de moins en moins de taxis aux heures de pointe.

**M. le président.** Monsieur Frédéric-Dupont, je vous prie de conclure. Vous pourrez reprendre la parole après la réponse de M. le ministre de l'économie.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Je conclus, monsieur le président, en ajoutant que le problème du tarif du dimanche se pose dans les mêmes conditions.

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

**M. René Monory,** ministre de l'économie. Monsieur le député, je ne suis pas certain de pouvoir répondre d'une façon très positive à la fougue que vous avez manifestée pour défendre les chauffeurs de taxi parisiens.

Laissez-moi vous dire, pour commencer, que je suis persuadé que M. Papon, ministre du budget, porte certainement autant d'intérêt que moi à cette profession.

Dans nos ministères respectifs, nous rencontrons de nombreux interlocuteurs qui nous proposent des suppressions de taxe ou d'impôt. Tous présentent les mêmes suggestions, mais sans jamais nous indiquer des recettes correspondantes. Compte tenu des impératifs budgétaires, il nous est difficile de répondre à de telles sollicitations, même lorsqu'elles sont aimablement formulées par le député de Paris que vous êtes.

Pour l'avenir, j'espère profondément en la réussite de la politique de liberté des prix industriels que nous tentons d'entreprendre avec courage. Si elle réussit, viendra ensuite, comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises, le tour des services et du commerce car, dans mon esprit, la liberté ne se divise pas. L'opération sera sans doute réalisée en 1979, sinon totalement du moins en partie.

On critique souvent la direction des prix. Pour bien montrer l'orientation de l'action que nous avons engagée, nous avons rebaptisé cette direction, devenue aujourd'hui la « direction de la concurrence et des relations économiques intérieures ». Bien entendu, un service des prix subsistera jusqu'au retour à la liberté totale.

La direction des prix avait fort bien fonctionné au cours des dernières années. Il faut être conscient des exigences qui s'imposent à elle. En effet, dès lors que les lois de l'économie ne pouvaient jouer pleinement en raison des blocages opérés, on ne pouvait laisser dévier trop rapidement un certain nombre de prix.

Mais ceux qui souhaitent un retour rapide à la liberté des prix dans les secteurs du commerce et des services doivent savoir qu'il y aura une contrepartie. Pour les taxis, ce sera notamment la suppression des barèmes concertés. Par conséquent, ce qui peut être un inconvénient aujourd'hui et devenir un avantage demain, aura aussi ses limites. Je pense, en tout cas, que c'est tout à fait ce que vous souhaitez.

Je voudrais vous rappeler comment sont décidées les augmentations de tarifs applicables à la profession à laquelle vous vous intéressez. Si le tarif de l'heure arrêtée n'a pas changé, c'est parce que telle a été la volonté des syndicats. Lorsqu'une majoration est envisagée, en liaison avec ces derniers, trois éléments entrent en ligne de compte : la prise en charge, six kilomètres de course et six minutes d'attente. Le ministre fixe une augmentation globale en valeur absolue, laissant aux syndicats le soin de la répartir. Cette année, les représentants

de la profession ont choisi de majorer de 11,1 p. 100 la prise en charge, de 9,9 p. 100 le prix du kilomètre et de maintenir à 25 francs celui de l'heure d'attente.

Cette année, donc, les intéressés ont décidé de faire porter l'augmentation sur les prix du kilomètre et de la prise en charge. Le premier élément ayant été augmenté de 11,1 p. 100, le deuxième de 9,9 p. 100 et le troisième étant resté inchangé, l'augmentation moyenne se situe autour de 8 p. 100. Mais il ne faut pas déplorer que seul le dernier terme de l'équation n'ait pas fait l'objet d'une majoration, puisque ce sont les représentants de la profession qui en ont décidé ainsi.

Comme ni le ministère de l'économie ni la direction de la concurrence et des relations économiques intérieures ne veulent la mort des chauffeurs de taxi parisiens, ils tiendront compte, monsieur Frédéric-Dupont, de la passion avec laquelle vous les avez défendus. Je vous demande cependant d'admettre que nous devons assurer dans l'immédiat la liberté des prix industriels. Mais, le moment venu, nous accepterons de revoir ce qui vous paraît anormal, et peut-être — mais ce n'est ni une certitude ni une promesse — irons-nous encore plus loin dans la voie de la liberté, car j'ai cru comprendre que c'était dans cette direction que vous souhaitiez voir s'engager le Gouvernement.

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

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Ce que les Parisiens veulent, c'est trouver des taxis quand ils en ont besoin. Qu'importe aux chauffeurs de taxi et aux utilisateurs, qui sont solidaires, que trente ou quarante voitures attendent aux stations à certains moments de la journée si, aux heures de pointe, notamment entre six et huit heures du soir, il n'y en a aucune ? C'est un problème sur lequel le Gouvernement devrait se pencher, comme l'ont fait le maire de Paris et le préfet de police.

C'est en leur nom et au nom de la commission de concertation constituée à l'initiative de M. Chirac et chargée de rechercher les moyens de remédier à cette crise, que j'interviens aujourd'hui.

Ce que les chauffeurs de taxi réclament, ce sont des tarifs qui permettent à tout le monde d'utiliser leurs services.

Avant la guerre, ils bénéficiaient d'une détaxe sur le prix de l'essence, qui a été supprimée par le gouvernement de Vichy. Il serait bon de la rétablir.

On pourrait envisager aussi l'utilisation du gaz liquéfié. A ce propos M. Coulais, lorsqu'il était secrétaire d'Etat à l'industrie, m'avait répondu : nous sommes prêts à agir comme les Japonais, comme les habitants de certaines grandes villes du monde, mais le ministère des finances n'a pas encore donné son accord.

Il est certain que tant que les chauffeurs de taxi ne seront pas assurés d'obtenir des tarifs raisonnables après avoir dépensé 3 000 francs pour faire transformer leur voiture en véhicule à usage mixte, c'est-à-dire utilisant le butane ou l'essence, ils hésiteront devant une telle opération. Leur décision dépend essentiellement de vous, monsieur le ministre, car les services techniques sont prêts. Ils s'étonnent même que votre département ministériel n'ait pas encore répondu sur ce point. C'est là un problème fiscal, m'avait déclaré M. Coulais. Alors, qu'attend-on ?

On ne trouve plus de taxi le dimanche parce que les chauffeurs n'ont aucun intérêt à rouler ce jour-là, le tarif étant le même qu'en semaine.

Ils ont choisi, m'avez-vous dit, une répartition de l'augmentation globale proposée qui n'est pas favorable au tarif de l'heure arrêtée. Sans doute, mais il reste que ce tarif est celui qui est appliqué aux heures de pointe.

Je ne défends pas seulement le point de vue d'une corporation ; je défends également celui des usagers. Je suis l'interprète de ceux qui souhaitent voir améliorer la circulation parisienne et inciter les gens à utiliser un peu moins leur voiture particulière et un peu plus les taxis.

Vous trouverez de moins en moins de taxis aux heures de pointe parce que le prix de l'heure arrêtée est resté le même depuis un an et demi alors que, dans le même temps, celui du carburant a augmenté considérablement.

La commission de concertation, avec l'accord du préfet de police, du maire de Paris et des syndicats, avait demandé une augmentation de 12 p. 100. Vous avez accordé 8,34 p. 100. Il est exact que, en désespoir de cause, les intéressés ont opté pour une répartition de cette majoration qui n'était pas favorable à l'heure arrêtée. Il n'en est pas moins vrai que les tarifs actuels ne correspondent pas aux charges que supportent les chauffeurs de taxi. Il n'en est pas moins vrai non plus que la profession traverse une crise grave.

Monsieur le ministre, je vous en prie, penchez-vous sur cette question importante. Il ne s'agit pas d'un problème ponctuel puisqu'il concerne la circulation à Paris et dans toutes les grandes villes.

L'avis du préfet de police n'a même pas été sollicité par la commission de la concurrence et des relations économiques intérieures. Voilà comment on pratique la concertation !

Vous êtes mon dernier espoir, monsieur le ministre. Je vous en prie, réexaminez ce problème !

#### FERMETURE DE SUCRIERIES A LA RÉUNION

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

**M. Jean Fontaine.** Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, il était question, depuis fort longtemps, de la fermeture de la sucrerie de Stella à Saint-Leu, dans le département de la Réunion. On n'y croyait guère parce qu'on ne croit jamais à ce qui n'arrive pas tout de suite. Et, brutalement, la fermeture est décidée : c'est le désarroi pour les ouvriers et les cadres de l'usine qui se demandent à quelle sauce ils vont être mangés, l'inquiétude pour les planteurs de canne qui ne savent pas comment ils pourront livrer leurs produits cette année, une profonde angoisse pour la commune de Saint-Leu car 60 p. 100 de ses ressources fiscales vont disparaître.

Interrogés, les responsables de l'usine répondent que cette fermeture a été provoquée par l'inconséquence des pouvoirs publics qui ont bloqué, pendant trois ans, la marge de transformation ; l'année dernière, cette marge a même été diminuée, dans le contexte inflationniste qui tout le monde connaît. Ils ajoutent que la sécheresse qui a sévi tout particulièrement ces derniers mois réduira encore la production, pourtant déjà en régression en 1977. Ils déclarent se trouver dans une situation telle qu'ils ne peuvent plus continuer à perdre de l'argent : ils ferment donc leur usine.

Que faut-il répondre aux ouvriers et aux cadres ? Que faut-il répondre aux planteurs, à la commune de Saint-Leu ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, chargé des départements et territoires d'outre-mer.

**M. Paul Dijoud, secrétaire d'Etat.** Monsieur Fontaine, vous vous intéressez depuis très longtemps au délicat problème du sucre et, plusieurs fois déjà, vous avez appelé mon attention sur les difficultés rencontrées par l'usine Stella.

Je me suis informé autant que je l'ai pu sur les faits que vous venez de rappeler. Je ne puis, hélas ! que vous confirmer que le conseil d'administration de la Société des sucreries de Bourbon a décidé la fermeture de l'usine de Stella avant le début de la prochaine campagne. Aucune explication officielle ne nous a été donnée par les responsables de la société. Peut-être vous en a-t-on fourni une, monsieur le député. Mais, en ce qui nous concerne, nous en sommes réduits aux conjectures.

Il semble qu'il y ait eu, à l'origine de cette décision, une certaine lourdeur dans l'exploitation d'une unité industrielle, sans doute de taille trop modeste et réalisant une production assez faible, de l'ordre de 11 000 tonnes de sucre ces dernières années.

Pour le reste, je ne puis que vous renvoyer aux propos formulés tout à l'heure par M. le ministre de l'économie, à savoir que l'économie nationale, à laquelle participe la Réunion, est et sera confrontée, au cours des années à venir, à des problèmes de fond qui rendront inévitables des disparitions et des restructurations d'entreprises.

Ma préoccupation est de faire en sorte que les unités sucrières de la Réunion dégagent elles-mêmes, en collaboration avec les pouvoirs publics et dans un esprit de progrès, les structures propres à assurer leur avenir.

Je suis persuadé que c'est possible. Le Gouvernement prépare actuellement la campagne sucrière de 1978-1979 et le Premier ministre, sur ma proposition, a arrêté un certain nombre de mesures qui, pour l'essentiel, donneront, je crois, satisfaction aux parties en présence, notamment, pour les citer, aux planteurs de canne à sucre et particulièrement aux petits et moyens planteurs, à ceux pour qui le maintien de cette activité se révèle comme le plus difficile mais aussi comme le plus nécessaire.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Fontaine signale à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (départements et territoires d'outre-mer) la grande émotion qui étreint le monde du travail et la grande préoccupation qui angoisse les élus du département de la Réunion à l'annonce de la fermeture prochaine de plusieurs usines sucrières et, dans un avenir immédiat, de la sucrerie de Stella à Saint-Leu. Il lui demande de lui faire connaître les mesures qui sont envisagées pour sauvegarder l'emploi et les ressources familiales de certaines d'ouvriers et de cadres, brutalement privés du jour au lendemain de leur gagne-pain. »

Parallèlement, il convient d'examiner dans le détail et de mettre effectivement en place avec les autres partenaires de l'Etat, ainsi que vous le souhaitez et que vous n'en avez d'ailleurs fait part à différentes reprises, toutes les conditions d'une meilleure adaptation de l'outil industriel aux contraintes de l'économie moderne. Cette adaptation est indispensable.

Il serait bien léger d'imputer la responsabilité des difficultés présentes aux pouvoirs publics. Ceux-ci — vous l'avez reconnu vous-même — s'efforcent de répondre à l'attente de toutes les parties intéressées, planteurs et fabricants, et s'emploient à créer les meilleures conditions de développement de l'ensemble de l'économie sucrière de la Réunion. Ils ne refusent pas leur concours, et je crois que les mesures qui vont être appliquées dans ce département vous satisferont. Il appartient aux industriels eux-mêmes de faire face à leurs responsabilités et de jouer pleinement leur rôle en prenant les décisions qui s'imposent lorsqu'elles sont nécessaires et justifiées. Sinon, leur survie et la survie de l'ensemble de l'économie sucrière de la Réunion seraient difficiles, voire impossibles.

Je suis personnellement très attaché à la mise en œuvre d'un programme de développement de la production sucrière, au niveau des planteurs comme à celui des industriels, car cette production est, pour l'économie française, un atout à ne pas négliger. Pour votre département, monsieur Fontaine, c'est là un élément indispensable du progrès économique et social.

C'est donc — je le répète — un grand projet pour le sucre que le Gouvernement est en train d'élaborer. Les premières mesures concernant le prix de la canne à sucre et la rémunération des planteurs comme la marge de fabrication et de commercialisation seront positives et iront dans ce sens. Elles ne constitueront qu'une première étape.

Dans l'immédiat, toutefois, nous avons à faire face au problème douloureux posé par la fermeture de la sucrerie de Stella. En ce qui concerne la production agricole, le maintien en fonctionnement de la balance de l'usine permettra un déroulement normal de la campagne. Les planteurs de la région pourront continuer leurs livraisons de canne à l'emplacement habituel. Je pense donc qu'ils ne seront pas confrontés à de trop graves problèmes au cours des campagnes à venir. Nous y veillerons, et je vous demande, monsieur le député, de me tenir au courant de difficultés éventuelles.

En ce qui concerne plus particulièrement les cent vingt-cinq emplois d'ouvriers et cadres de l'usine, une cinquantaine d'entre eux a déjà fait l'objet, m'a-t-on dit, de mesures de reclassement soit sur le domaine même de la société attenante à l'usine, soit dans les autres usines de cette société, en particulier à Savannah, dans la commune de Saint-Paul, où il semble que la direction ait décidé de traiter l'essentiel des cannes livrées à Stella, soit enfin, pour quelques-uns, dans d'autres établissements.

Hormis quelques cas pour lesquels des mises à la retraite anticipée ont été envisagées, le problème se pose en fait pour quelque cinquante emplois. Ceux-ci font l'objet d'un examen particulier aussi bien par la direction de la société, qui s'en préoccupe, que par l'administration locale et les syndicats. Mais il n'est pas possible, pour l'instant, de vous donner d'autres précisions, car les décisions de la société sont trop récentes pour que nous en connaissions d'ores et déjà les implications et conséquences et pour que nous ayons pu, dans la mesure où cela relève de notre compétence, dégager et mettre en œuvre toutes les solutions que vous souhaitez.

Monsieur le député, connaissant l'importance que vous y attachez, j'espère que nous serons parvenus à résoudre les problèmes des cinquante travailleurs dont j'ai parlé lorsque je me rendrai à la Réunion, au début du mois d'août. J'ai donné à cet effet des instructions au préfet de la Réunion. Je pense que toutes les démarches seront effectuées en temps voulu, encore que je ne puisse vous en fournir l'assurance.

Les difficultés d'emploi à la Réunion sont graves. Ce sont celles, en somme, de toute l'économie et de la société française. Nulle part, nous n'y échappons. Il est de notre devoir de faire tout notre possible pour résoudre les problèmes des hommes mais, en ce domaine comme dans nombre d'autres, il n'y a malheureusement pas de miracle !

**M. le président.** La parole est à M. Fontaine.

**M. Jean Fontaine.** Monsieur le ministre, je vous suis très reconnaissant d'avoir bien voulu accepter de venir répondre en personne à ma question, en dépit de votre programme très chargé.

Vous n'êtes pas très au courant, avez-vous dit, des motivations de la fermeture de l'usine : j'ai dit que la direction invoquait l'inconséquence des actes du Gouvernement pour justifier devant le public sa brusque décision.

Je ne porterai aucun jugement de valeur sur la nécessaire concentration de l'industrie sucrière. Quelles que soient les raisons invoquées, c'est le sort des cadres et des ouvriers ainsi

que celui des licenciés, des planteurs de canne — vous venez de me rassurer à leur sujet — et de la commune de Saint-Leu, privée brutalement de ses ressources, qui me préoccupent.

Or nous avons souvenance du jugement récemment rendu par le tribunal de Paris à la suite d'une procédure engagée par le comité d'entreprise du quotidien *Le Figaro*. En référé, le juge avait déclaré que l'administration avait qualité pour « aller jusqu'à l'appréciation dans les formes et dans le fond de la demande de licenciement », ce qui signifie que l'administration est qualifiée pour apprécier non seulement la forme mais aussi le fond de la procédure de licenciement, la portée des mesures de reclassement et d'indemnisation envisagées. L'inspection du travail, avant d'autoriser un licenciement collectif, aurait dû, à mon avis, analyser plus avant le compte d'exploitation de l'usine de Stella : il aurait fallu voir que, si licenciements économiques il devait y avoir, comme d'aucuns le prétendent, quelques licenciements au niveau de l'entourage immédiat de la direction auraient été certainement bien plus économiques que ceux d'un ouvrier qualifié ou d'un cadre qui, depuis longtemps déjà, ont prouvé leur compétence.

Cependant, au-delà des arguties, voire des arguments, il y a des hommes et des femmes qui, maintenant, vont se trouver en chômage et au sort desquels nous devons nous attacher car ils ne peuvent être tenus pour responsables de la mauvaise gestion ou des arguments avancés pour mettre en cause plus ou moins les actes du Gouvernement. Ils sont là, avec leur besoin de vivre, et nous devons être auprès d'eux pour leur témoigner notre sollicitude.

Je vous remercie d'avoir apaisé les inquiétudes des planteurs de canne. Ils seront sans doute très contents de votre réponse.

Reste la commune de Saint-Leu, en faveur de laquelle il convient d'engager une politique active d'aménagement du territoire. Privée brutalement de 60 p. 100 de ses ressources, comment cette commune qui avait déjà bien du mal à joindre les deux bouts, sera-t-elle gérée désormais ? Dans le cadre d'une politique globale de l'aménagement du territoire, il faut donc y mettre en place diverses industries et des productions artisanales. Les crédits d'équipement qui lui sont alloués doivent lui parvenir plus rapidement que prévu : je pense notamment aux constructions d'écoles ou aux routes de pénétration dans les Hauts.

A cet égard, vous m'avez annoncé, l'autre jour, que vous disposiez de crédits pour l'aménagement des Hauts : il y aurait intérêt à les mettre rapidement à la disposition des communes pour que celles-ci, parties prenantes privilégiées à cette grande opération d'avenir, puissent immédiatement lancer leurs travaux et faire face aux demandes d'emplois qui viennent à nouveau de leur tomber dessus.

#### RÉCEPTION DES ÉMISSIONS DE TÉLÉVISION DANS LES ZONES DE MONTAGNE

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

**M. Jean-Paul Fuchs.** Monsieur le ministre de la culture et de la communication, je vous remercie non seulement d'être venu en personne répondre à ma question, mais aussi d'avoir fait preuve d'une grande patience, en attendant de pouvoir le faire, car vous êtes ici depuis longtemps.

S'agissant de la résorption des zones d'ombre de télévision où l'on ne peut capter les émissions, il me semble anormal que certaines communes soient pénalisées du fait de leur situation géographique, dans une vallée ou au pied d'une montagne. Je pourrais vous en citer plusieurs dont les habitants sont obligés de participer aux frais de maintenance et d'amortissement. Ainsi, pour ces téléspectateurs, à la redevance nationale s'ajoute une somme de 150 à 300 francs destinée essentiellement à payer des frais de gestion du réseau primaire, de l'ensemble du réseau de distribution ou des parties privatives.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jean-Paul Fuchs appelle l'attention de M. le ministre de la culture et de la communication sur les difficultés rencontrées dans certaines zones de montagne pour capter les émissions de télévision. Malgré les efforts poursuivis par T.D.F. et la D.A.T.A.R. pour la résorption des zones d'ombre et l'intervention financière des départements et des établissements régionaux, on constate que, dans certains cas, les communes et, le plus souvent, les particuliers, doivent contribuer aux frais de maintenance et d'amortissement. Il lui demande si, pour assurer l'égalité de tous devant le service public, il ne lui paraît pas souhaitable de substituer à l'effort financier des communes et des particuliers une légère augmentation de la redevance nationale. Enfin, considérant que si la télévision est désormais un élément privilégié de l'action culturelle, elle ne devrait pas se développer au détriment d'activités diversifiées nécessaires à l'animation culturelle des régions isolées ; il lui demande quelles mesures il entend prendre pour favoriser une politique culturelle d'ensemble nécessaire au maintien d'une vie locale active dans les zones de montagne. »

Quelles solutions envisagez-vous pour assurer un peu plus d'égalité devant le service public? Afin d'élargir ma question, j'observerai que le développement d'une politique culturelle d'ensemble dans les zones de montagne est une des conditions essentielles pour y maintenir une vie locale active.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour développer les équipements, augmenter le nombre des bibliothèques, promouvoir la vie musicale et multiplier les formes de la vie associative?

A toutes ces questions, qui mériteraient un très large débat, vous ne pouvez répondre aujourd'hui, je le sais, mais il me paraît important que vous définissiez les objectifs et les moyens nécessaires au développement des régions défavorisées, de façon que leurs habitants, souvent éprouvés par le destin, puissent eux-mêmes assumer leurs responsabilités et recouvrer la foi dans leur avenir.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la culture et de la communication.

**M. Jean-Philippe Lecat, ministre de la culture et de la communication.** Monsieur le député, je vous remercie, d'abord, d'avoir adressé votre question au ministre de la culture et de la communication, ce qui illustre bien, s'il en était besoin, l'intérêt que présente la nouvelle structure gouvernementale.

Dans les zones de montagne ou dans d'autres encore, le relief rend la vie culturelle difficile. C'est un problème complexe. Il s'agit, d'une part, d'éliminer les zones d'ombre de la télévision et, d'autre part, d'animer la vie culturelle.

J'avais songé à demander à mon collègue et ami Paul Dijoud de vous répondre, car il connaît bien les difficultés propres aux zones de montagne pour avoir conduit dans ce domaine une action persévérante; ma réponse à votre question visera aussi à encourager l'action qu'il poursuit.

Pour ce qui est des zones d'ombre, la radiotélévision, je vous le rappelle, est un service public, ce qui implique incontestablement le droit pour chaque Français de recevoir dans des conditions normales les émissions des sociétés nationales.

Depuis deux ans, un effort considérable a été accompli pour éliminer progressivement les zones d'ombre qui subsistent encore. Voici quelques chiffres: 316 réémetteurs ont été mis en service en 1975, 370 en 1976, 540 en 1977 et près de 900 le seront en 1978. Le taux de couverture du territoire national approche maintenant de 98 p. 100.

Tel est le résultat de l'existence du service public: je profite de l'occasion pour le souligner, à un moment où certains rêvent de le démanteler. En effet, dans une zone qui compte moins de 8 000 habitants, le coût d'un émetteur est plus élevé que le total des redevances perçues. On voit donc immédiatement où s'implanteraient en France ces fameux émetteurs libres ou commerciaux que d'aucuns aimeraient voir s'installer. Certainement pas dans les zones rurales défavorisées, bien entendu!

Les zones d'ombre qui subsistent nous posent un problème financier très grave. Chaque année, Télédiffusion de France consacre près de 20 p. 100 du total de son budget d'équipement à la résorption des zones d'ombre, soit 80 millions de francs en 1978. Il est difficile d'augmenter le montant de la redevance en proportion des dépenses en cause: ce serait insupportable pour l'utilisateur. Et si l'on opérât un prélèvement sur les ressources des sociétés de télévision, il aurait lieu au détriment du volume et du contenu de leurs programmes, c'est-à-dire du téléspectateur lui-même.

Pour cette raison, Télédiffusion de France est obligée de demander aux communes intéressées une participation pour l'équipement en réémetteurs afin que les zones d'ombre puissent être résorbées dans un délai raisonnable.

Toutefois, le Gouvernement connaît bien les difficultés budgétaires qui en résultent pour les communes qui souvent sont de petites communes pauvres, à faible population. Et le phénomène s'aggrave car, au fur et à mesure que nous supprimons les zones d'ombre dans les régions relativement peuplées, nous finissons par atteindre des zones de moins en moins peuplées, où les communes sont de moins en moins riches, et où les particuliers eux-mêmes éprouvent toute sorte de difficultés que M. Fuchs a très clairement définies.

C'est pourquoi, depuis 1977, nous mettons progressivement en place des mesures destinées à réduire la participation des communes ou des particuliers: intervention de la DATAR pour les constructions des infrastructures, prise en charge du pylône et du premier réémetteur par Télédiffusion de France et subventions aux communes pour l'équipement des autres émetteurs.

Pour ma part, je vais m'efforcer de développer, dans le sens d'une plus grande solidarité entre les collectivités, l'intervention des départements et des établissements publics régionaux.

En outre, dans le cadre d'une politique générale de la montagne, j'examinerai quelles dispositions exceptionnelles peuvent être envisagées en faveur des communes les plus défavorisées, afin de diminuer la contribution directe du budget communal.

Enfin, mon ministère s'attachera tout particulièrement à faire profiter du progrès des techniques les communes placées dans des zones d'ombre.

Malheureusement, c'est affaire de temps car, dans quelques années, la technique des satellites pourra être substituée à celle des réémetteurs: pour des sommes trois fois moindres, et qui ne peseraient pas sur les communes — avantage supplémentaire — il serait possible de couvrir entièrement le territoire. Hélas, les solutions techniques ne sont pas encore entièrement entre nos mains, mais soyez assuré que nous y travaillerons activement.

En matière d'animation culturelle en montagne, je me bornerai à vous fournir quelques indications répondant aux grandes orientations définies par M. le Président de la République à Vallouise, dans le cadre de sa politique générale de la montagne, et faisant suite à toute une série de propositions issues notamment du Parlement. Je songe au rapport sur la politique de la montagne et aux travaux de MM. Brocard et Jacques Blanc.

Je m'attacherai à orienter la politique de mon ministère moins vers les villes, consommatrices d'équipements lourds et coûteux, que vers le monde rural — en association avec les régions et les départements — afin d'encourager la création d'équipements légers de nature à favoriser l'animation.

J'ai signé, il y a quelques jours, avec le département des Alpes-Maritimes, une charte culturelle intéressant une zone de montagne, le haut pays niçois. Il existe dans la charte régionale de Franche-Comté comme dans les chartes départementales de la Haute-Loire et de l'Aveyron des dispositions particulières.

Le fonds d'intervention culturelle peut, grâce à sa souplesse, favoriser un certain nombre de réalisations dans le cadre de la montagne. Il est intervenu, par exemple, dans le parc régional de la montagne corse.

Soyez convaincu, monsieur le député, que notre politique s'attachera à la résorption des zones d'ombre de la télévision, tout en s'efforçant de réduire la charge des collectivités locales et des particuliers au fur et à mesure que l'amélioration de la couverture intéressera les habitants les plus démunis de notre pays parce qu'ils vivent dans des régions où ils sont peu nombreux.

Enfin, en matière culturelle nous essayons, par la restauration du patrimoine architectural, par la création de courants d'animation et par la mise en valeur des arts et des traditions populaires à donner aux populations des régions de montagne, qui connaissent des conditions de vie difficiles, la qualité de vie à laquelle elles ont droit.

**M. le président.** La parole est à M. Fuchs.

**M. Jean-Paul Fuchs.** Je vous remercie, monsieur le ministre, et j'approuve votre analyse: il faut diminuer les charges des communes et des particuliers en zone de montagne et porter l'effort sur l'aménagement culturel des régions les moins denses, les régions rurales.

Je souhaite que ces intentions puissent se traduire dans les faits lors du prochain budget.

#### SITUATION DU SECTEUR H.L.M.

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

**M. Alain Bocquet.** Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la petite et moyenne industrie, ma question était adressée à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie.

Voilà quelques jours se sont achevés les travaux du congrès de l'union nationale des organismes H.L.M.

Il est significatif que la politique du Gouvernement, et notamment la réforme du logement, y aient été sévèrement critiquées.

L'application de cette réforme correspond en effet non seulement à la poursuite mais à l'accentuation d'une politique qui est à l'origine des nombreux et graves problèmes qui se posent aujourd'hui dans le secteur H.L.M.

(1) Cette question est ainsi rédigée:

« M. Alain Bocquet interroge M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie sur les problèmes qui se posent dans le secteur H.L.M. »

« D'une part, les locataires vont se trouver confrontés à des hausses de loyers et des charges importantes alors que l'application de la réforme du logement aura comme conséquence inévitable de réduire le nombre de bénéficiaires de l'aide à la personne. »

« D'autre part, les organismes H.L.M., dont la situation est pour certains d'entre eux des plus préoccupantes, risquent de ne plus pouvoir entretenir leur patrimoine ni même de répondre à leur mission de constructeurs sociaux. »

« En conséquence, il lui demande d'envisager un blocage des loyers avec une compensation pour les offices H.L.M., une révision du barème de l'APL permettant d'en accorder le bénéfice à toutes les familles dont la charge logement représente un pourcentage élevé de leurs ressources, d'attribuer aux organismes H.L.M. les crédits leur permettant de remplir leur mission ainsi qu'une diminution du taux des emprunts. »

D'une part, elle aura comme conséquence inévitable de réduire le nombre de bénéficiaires de l'aide à la personne.

Or les locataires vont se trouver confrontés sous peu à de nouvelles et importantes hausses des loyers et des charges alors que, pour la plupart, ils ne pouvaient déjà s'acquitter de ces dépenses qu'au prix des pires difficultés. Ces hausses s'ajoutent d'ailleurs à d'autres hausses déjà insupportables.

D'autre part, les organismes H. L. M., dont certains sont dans une situation des plus préoccupantes, risquent de ne plus pouvoir entretenir leur patrimoine ni même répondre à leur mission de constructeurs sociaux.

En conséquence, je vous demande d'envisager l'annulation des hausses prévues pour le 1<sup>er</sup> juillet, un blocage des loyers, avec compensation pour les offices publics d'H. L. M., une révision du barème de l'aide personnalisée au logement afin d'en accorder le bénéfice à toutes les familles dont la charge logement représente un pourcentage élevé de leurs ressources et d'attribuer aux organismes H. L. M. les crédits leur permettant de remplir leur mission. Il faut aussi dire que diminue le taux des emprunts.

**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, vous avez appelé l'attention du ministre de l'environnement et du cadre de vie sur les difficultés que rencontrent, d'un côté, les locataires d'H. L. M., et, de l'autre, les offices, du fait de l'évolution des loyers.

Pendant plusieurs années, je tiens à le préciser, les loyers H. L. M. ont été bloqués, puis, pendant le premier semestre de 1978, leur progression a été limitée à 3,5 p. 100.

Quant aux loyers du secteur libre, les dispositions ont été prises pour réduire l'incidence des indexations contenues dans les baux.

Enfin, la loi de 1948 demeure applicable à un certain nombre de logements anciens.

Il importe donc de distinguer entre les différents secteurs

En ce qui concerne les organismes d'H. L. M., conformément à la demande présentée, le ministre de l'environnement et du cadre de vie a décidé de ne pas reconduire au-delà du 1<sup>er</sup> juillet les dispositifs de blocage et d'encadrement utilisés jusqu'alors. En effet, justifiées par les considérations du moment, ces réglementations ne pouvaient être que transitoires, sauf à créer des situations artificielles, à rendre difficiles les problèmes de trésorerie de certains organismes et à empêcher ceux-ci d'effectuer certains travaux de réhabilitation que je juge très nécessaires.

A partir du 1<sup>er</sup> juillet, les organismes d'H. L. M. auront donc toute liberté pour déterminer eux-mêmes le montant des loyers qui assurera leur équilibre de gestion.

Le Gouvernement fait confiance à leur modération. D'ailleurs, la loi limite à 10 p. 100 le maximum de hausse par semestre et, d'après mes informations, la hausse moyenne pourrait se situer aux alentours de 7 p. 100.

Mais je ne sous-estime pas l'importance de la charge de logement susceptible de peser sur les ressources des familles modestes. C'est pourquoi le barème de l'aide personnalisée au logement vient d'être actualisé. Applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, ce barème tient compte de l'évolution des prix à la construction, du coût de la consommation, et du montant des charges. Il doit concerner chaque année un nombre de plus en plus grand de ménages. Au-delà d'une simple revalorisation, ce nouveau barème module l'effort de la collectivité en accordant une aide accrue aux personnes à faibles revenus.

En ce qui concerne l'allocation logement, ses travaux de révision annuelle sont actuellement en cours. Enfin, M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie a annoncé au congrès de Strasbourg, différentes mesures qui doivent permettre aux organismes d'H. L. M. de remplir avec plus d'efficacité leur mission : crédit spécial pour la réhabilitation du parc ancien ; priorité budgétaire en 1979 pour l'amélioration de l'habitat existant ; soutien de l'opération « 1 000 villages » ; définition de procédures d'aides financières aux organismes en difficulté ; primes de responsabilité aux responsables des offices.

Ces différentes mesures vont de pair avec une politique globale de décentralisation des responsabilités en matière d'habitat. Elles me paraissent de nature à donner satisfaction à vos soucis et notamment à celui, que nous partageons, de tenir compte des situations sociales les plus modestes.

**M. le président.** Si nous voulons que toutes les questions inscrites à l'ordre du jour soient effectivement posées — ce que je souhaite — il faut que chacun, député ou ministre, soit aussi bref que possible.

La parole est à M. Bocquet.

**M. Alain Bocquet.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous parlez de loyers bloqués mais il reste qu'actuellement les locataires du secteur H. L. M. sont aux prises avec les pires difficultés. Leurs loyers ont été multipliés par quatre en douze ans.

Le niveau de leurs loyers et charges est tel dans le budget familial que beaucoup ne peuvent éviter les retards de paiements.

L'augmentation de 10 p. 100 qui est annoncée pour le 1<sup>er</sup> juillet s'ajoute à toutes les autres augmentations d'électricité, de gaz, de fuel et auront forcément, en plus de l'augmentation des loyers, des répercussions sur le prix des charges.

Avec votre politique on peut dire que les loyers et charges prennent l'ascenseur alors que les salaires empruntent l'escalier.

Combien de sacrifices en perspective pour les familles aux revenus modestes ? Combien de saisies et d'expulsions à prévoir ?

En conséquence, le groupe communiste confirme sa demande d'annulation ou des hausses de loyers, notamment pour les H. L. M., ce qui suppose évidemment une subvention exceptionnelle d'équilibre aux organismes H. L. M.

Outre le blocage immédiat, nous demandons une limitation des charges locatives et leur contrôle par les locataires. L'allègement de la fiscalité indirecte, par exemple sur les combustibles utilisés pour le chauffage domestique, permettrait sans aucun doute une réduction sensible des charges locatives.

Quant à la réforme du logement, contre laquelle nous avons été les seuls à nous élever, à la veille de son application, on peut dire qu'elle fait aujourd'hui l'unanimité contre elle. Vous ne pouvez l'ignorer. Comme je l'ai rappelé tout à l'heure, au cours des assises de Strasbourg, les dirigeants des organismes d'H. L. M. eux-mêmes l'ont qualifiée de « tournant dangereux ». Cette appréciation est juste car cette réforme, avec l'aide personnalisée au logement, sous des dehors trompeurs, constitue la poursuite et même l'accentuation de cette politique qui, au fil des années, a conduit le logement social dans la situation catastrophique qui est la sienne aujourd'hui.

Si pour certaines familles très pauvres, l'aide personnalisée au logement peut entraîner, dans un premier temps, un léger allègement des dépenses de logement, cet allègement sera provisoire, car très vite il sera absorbé par les hausses des loyers et des charges, et la non-indexation de l'aide personnalisée au logement rend celle-ci très précaire.

A terme, votre réforme vise à augmenter, voire à doubler, le prix des loyers. Ainsi, pour un appartement F3, le loyer sans charges serait d'environ 900 francs par mois et pour un appartement F4 il dépasserait 1 000 francs dans la région parisienne. Or un ménage avec deux enfants, dont les ressources totales sont de 4 000 francs par mois, ne pourra pas bénéficier de l'aide personnalisée au logement. Le quart de ses ressources serait ainsi consacré au loyer. Et on ne peut tout de même pas dire, monsieur le ministre, qu'une famille de quatre personnes, avec un tel revenu, « roule sur l'or ».

Avec le procédé de l'aide personnalisée au logement tel qu'il est prévu, de très nombreuses familles aux revenus modestes ne bénéficieront plus d'aucune aide au logement. Ainsi, selon un responsable d'une association de locataires de Valenciennes que j'ai rencontré cette semaine, sur quatre-vingt-dix appartements d'un grand ensemble de cette ville, soixante-dix familles bénéficiaient de l'allocation logement ; demain, avec le système de l'aide personnalisée au logement, il n'en resterait plus que quarante. Parmi les trente familles qui ne bénéficieraient plus d'aucune aide, beaucoup seront contraints de quitter leur appartement.

En conséquence, vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'avec mes amis du groupe communiste j'insiste pour que les conventions des offices d'H. L. M., qui conditionnent l'attribution de l'aide personnalisée au logement, soient décidés seulement après consultation et approbation des locataires.

**M. le président.** Je vous demande d'abréger, monsieur Bocquet.

**M. Alain Bocquet.** Je conclus, monsieur le président.

Il est indispensable d'élargir le champ d'application de l'aide personnalisée au logement et d'indexer son montant.

Les offices d'H. L. M. sont dans l'impossibilité d'entretenir leur patrimoine et de procéder à l'embellissement indispensable des grands ensembles, sauf aux frais des locataires. Je pourrais citer plusieurs exemples dans ma circonscription, mais je ne veux pas allonger le débat.

Le nombre de logements construits diminue — de 550 000 logements par an il y a quatre ans, le rythme de construction tombe cette année à 430 000, soit une chute de 20 p. 100 — et dans le bâtiment, une entreprise sur quatre a fermé ses portes depuis quatre ans et un ouvrier du bâtiment sur dix a perdu son emploi. On a coutume de dire « Quand le bâtiment va, tout va ! » Ce n'est pas le cas en France !

En conclusion, face à une telle situation, si des familles modestes, en particulier les locataires des grands ensembles H. L. M. étaient contraints par votre politique de mener une action, y compris une grève des paiements des augmentations de loyer, nous les soutiendrions. Nous aurions conscience, ce faisant, de servir l'intérêt général et de défendre le droit au logement pour tous.

#### SITUATION DE L'INDUSTRIE DU VEHICULE INDUSTRIEL

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

**M. Louis Mexandeau.** Sans être désobligeant, monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'industrie, permettez-moi de regretter l'absence de M. Giraud, car ma question intéresse 200 000 travailleurs. Au demeurant, on peut difficilement assimiler à une petite ou moyenne entreprise la société Renault-Véhicules industriels, qui regroupe Berliet et Saviem.

À l'usine Saviem de Blainville-sur-Orne, le chômage partiel s'aggrave. On met du personnel en retraite anticipée; on refuse d'embaucher ou encore on encourage les départs vers la région lyonnaise ou l'Est, à Batilly, par exemple.

Les investissements promis ne semblent pas devoir s'effectuer comme prévu, aussi bien en ce qui concerne leur montant que leur rythme.

Quels sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les projets du Gouvernement quant au montant des investissements qui sera effectué — car nous avons eu des chiffres contradictoires dans ce domaine — et aux conditions d'éventuel emprunt? Quelle politique d'expansion des ventes à l'intérieur et à l'extérieur envisage-t-il pour rétablir le plein emploi?

**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.** Je dois tout d'abord vous présenter les excuses de M. le ministre de l'industrie, retenu par les cérémonies d'inauguration du salon de la machine-outil.

**M. Louis Mexandeau.** Elle en a bien besoin.

**M. Jean-Pierre Prouteau, secrétaire d'Etat.** En 1975, le Gouvernement a facilité le rapprochement entre les deux principaux constructeurs français de poids lourds, Berliet et Saviem, devenus depuis Renault - Véhicules industriels. Le regroupement de leurs moyens techniques, industriels et financiers est, en effet, apparu comme une condition nécessaire au renforcement de l'industrie du poids lourd en France. Aucune de ces deux entreprises, considérées isolément, ne disposait de la taille suffisante pour affronter la concurrence étrangère qui provient pour l'essentiel de groupes de dimension mondiale.

En juillet 1977, le Gouvernement a confirmé l'importance qu'il attachait à ce que l'œuvre de restructuration de l'industrie française du poids lourd soit menée à son terme.

Les pouvoirs publics ont approuvé un plan de développement de Renault - Véhicules industriels, l'objectif étant de doubler la productivité d'ici à 1985, avec des investissements, sur la période 1977-1981, de l'ordre de 6 milliards de francs.

Ce plan devrait permettre à Renault - Véhicules industriels, notamment par une rationalisation de la production entre Berliet et par une maîtrise de la fabrication des organes nobles, d'atteindre le niveau de compétitivité et à d'importants investissements commerciaux, le plan prévoit de doubler simultanément la production de façon à assurer le maintien global de l'emploi.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« Le regroupement tardif des sociétés Saviem et Berliet dans la société Renault Véhicules Industriels (R.V.I.) n'a pas dissipé les inquiétudes qui planent sur l'avenir de l'industrie du poids lourd en France. Le chômage partiel tend à y devenir chronique et les effectifs employés diminuent, en particulier à l'usine Saviem de Blainville-sur-Orne. Dans cette usine, les rythmes de fabrications journalières se ralentissent, tandis qu'on encourage les départs vers Lyon où serait regroupé le secteur des pièces de rechange ou vers Batilly, en dépit des assurances qui avaient été données par le Gouvernement. Les projets de la direction font apparaître des menaces : la dotation de 50 millions par les pouvoirs publics serait retardée et diminuée alors qu'on a fait appel à un emprunt extérieur dont la réalisation s'assortirait de conditions telles que la mise en place d'un « plan de redressement » ou le « dégraissage » des effectifs.

« M. Louis Mexandeau demande donc à M. le ministre de l'industrie si le Gouvernement est décidé à rendre à l'industrie du véhicule industriel français la place qu'elle n'aurait jamais dû abandonner sur les marchés internationaux, s'il est décidé à refuser dans ce domaine la signature de traités inégaux avec des pays concurrents, s'il entend maintenir Saviem-Berliet en dehors de l'espèce proliférante des « canards boiteux », s'il est décidé enfin à prendre les moyens appropriés pour le maintien et le rétablissement du plein emploi dans le groupe R. V. I. »

Ce plan sera, je vous le confirme, monsieur Mexandeau, mené à bien. Il est exact cependant que la situation actuelle du marché, aussi bien en France qu'en Europe, ne se prête guère à un développement très rapide des activités de Renault - Véhicules industriels.

Deux choses sont claires néanmoins.

Premièrement, malgré les difficultés conjoncturelles, l'œuvre de modernisation de l'industrie nationale du poids lourd est conduite avec détermination et sans retard.

Deuxièmement, votre idée de relancer la production ne paraît pas réaliste; que ferait-on, en effet, des véhicules supplémentaires dont vous exigez la mise en fabrication mais dont le marché ne veut pas?

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

**M. Louis Mexandeau.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je retiens de votre déclaration un seul point positif : la volonté de maintenir l'emploi. Pour le reste, le Gouvernement en est aux aveux ou aux contradictions.

S'agissant du montant de l'investissement, M. Monory, alors ministre de l'industrie, affirmait que le Gouvernement et la firme s'engageaient à investir 7 milliards de francs dans les cinq ans. Au mois de décembre, il était question de 6 milliards de francs, chiffre que vous venez de reprendre. Le 29 mars dernier, le président directeur général de la firme, M. Zanotti, citait le chiffre de 4 milliards de francs et prévoyait que le nombre de travailleurs serait ramené de 40 000 à 35 000 d'ici à 1982.

Qui fera les frais de cette réduction de personnel? L'usine de Blainville-sur-Orne où l'on encourage certains éléments à quitter la région? Celle de Batilly qui doit voir ses effectifs augmenter de 3 000 employés? Quant aux investissements, est-ce 7, 6 ou 4 milliards?

D'une manière à la fois suave et naïve, M. Monory s'était étonné que l'on ait pu transférer à l'étranger des sommes colossales pour mettre en place de puissantes industries qui concurrencent les nôtres. Je souhaiterais savoir en particulier si les emprunts qui seront contractés à l'étranger seront assortis de conditions qui pèseront sur la production à l'intérieur même de notre territoire.

Enfin, et à cet égard l'inquiétude des employés, des ouvriers et des cadres de Renault - Véhicules industriels est grande, comment concilier la libération des prix qui vient d'être décidée et qui se traduira par des hausses, alors qu'on se plaint déjà que les prix en France soit supérieurs de 30 p. 100 à ceux de la République fédérale d'Allemagne, avec une expansion des ventes sur le marché intérieur et à l'exportation?

Je regrette, monsieur le secrétaire d'Etat, de n'avoir trouvé dans votre réponse aucun élément qui permette vraiment de bien augurer de l'avenir de notre industrie du poids lourd.

#### ENTREPRISE ALSTHOM-ATLANTIQUE

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

**M. Jean-Pierre Chevènement.** Les pouvoirs publics ont encouragé, en 1976, la fusion des deux firmes fabriquant des turbines : la Compagnie électro-mécanique, filiale du groupe suisse Brown-Boveri, et Alsthom-Atlantique.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Chevènement interroge M. le ministre de l'industrie sur le processus de réorganisation des activités turbinières qui se prépare au sein du groupe Alsthom-Atlantique, et qui risque de déboucher sur une réduction massive des effectifs à l'usine de Belfort.

« Il lui rappelle les engagements pris par le Gouvernement quant au maintien de l'emploi, tant à l'unité du Bourget qu'à celle de Belfort, dans les services d'études et de recherche et dans le secteur de la fabrication, à l'occasion des réponses à ses questions successives du 8 octobre 1976 du 6 mai 1977, et à la question de son collègue Jean Poperen du 18 mai 1977, sur les conséquences de l'accord survenu entre Alsthom-Atlantique et le groupe suisse Brown-Boveri.

« Selon les informations diffusées par les syndicats de l'entreprise Alsthom-Atlantique et reprises par l'ensemble de la presse, il s'agirait en réalité d'un plan global de restructuration et de rationalisation de l'entreprise qui viserait, à terme, à vider les établissements de Belfort de l'essentiel de leurs activités, menaçant un pan fondamental de l'économie belfortaine et visant directement plusieurs milliers d'emplois.

« Dans ces conditions il lui demande de lui répondre précisément aux trois questions suivantes :

« — Est-il vrai qu'il existe un plan de restructuration et de rationalisation des fabrications pour l'ensemble de la société Alsthom-Atlantique ?

« — Est-il vrai que sa mise en œuvre se traduira par des suppressions d'emplois importantes dans les établissements que la société exploite à Belfort, et ce, dans les mois à venir ?

« — Quel est l'avenir des études et de la technique françaises dans le domaine des turbines ? »

A l'époque, M. d'Ornano, ministre de l'industrie m'assurait que toutes les conséquences de l'opération étaient soigneusement mesurées sur le plan des fabrications comme sur celui des plans de charge. Il déclarait précisément : « Vous pouvez être certain que toutes les conséquences, aussi bien sociales que commerciales seront mesurées de façon que, là encore, l'emploi puisse être sauvegardé et les perspectives à l'exportation accrues ».

Quelques mois plus tard, un accord de redevance était passé avec Brown-Boveri, et M. Coulais affirmait : « Parce que la totale liberté d'intégration et d'utilisation de ces techniques par la société Alsthom-Atlantique sera préservée, on peut escompter non pas un affaiblissement mais, au contraire, le maintien dans un cadre nouveau des capacités de recherche et de développement. Vous pouvez donc être rassuré : le potentiel de recherche ne devrait pas être laminé ».

Or, nous venons d'apprendre, de source sûre, qu'une étude était menée par le bureau d'études Ingersold-Rand pour le compte de la direction d'Alsthom-Atlantique, sur une restructuration à l'intérieur de ce vaste ensemble. Sur le terrain, tout se passe comme si l'usine du Bourget se préparait à accueillir la fabrication de l'ensemble des mobiles de turbines. A cela s'ajouterait un projet de regroupement des fabrications de grosse chaudronnerie à Saint-Nazaire -- on en a parlé tout à l'heure à propos de la construction navale.

Les conséquences pour Belfort seraient l'extinction des fabrications d'ailetage, de l'usinage, du montage et de l'équilibrage des rotors, la réduction des effectifs en aval et en amont, en particulier au niveau des services commerciaux. Cette réduction d'effectifs est déjà plus qu'entamée : l'usine de Belfort, qui employait près de 9 000 personnes en 1975, a déjà perdu plus de 1 000 employés. Mesurez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, auprès du ministre de l'industrie, ce que signifie une perte de 1 000 emplois pour une ville de moins de 60 000 habitants ? C'est considérable ! Nous craignons beaucoup qu'on ne s'achemine vers des réductions beaucoup plus fortes encore. Cela pose pour notre ville et pour notre région, où l'entreprise Alsthom est évidemment dominante, une question de vie ou de mort.

De plus, il faut déplorer un gâchis industriel au niveau d'une usine entièrement neuve, l'usine de Cravanche, et d'installations remarquables -- je pense à la fosse d'essais sous vide de Belfort.

Le Gouvernement a-t-il vraiment le souci de préserver les capacités de recherche et d'exportation, ou se résigne-t-il à laisser dépérir notre technologie ?

**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 Chevènement, il convient d'abord de replacer vos questions dans le contexte de la restructuration de l'industrie française des turbo-alternateurs.

Cette restructuration s'est traduite par la réunion, au sein d'Alsthom-Atlantique, de l'activité de l'usine de la compagnie électromécanique du Bourget avec celle de la société Alsthom-Atlantique implantée à Belfort.

Comme vous l'avaient exposé à l'époque M. d'Ornano et M. Coulais, cette opération avait d'abord l'avantage de permettre la constitution d'un groupe industriel puissant dont la taille lui permet non seulement de satisfaire la demande nationale constituée par les commandes résultant du programme électro-nucléaire français mais également d'aborder avec succès l'exploitation.

Ce groupe bénéficie aussi des avantages que lui confère la détention de deux techniques : celle d'Alsthom et celle de Brown-Boveri avec lequel Alsthom-Atlantique a conclu un accord de licence dont les modalités vous ont été précisées.

Actuellement, l'activité relative aux turbo-alternateurs et aux matériels associés emploie 8 400 personnes dans les usines de Belfort et du Bourget. Il est logique que la réunion des potentiels des deux usines s'accompagne d'une réorganisation.

Vous vous préoccupez naturellement, monsieur Chevènement, des perspectives de l'emploi. Deux aspects m'ont été confirmés par les directions concernées : d'une part, l'avenir de l'emploi reste la préoccupation première de ces sociétés ; d'autre part, l'évolution de l'emploi n'est pas liée uniquement à des restructurations mais aussi à l'évolution des marchés.

En ce qui concerne l'avenir des études et de la technique française, je rappelle que la technique Alsthom a été choisie pour les alternateurs et que, dans le domaine des turbines, la société se réserve la possibilité d'utiliser les avantages inhérents aux deux techniques.

La société poursuit un effort important de recherche et de développement dans ses bureaux d'étude de Belfort et du Bourget. Les résultats acquis devraient conforter l'avantage conféré au groupe par la disposition des deux techniques.

Enfin, des réponses plus détaillées sur l'avenir de ce groupe industriel pourraient vous être données en prenant directement contact avec ses dirigeants.

**M. le président.** La parole est à M. Chevènement.

**M. Jean-Pierre Chevènement.** Vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat, n'ont pas apaisé notre inquiétude. Nous ne comprenons toujours pas la raison pour laquelle l'accord de redevance a été passé puisqu'il a pour effet de priver d'intérêt les études que la société Alsthom pourrait être amenée à faire en France. En effet, Alsthom paie l'équivalent de son budget de recherche à Brown Boveri sur l'ensemble des turbines fabriquées, quelle que soit la licence. Cet accord conduit à accepter une division des tâches entre la Suisse, où se réaliseront les recherches, et la France, en particulier l'établissement de Belfort qui est en quelque sorte voué à la sous-traitance.

Selon nos informations, la technologie de Brown Boveri International est inférieure à celle d'Alsthom. Des incidents très sérieux sont survenus, notamment à Porcheville.

Or un projet de fusion des trois technologies a été conçu par les bureaux d'étude d'Alsthom, de Rateau et de la Compagnie électromécanique pour la mise au point d'un groupe de 1 350 mégawatts correspondant aux tranches supérieures commandées actuellement par E.D.F.

Il est très important que les services du ministère de l'industrie se penchent sur cet accord de redevance. En tant que rapporteur spécial des questions de recherche scientifique, il est d'un intérêt national évident d'utiliser tous les moyens de pression dont disposent les pouvoirs publics pour développer la technologie française dans ce secteur. La situation actuelle n'est pas rassurante. Bien entendu, je suis disposé à recueillir toutes les précisions possibles.

Plus généralement, monsieur le secrétaire d'Etat, il importe de relancer l'activité économique et de mettre en œuvre un plan de développement énergétique français fondé sur une diversification accrue. Je pense notamment aux turbines à gaz, aux centrales à charbon de 600 mégawatts et aux usines hydro-électriques.

Une entreprise comme Alsthom Atlantique a une responsabilité éminente dans des régions où elle est, et de très loin, le principal pourvoyeur d'emplois. Il est vrai que la main-d'œuvre belfortaine est stable, par obligation, et qu'elle est mal payée par rapport à celle de la région parisienne. Cela ne rend que plus impérieux le devoir d'Alsthom de maintenir l'effectif de ses travailleurs. Or, ce n'est pas ce que nous constatons. Le transfert des bureaux d'études contredit la politique d'aménagement du territoire affirmée par le Gouvernement en matière de décentralisation du secteur tertiaire.

Reconnaissons qu'Alsthom conduit une politique de rationalisation de l'outil de production, de repli sur les fonctions de production en laissant à d'autres les fonctions de recherche et d'abandon des fonctions annexes en recourant à la sous-traitance pour toutes les opérations de production à faible valeur ajoutée. Cette orientation nous inquiète beaucoup et nous maintiendrons avec continuité, aussi bien sur le terrain qu'au niveau du Parlement, des positions extrêmement fermes. Nous affirmons que les travailleurs de l'ensemble du groupe sont solidaires devant une politique de restructuration qui, dans tous les secteurs, menace l'emploi.

Il est évident que les perspectives du marché, comme vous l'avez indiqué au nom de la direction d'Alsthom Atlantique, sont déterminantes mais notre politique peut jouer dans ce domaine. Ainsi, en matière d'exportation, le choix de la filiale Brown Boveri a conduit des entreprises avec lesquelles Alsthom avait des accords de licence ou des accords commerciaux, comme la grande entreprise de mécanique Man en Allemagne ou la General Electric américain, à se retirer.

En effet, quelle crédibilité peut-on accorder à la filiale Alsthom Rateau dès lors que, sur notre propre marché intérieur, nous donnons la préférence à la filiale Brown Boveri ? Les pouvoirs publics doivent immédiatement réagir et prendre en compte avec la plus grande vigilance ce problème important.

## RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ARCHITECTURE

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

**M. Jack Ralite.** Le 18 décembre 1976, intervenant au nom du groupe communiste dans la discussion de la loi sur l'architecture, je citais, parmi ses onze défauts, le fait qu'elle ignorait la formation des architectes bien que la situation fût, dans ce domaine, très mauvaise.

Plusieurs membres de la majorité intervinrent également sur le sujet, il est vrai avec un vocabulaire que n'aurait pas renié Mme Saunier-Seïté.

Ce jour-là, le Gouvernement n'a pas voulu que la question soit posée. Mais quinze mois plus tard, il la posait lui-même, et de la plus mauvaise manière : ses décrets en date des 8 et 10 mars 1978 ne tiennent compte ni des propositions des enseignants, ni des aspirations des étudiants, ni de la fonction sociale de l'architecture, élément de satisfaction des besoins sociaux et de culture.

Si je voulais condenser l'appréciation que portent les intéressés — appréciation que je partage — je dirais que les décrets aggravent sérieusement la sélection sur des bases purement arbitraires, qu'ils remettent en cause brutalement les acquis positifs de 1968, qu'ils professionnalisent directement l'enseignement, ce qui revient à le soumettre aux grandes affaires du bâtiment, qu'ils placent les U.P.A. sous une stricte tutelle ministérielle sans référence aucune au caractère culturel et scientifique de l'enseignement supérieur.

Le contenu des décrets a provoqué une émotion légitime chez tous ceux que préoccupe l'architecture. Un vaste et persistant mouvement de protestation s'est développé dans les U.P.A. sous des formes diverses. Lors de l'élection des conseils d'administration, je tiens pour significatif la participation de 117 enseignants seulement sur 1 000.

Quelles mesures comptez-vous prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, pour surseoir à l'application des décrets et engager, parallèlement avec les intéressés, selon les règles démocratiques, une concertation pour promouvoir un enseignement de l'architecture faisant partie intégrante de l'enseignement supérieur ?

**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 Prouveau,** secrétaire d'Etat. Le ministre de l'environnement et du cadre de vie est au moins reconnaissant à M. Ralite de lui permettre de présenter à l'Assemblée la politique qui a été conduite depuis un an par le Gouvernement en matière d'enseignement de l'architecture. Il sait avec quelle insistance, lors du débat consacré à l'automne 1977 au vote de la loi sur l'architecture, de nombreuses voix s'élevaient ici même élevées pour demander qu'une réforme de l'enseignement suive l'application de la loi.

(1) Cette question est ainsi rédigée :

« M. Jack Ralite attire vivement l'attention de M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie sur le contenu et les conséquences des décrets gouvernementaux portant réforme de l'enseignement de l'architecture.

« Après une campagne mettant en cause la création architecturale, les architectes, les étudiants et les enseignants en architecture, le Gouvernement, malgré l'opposition du Conseil supérieur de l'enseignement de l'architecture, a publié, et cela, début mars, une série de textes qui :

« — aggravent sérieusement la sélection sur des bases purement arbitraires ;

« — remettent en cause brutalement les acquis positifs de 1968 ;

« — professionnalisent directement l'enseignement, ce qui revient à le soumettre aux grandes affaires du bâtiment ;

« — donnent aux U.P.A. un statut administratif sous stricte tutelle ministérielle sans référence aucune au caractère culturel et scientifique de l'enseignement supérieur.

« Ces mesures ont créé une émotion légitime chez tous ceux que préoccupe l'architecture. Un vaste et persistant mouvement aux formes diverses s'est développé dans les U.P.A. contre les décrets et leur contenu.

« Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour surseoir à l'application des décrets et engager parallèlement avec les intéressés selon les règles démocratiques une concertation pour promouvoir un véritable enseignement de l'architecture, partie intégrante de l'enseignement supérieur. »

Comment imaginer qu'une politique active puisse être conduite pour améliorer la qualité architecturale de nos constructions si la formation des jeunes architectes est insuffisante ?

Comment justifier le recours obligatoire à l'architecte pour une partie importante du cadre bâti si les jeunes gens qui sortent de nos établissements d'enseignement ne sont pas aptes à exercer convenablement leur métier ?

Comment maintenir le lien qui unit la délivrance du diplôme à l'inscription au tableau de l'ordre des architectes si l'on admet comme irréversible l'inquiétant affaiblissement du niveau des études ces dernières années ?

La réforme de l'enseignement de l'architecture devait bien être le nécessaire accompagnement de la loi sur l'architecture. Le Président de la République l'a d'ailleurs marqué avec netteté lorsqu'il a déclaré devant l'Académie d'architecture que cette réforme constituait la pierre d'angle de tout l'édifice.

L'enseignement de l'architecture répond à une mission essentielle : celle de former les architectes de notre pays. Aucun des interlocuteurs, même parmi ceux qui dénoncent ce qu'ils appellent une professionnalisation des études, n'a demandé de disjoindre l'obtention du diplôme du droit à l'exercice de la profession. Dès lors que cette mission est aussi nettement définie et acceptée par tout le monde, elle impose un certain nombre de devoirs.

Le premier d'entre eux est de garantir au jeune diplômé un niveau de compétence qui lui permette d'exercer convenablement son métier. Il est aussi de veiller à ce que le nombre des diplômés ne s'éloigne pas trop de celui des débouchés réels offerts par la profession. Quand on sait que 10 000 architectes sont aujourd'hui inscrits à l'ordre et que tous ne travaillent pas, il serait coupable d'admettre que 3 000 jeunes gens puissent entreprendre chaque année des études dans cette discipline. Ce serait conduire beaucoup d'entre eux à l'échec et à l'amertume.

Cette volonté de donner à la profession, en nombre raisonnable, les jeunes diplômés dont elle a besoin — et qui, seuls, lui permettront d'étendre ses compétences et d'élargir le champ de ses interventions — a conduit le Gouvernement à mettre en place, dans chaque établissement, un concours à la fin de la première année d'études. Ainsi, les jeunes gens les moins aptes à entreprendre cette carrière en seront écartés à un moment de leur scolarité qui permet encore une nouvelle orientation.

Parallèlement, d'autres mesures sont prises pour rehausser le niveau des études et mieux préparer le futur architecte à sa vie professionnelle. L'étudiant devra notamment, au cours de sa scolarité, effectuer un stage dans un organisme public ou privé. Son diplôme de fin d'études comportera obligatoirement des éléments graphiques. Ces mesures sont dénoncées par M. Ralite, sous prétexte « qu'elles soumettent l'enseignement aux grandes affaires du bâtiment ». Cet exemple démontre que ces accusations sont inexactes.

Notre second devoir est de donner à cet enseignement des professeurs de qualité. Nous devons veiller à ce que les nouveaux recrutements soient excellents. A cette fin, la réforme exige que tout nouvel enseignant recruté dans un établissement ait été au préalable inscrit sur une liste d'aptitude. Le Gouvernement a aussi retenu la nécessité d'améliorer les carrières des enseignants. Il a notamment retenu le principe d'un statut de titulaire spécifique à l'enseignement de l'architecture.

Enfin, nous avons donné aux écoles d'architecture la structure administrative définitive qui convient à leur mission. Bien entendu, ces établissements seront des établissements publics à caractère administratif. Il n'était pas juridiquement possible de leur donner un autre statut, sauf à créer un nouveau type d'établissement public.

J'ajoute que le statut d'établissement public à caractère scientifique et culturel n'aurait pas été adapté aux écoles d'architecture.

Est-ce à dire que les établissements que nous avons créés ne disposent d'aucune autonomie ? Il suffit de relire les textes pour être convaincu du contraire. Ces établissements disposent d'un conseil d'administration qui comprend un tiers d'enseignants et un tiers d'étudiants. Ces conseils établissent le règlement intérieur de l'établissement, votent le budget et délibèrent sur les programmes d'enseignement. Ceux-ci sont élaborés par une commission pédagogique composée d'enseignants élus. Si l'on ajoute à ces dispositions que le recrutement des nouveaux professeurs est soumis à cooptation, on mesurera la confiance que nous avons faite au corps enseignant.

Ainsi, la réforme de l'enseignement de l'architecture tend à un triple but : adapter les études à leur finalité et leur rendre rigueur et haut niveau, améliorer le recrutement et le déroulement des carrières du corps enseignant, mettre en place une structure administrative efficace et équilibrée.

Je sais combien l'Assemblée est attentive à cette réforme. On connaît la proposition de loi que MM. Bolo et Labbé ont déposée à ce sujet sur son bureau. On peut constater qu'entre cette proposition de loi et les mesures que le Gouvernement a prises par la voie réglementaire, comme la Constitution lui en faisait obligation, il y a plus que des convergences, il y a identité de vue.

M. Ralite a évoqué dans le texte de sa question : « l'opposition du conseil supérieur de l'enseignement de l'architecture... un vaste et persistant mouvement aux formes diverses... la nécessité d'engager des négociations démocratiques ».

Le conseil supérieur de l'enseignement de l'architecture est composé, pour plus des deux tiers de ses membres, de représentants d'enseignants et d'étudiants. Il est vrai que le texte instituant un concours n'a pas recueilli, dans cette enceinte, une majorité de voix, mais il ne s'est pas trouvé non plus une majorité de voix pour le condamner. J'ajoute que toute la réforme a reçu l'approbation du conseil supérieur de l'éducation nationale.

Quant au vaste et persistant mouvement évoqué par M. Ralite, il n'a pris qu'une forme notable : celle d'une grève des étudiants dans certains établissements ; en fait, il s'agissait d'une paralysie des activités imposée par une minorité. Dans plusieurs établissements, il a été procédé à une consultation des étudiants par bulletins secrets. Les résultats furent les suivants : à Lille, 140 étudiants se sont prononcés contre la grève et 40 pour ; à Nantes, 190 contre et 39 pour ; à Montpellier, 236 contre et 42 pour.

Ici comme ailleurs, nous constatons que la démocratie s'exprime dans les urnes.

**M. le président.** La parole est à M. Ralite.

**M. Jack Ralite.** Je constate, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement persiste, comme je m'y attendais, dans ses intentions et dans ses décisions.

Certes, vous avez noté que la proposition de loi de MM. Labbé et Bolo convergeait avec les décrets, mais cela fait partie de la petite guerre que se livrent le R. P. R. et l'U. D. F. : d'une part, le décret ; d'autre part, une tentative de discussion démocratique, en sachant très bien qu'elle n'aboutira pas. Mais vous avez raison, le contenu est identique.

Finalement, vous ne retenez aucun des acquis de 1968, même d'une manière critique, et vous tentez de rayer les précieuses avancées conquises il y a dix ans. Deux de vos expressions le prouvent : vous parlez d'un inquiétant affaiblissement du niveau de l'enseignement et de la nécessité de valoriser l'élément graphique.

Le 20 mars dernier, par un concours de circonstances, j'étais membre d'un jury à l'U. P. A. de Versailles. Je note au passage que vous n'avez fait état des résultats des consultations d'étudiants que dans trois U. P. A. sur vingt-trois. Serait-ce que vos positions n'auraient pas recueilli une adhésion majoritaire dans les autres ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne faut pas faire de confettis en parlant de démocratie.

Les trois étudiants qui soutenaient ce jour-là leur diplôme devant un collège de professeurs de qualité — l'U. P. A. de Versailles est reconnue comme une U. P. A. de pointe — avaient fait un travail remarquable dans les domaines du graphisme et de l'invention architecturale sur l'aménagement de vieux quartiers de Malakoff. De plus, ce travail témoignait d'un niveau élevé de connaissances. A l'unanimité du jury qui comprenait des professeurs étrangers, ces étudiants ont obtenu la meilleure note. J'ai constaté de visu, dans une U. P. A. qui participe amplement au mouvement que j'ai évoqué, que les résultats étaient là. Il ne faut donc pas traiter avec légèreté les acquis de Mai 68.

En exposant ma question, j'ai développé l'essentiel de votre stratégie en la matière et vous avez confirmé mes propos. Mais je voudrais apporter quelques précisions. Depuis que j'ai posé cette question à M. d'Ornano, se sont tenues les assises de l'architecture, qui ont réuni à Paris 250 enseignants pendant deux jours. Un quart des mille enseignants en architecture s'étaient donc déplacés pour débattre de leurs problèmes. A l'origine de cette initiative, figuraient les syndicats C. G. T., C. F. D. T., S. N. E. S. U. P. et U. N. E. F. regroupés dans un comité de coordination. Toutes les organisations existant dans les

U. P. A. participaient à cette manifestation. Les représentants de ce comité de coordination que j'ai rencontrés m'ont indiqué que depuis le jour où M. Malraux avait pris ses fonctions au ministère de la culture aucune des quatre organisations n'a pu rencontrer un ministre ou un secrétaire d'Etat !

Je n'insisterai que sur un aspect de votre politique, celui de la sélection que vous avez évoqué assez longuement. Actuellement, trois mille étudiants sont en première année d'architecture alors qu'il n'en reste que sept cents à la sortie. Vous avez précisé qu'il fallait tenir compte des débouchés et du niveau des étudiants. Alors que le rapport Narbonne demandé par M. d'Ornano, et qui n'a jamais été publié, ne parlait que d'examen, le concours est très sélectionniste et son objectif essentiel est de ramener à sept cents le nombre des étudiants dès la fin de la première année !

Vous avez évoqué la nécessité d'une connaissance réelle du métier. Or, après la première année qui succède aux lycées dans lesquels aucun enseignement architectural n'est dispensé, les étudiants ne peuvent être triés que sur des matières autres que celles qui ont un rapport direct avec le métier. Comme dans toute pratique ségrégative, on trouve là des échos de l'ensemble de la pratique architecturale, de sa qualité, et de nombre de ceux qui s'y adonnent. Il est exact que le chômage sévit alors que dix mille architectes sont inscrits à l'ordre, mais ce n'est pas une raison pour se dispenser d'en former.

Vous avez évoqué l'obligation de consulter ce qui est contenu dans la loi de 1976. Or le nombre d'architectes dont nous disposons actuellement ne permet pas d'appliquer cette disposition légale.

Par ailleurs, si l'on compare avec les pays voisins, le Danemark compte 510 architectes pour un million d'habitants ; la Belgique, 556 ; l'Angleterre, 386 et la France, seulement 168.

Il n'y a pas suffisamment de travail ? Depuis vingt ans, je suis maire adjoint d'une grande ville de la région parisienne, Aubervilliers, dont les problèmes d'habitat sont grands. Si nous disposions de finances locales suffisantes, il y aurait du travail pour les architectes.

J'ai parlé tout à l'heure de la grande industrie. Elle fait du prêt-à-porter, qui élimine les architectes. En fait, quand on regarde le résultat du concours tel qu'il est organisé, quand on discute avec divers enseignants et étudiants on ne peut manquer de faire la comparaison suivante, qui nous fait bien toucher du doigt le fond du problème : le samedi après-midi, Mme Denise Fabre invite les téléspectateurs à reconnaître un tableau ou un monument. Bientôt, ce sera cela, ce concours ! Que nous sommes loin des ambitions que vous affichez !

Une autre remarque concerne le contrôle renforcé. Le Gouvernement désigne par décret les directeurs des unités pédagogiques d'architecture qui sont chargés en dernier ressort des responsabilités. C'est dire qu'est octroyé aux U. P. A. un statut d'établissement public à caractère administratif, sans aucune référence à leur caractère scientifique et culturel. Or comment parler d'architecture sans ces mots, c'est-à-dire sans garantie des franchises et libertés universitaires ?

**M. le président.** Je vous prie de conclure, monsieur Ralite.

**M. Jack Ralite.** J'ai presque terminé, monsieur le président.

Depuis 1968 pas un seul enseignant n'a été titularisé dans les U. P. A. Ils n'ont tous que des contrats reconductibles. D'autre part, vous allez créer cinq U. P. A. pilotes, c'est-à-dire organiser la division.

Aujourd'hui, où un Français sur trois est mal logé, on a besoin d'architectes inventifs, connaisseurs, indépendants, et se formant librement dans le cadre de l'université.

Le rapport de M. Narbonne est éclairant. Il rappelle, d'abord, « les acquisitions positives du profond bouleversement survenu depuis 1968. Les méconnaître serait profondément injuste et aucun observateur de bonne foi ne les conteste. »

Pourquoi n'a-t-on pas suivi le rapport ? Est-ce pour cette phrase — et d'autres — qu'on ne le publie pas ?

Plus loin, nous lisons : « les syndicats, les organisations d'étudiants, les conseils de gestion, par exemple, n'ont pas été systématiquement consultés ».

En m'appuyant sur un texte officiel non publié — à moins que le texte qu'est en train de rédiger M. de Mazure, conseiller d'architecture auprès de M. Giscard d'Estaing l'infirmes, mais il faudrait alors le dire — je vous demande d'organiser cette concertation.

Je propose, à titre de contribution du groupe communiste, cet amendement que nous avons déposé en décembre 1976 : « L'enseignement et de recherche placés sous tutelle du ministère de l'éducation nationale et bénéficiant du statut des éta-

blissements d'enseignement supérieur régis par la loi d'orientation du 12 novembre 1968 et délivrant un diplôme national unique. »

Il y a là un espace de réflexion dans lequel l'Assemblée pourrait, en concertation avec tous les intéressés, utilement travailler pour l'architecture, c'est-à-dire pour la beauté de notre pays.

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

— 5 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant modification des dispositions du titre premier du Livre cinquième du code du travail relatives aux conseils de prud'hommes.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 321, 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.

— 6 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mardi 6 juin 1978, à seize heures, première séance publique :

Discussion des conclusions du rapport, n° 299, de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi concernant les comités professionnels de développement économique ; (M. Maurice Cornette, rapporteur) ;

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, n° 249, relatif à l'emploi des jeunes ; (rapport n° 314 de M. Fuchs, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

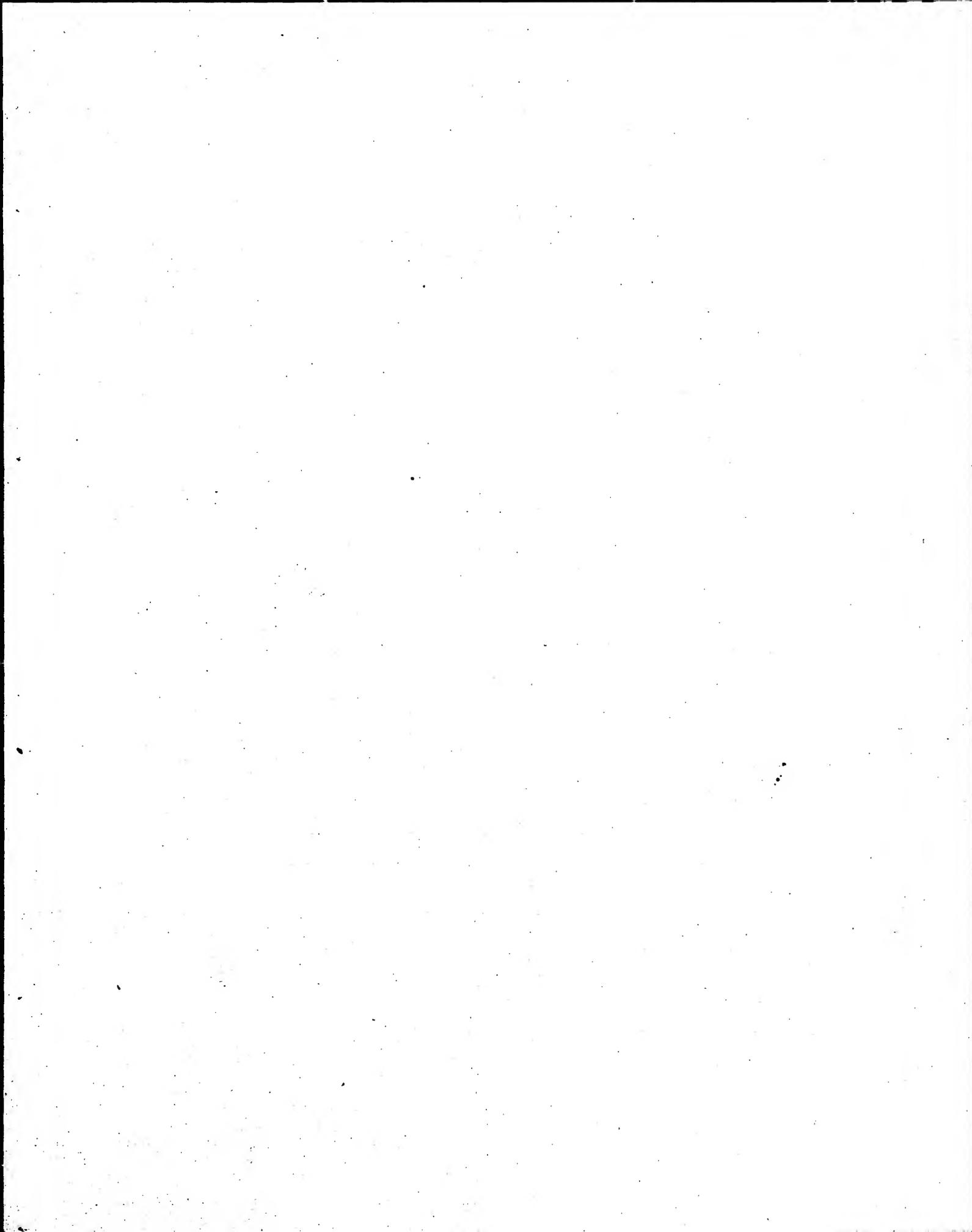
A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

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

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



## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

## Séance du Vendredi 2 Juin 1978.

## SCRUTIN (N° 36)

Sur la demande de suspension de séance présentée par M. Ralite  
au nom du groupe communiste.

Nombre des votants..... 490  
Nombre des suffrages exprimés..... 480  
Majorité absolue..... 241

Pour l'adoption..... 198  
Contre ..... 282

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

## Ont voté pour (1) :

MM.  
Abadie.  
Andrieu (Haute-Garonne).  
Andrieux (Pas-de-Calais).  
Ansart.  
Aumont.  
Aurox.  
Autain.  
Ballanger.  
Balmigère.  
Bapt (Gérard).  
Mme Barbera.  
Bardol.  
Barihe.  
Baylet.  
Bayou.  
Bèche.  
Beix (Roland).  
Benoist (Daniel).  
Besson.  
Billardon.  
Billoux.  
Bocquet.  
Bonnet (Alain).  
Bordu.  
Boucharon.  
Boulay.  
Bourgois.  
Brygnon.  
Brunhes.  
Bustin.  
Cambolive.  
Canacos.  
Cellard.  
Césaire.  
Chaminade.  
Chandernagor.  
Chénard.  
Chevenement.  
Mme Chonavel.  
Combrison.  
Mme Constans.  
Cot (Jean-Pierre).  
Coullet.  
Crupéau.  
Darriot.  
Darras.  
Defferre.  
Defontaine.  
Delehedde.  
Delella.  
Denvers.  
Depietri.

Derosier.  
Deschamps (Bernard).  
Deschamps (Henri).  
Dubedout.  
Ducolomé.  
Dupilet.  
Duraifour (Paul).  
Duroméa.  
Duroure.  
Dutard.  
Emmanueli.  
Evin.  
Fabius.  
Fabre (Robert).  
Faugaret.  
Faure (Gilbert).  
Faure (Maurice).  
Filloud.  
Fiterman.  
Florian.  
Forgues.  
Forni.  
Mme Fost.  
Franceschi.  
Mme Fraysse-Cazalla.  
Freilat.  
Geltard.  
Garcin.  
Garrouste.  
Gau.  
Gauthier.  
Girardot.  
Mme Goeuriot.  
Goldberg.  
Gosnat.  
Gouhier.  
Mme Goutmann.  
Gremetz.  
Haesebroeck.  
Hage.  
Hautecœur.  
Hermier.  
Hernu.  
Mme Horvath.  
Houël.  
Houteer.  
Huguet.  
Huyghues des Etages.  
Mme Jacq.  
Jagoret.  
Jans.  
Jarosz (Jean).  
Jourdan.

Jouve.  
Joxe (Pierre).  
Julien.  
Juquin.  
Kalinsky.  
Labarrère.  
Laborde.  
Lagorce (Pierre).  
Lajoinie.  
Laurain.  
Laurent (André).  
Laurent (Paul).  
Laurissegues.  
Lavédrine.  
Lavielle.  
Lazzarino.  
Mme Leblanc.  
Le Drian.  
Léger.  
Légrand.  
Leizour.  
Le Meur.  
Lemoine.  
Le Pensec.  
Leroy.  
Lucas.  
Madrelle (Bernard).  
Madrelle (Philippe).  
Maillet.  
Maisonnat.  
Malvy.  
Manet.  
Marchais.  
Marchand.  
Marin.  
Masquère.  
Massot (François).  
Maton.  
Manroy.  
Mellick.  
Mermaz.  
Mexandeau.  
Michel (Claude).  
Michel (Henri).  
Millet (Gilbert).  
Mitterrand.  
Montdargent.  
Mme Moreau (Gisèle).  
Niles.  
Notebart.  
Nucci.  
Odru.  
Pesce.  
Philibert.

Pierret.  
Pignion.  
Pistre.  
Poperen.  
Porcu.  
Porelli.  
Mme Porte.  
Pouchon.  
Mme Privat.  
Prouvost.  
Quilès.  
Ralite.  
Raymond.

Renard.  
Richard (Alain).  
Rieubon.  
Rigout.  
Rocard (Michel).  
Roger.  
Ruffe.  
Saint-Paul.  
Sainte-Marie.  
Santrou.  
Savary.  
Sénès.  
Soury.

Taddel.  
Tassy.  
Tourné.  
Vacant.  
Vial-Massat.  
Vidal.  
Villa.  
Visse.  
Vivien (Alain).  
Vizet (Robert).  
Wagnies.  
Wilquin (Claude).  
Zarka.

## Ont voté contre (1) :

MM.  
Abelin (Jean-Pierre).  
About.  
Alphandery.  
Ansquer.  
Arreckx.  
Aubert (Emmanuel).  
Aubert (François d').  
Audinot.  
Aurillac.  
Bamana.  
Barbier (Gilbert).  
Barlan.  
Baridon.  
Barnérias.  
Barnier (Michel).  
Bas (Pierre).  
Bassot (Hubert).  
Baudouin.  
Baumel.  
Bayard.  
Beaumont.  
Bechter.  
Bégault.  
Benoit (René).  
Benouville (de).  
Berest.  
Berger.  
Bernard.  
Bernard-Reymond.  
Beucler.  
Bigcard.  
Birraux.  
Bisson (Robert).  
Biver.  
Bizet (Emile).  
Blanc (Jacques).  
Boinwillera.  
Bolo.  
Bonhomme.  
Bord.  
Bourson.  
Bousch.  
Bouvard.  
Boyon.  
Bozzi.  
Branché (de).  
Branger.  
Braun (Gérard).  
Brial (Benjamin).  
Briane (Jean).  
Brocard (Jean).  
Brocard (Albert).  
Cabanel.  
Caillaud.  
Caillé.  
Caro.

Castagnou.  
Cattin-Bazin.  
Cavallé.  
(Jean-Charles).  
Cazalet.  
César (Gérard).  
Chantelat.  
Chapel.  
Charles.  
Charretier.  
Chasseguet.  
Chauvet.  
Chazalon.  
Chinaud.  
Chirac.  
Clément.  
Cointat.  
Colombier.  
Comiti.  
Cornet.  
Cornette.  
Corrèze.  
Couderc.  
Couepel.  
Coulais (Claude).  
Cousté.  
Couve de Murville.  
Crenn.  
Cressard.  
Daillet.  
Dassault.  
Debré.  
Dehaine.  
Delalande.  
Delaneau.  
Delatre.  
Delfosse.  
Delhalle.  
Delong.  
Delprat.  
Deniau (Xavier).  
Deprez.  
Desanlis.  
Devsquet.  
Dhinnain.  
Mme Dienesch.  
Donnadieu.  
Douffiaguea.  
Dousset.  
Drouet.  
Druon.  
Dubreuil.  
Dugoujon.  
Duraifour (Michel).  
Durr.  
Ehrmann.

Eymard-Duvernay.  
Fabre (Robert-Félix).  
Falala.  
Faure (Edgar).  
Feil.  
Fenech.  
Féron.  
Ferretti.  
Fèvre (Charles).  
Fontaine.  
Fonteneau.  
Forens.  
Fossé (Roger).  
Fourneyron.  
Foyer.  
Frédéric-Dupont.  
Fuchs.  
Gantier (Gilbert).  
Gascher.  
Gastines (de).  
Gaudin.  
Geng (Francis).  
Gérard (Alain).  
Giacomi.  
Ginoux.  
Girard.  
Gissingier.  
Goaouff.  
Godefroy (Pierre).  
Godfrain (Jacques).  
Gorse.  
Goutet (Daniel).  
Granet.  
Grussenmeyer.  
Guéna.  
Guermeur.  
Guillod.  
Haby (Charles).  
Haby (René).  
Hamel.  
Hamein (Jean).  
Hamein (Xavier).  
Mme Harcourt (Florence d').  
Harcourt (François d').  
Hardy.  
Mme Hautecloque (de).  
Héraud.  
Hunault.  
Icart.  
Inchauspé.  
Jacob.  
Julia (Didier).  
Juventin.

Kasperit.  
Kerguerla.  
Klén.  
Koehl.  
Labbé.  
La Combe.  
Lafleur.  
Lagourgue.  
Lancien.  
Lataillade.  
Lauriol.  
Le Cabellec.  
Le Douarec.  
Léotard.  
Lepeltier.  
Lepercq.  
Le Tac.  
Ligot.  
Liogier.  
Lipkowski (de).  
Longuet.  
Madelin.  
Maigret (de).  
Malaud.  
Mancel.  
Marcus.  
Marette.  
Marie.  
Martin.  
Masson (Jean-Louis).  
Masson (Marc).  
Massoubre.  
Mathieu.  
Mauger.  
Maujouan  
du Gasset.  
Maximin.  
Mayoud.  
Médecin.  
Mesmin.  
Messmer.

Micaux.  
Millon.  
Missac.  
Mme Missoffe.  
Monfrais.  
Montagne.  
Mme Moreau  
(Louise).  
Morellon.  
Moufle.  
Mourot.  
Moustache.  
Muller.  
Neuwirth.  
Noir.  
Paecht (Arthur).  
Paillet.  
Papet.  
Pasquini.  
Pasty.  
Péricard.  
Perrin.  
Péronnet.  
Perrut.  
Petit (André).  
Petit (Camille).  
Planta.  
Pidjot.  
Pierre-Bloch.  
Pineau.  
Pinte.  
Plot.  
Plantegenest.  
Pons.  
Poujade.  
Préaumont (de).  
Pringalle.  
Proriol.  
Raynal.  
Revet.

Ribes.  
Richard (Lucien).  
Richomme.  
Rivière.  
Rocca Serra (de).  
Rolland.  
Rossi.  
Rossinot.  
Roux.  
Royer.  
Rufenacht.  
Sablé.  
Sallé (Louis).  
Sauvaigo.  
Schneider.  
Schvartz.  
Séguin.  
Seitlinger.  
Sergheraert.  
Servan-Schreiber.  
Sourdille.  
Sprauer.  
Sudreau.  
Taugourdeau.  
Thomas.  
Tiberi.  
Tissandier.  
Tomasini.  
Torre (Henri).  
Tourrain.  
Tranchant.  
Valleix.  
Verpillière (de la).  
Vivien  
(Robert-André).  
Voilquin (Hubert).  
Vcistin.  
Wagner.  
Weisenhorn.  
Zeller.

#### N'ont pas pris part au vote :

MM.  
Alduy.  
Flosse.

Guichard.  
Guldoni.  
Krieg.

Malène (de la).  
Narquin.  
Nungesser.

#### Excusé ou absent per congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Jarrot (André).

#### N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale,  
et M. Stasi, qui présidait la séance.

#### Ont délégué leur droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Boucheron à M. Beix (Roland).  
Dassault à M. de Benouville.  
Delprat à M. Sergheraert.  
M<sup>me</sup> Dienesch à M. Labbé.  
MM. Duroméa à Mme Goerriot.  
Hermier à M. Deschamps (Bernard).  
Jourdan à Mme Horvath.  
Leroy à M. Rigout.  
Marchais à M. Ducoloné.  
Massoubre à M. Bechter.  
Médecin à M. Bouvard.  
Roger à M. Hage.  
Servan-Schreiber à M. Brochard (Albert).

(1) Se reporter à la liste ci-après, des députés ayant délégué leur vote.

# 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.)

*Service national (gratuité des transports des appelés).*

2452. — 3 juin 1978. — M. René Visse attire l'attention de M. le ministre de la défense sur les sanctions et les mesures disciplinaires frappant les jeunes appelés ayant signé une pétition pour la gratuité des transports. L'utilisation des méthodes répressives pour s'opposer à des revendications démocratiques des soldats se multiplie dans l'armée: fouilles, interrogatoires, violences, mises au secret sont aujourd'hui pratiques courantes dans de nombreuses unités. A Toulon, les jeunes marins ont été soumis à des sévices par la sécurité militaire. Ces pratiques sont d'autant plus inadmissibles que les soldats ne font qu'user d'un droit démocratique en demandant la prise en compte de revendications fondées. Elles indiquent que les appelés ne sont pas considérés comme des citoyens à part entière ayant le droit de s'exprimer sur le sort qui leur est fait. Il lui demande donc de prendre d'urgence les dispositions nécessaires pour mettre un terme à la répression, pour garantir les droits démocratiques des soldats et pour satisfaire leur revendication légitime de gratuité des transports.

### 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

*Politique extérieure (Comores et Afrique).*

2453. — 3 juin 1978. — M. Maxime Kallinsky s'élève avec indignation et proteste auprès de M. le ministre des affaires étrangères sur le rôle joué par certains éléments français dans le coup d'Etat qui vient de se produire aux Comores et qui a conduit au meurtre de Ali Sallih. Il apparaît, en effet, que c'est sous la direction de mercenaires français, avec l'aide du S. D. E. C. E., qu'a été mis au point en France ce coup d'Etat en liaison avec l'ancien président des Comores réfugié en France. Des complots similaires seraient en préparation contre d'autres Etats indépendants. Ces faits s'inscrivent dans le cadre d'une politique interventionniste du Gouvernement français en Afrique contre des Etats indépendants qui ont choisi une voie démocratique de développement anti-impérialiste et de progrès social. Il lui demande s'il entend mettre fin à de telles ingérences et engager la France dans une réelle politique d'amitié avec les peuples d'Afrique qui œuvrent pour leur indépendance permettant ainsi le développement d'une coopération répondant aux intérêts des peuples concernés et de notre pays.

*Education physique et sportive (établissements secondaires de Jarny (Meurthe-et-Moselle)).*

2454. — 3 juin 1978. — Mme Colette Gouriet attire l'attention de M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs sur l'impossibilité d'utilisation du complexe sportif municipal par les collèges Aragon, Alfred-Mézières et le lycée d'enseignement professionnel de Jarny. A la suite des décisions du ministère de l'éducation spécifiant que les installations sportives sont à la charge des communes et notifiant que les établissements scolaires doivent passer convention avec les municipalités pour participation aux frais de fonctionnement, les démarches dans ce sens ayant été faites et restées sans effet jusqu'à ce jour, elle lui demande de prendre les mesures nécessaires pour que les décisions soient effectivement appliquées et les crédits alloués aux établissements scolaires pour permettre l'activité sportive aux élèves de Jarny sur les installations du complexe sportif municipal.

*S. N. C. F. (desserte de la gare d'Audun-le-Roman (Meurthe-et-Moselle)).*

2455. — 3 juin 1978. — Mme Colette Gouriet attire l'attention de M. le ministre des transports sur la suppression de l'arrêt en gare d'Audun-le-Roman (Meurthe-et-Moselle) de trains de voyageurs. Depuis quelque temps, le service voyageurs de la gare d'Audun-le-Roman subit les effets néfastes de la politique appliquée à la S. N. C. F. en matière de transports en commun. Audun-le-Roman a déjà subi des réductions de trafic importantes qui se sont transférées sur le trafic routier, les correspondances pour les grandes lignes ont été supprimées, coupant ainsi cette ville de l'accès aux grandes relations ferroviaires. Audun-le-Roman se trouve être la seule ville du département à ne pouvoir joindre Paris. La situation économique

voulant que les habitants de cette cité soient obligés de se déplacer pour leurs raisons professionnelles, ils sont doublement sanctionnés par les mesures prises par le Gouvernement. D'autre part, toutes ces mesures ont été prises sans que consultation ait été faite auprès des élus locaux, des usagers, de la population. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir reconsidérer ces décisions et d'entrevoir les possibilités qui pourraient donner satisfaction à cette ville.

*Conflits du travail (entreprise C. E. C. Muller à Breuillet (Essonne)).*

2456. — 3 juin 1978. — **M. Robert Vizet** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation de l'entreprise C. E. C. Muller (groupe Lafarge) qui se trouve à Breuillet. Celle-ci emploie 300 salariés et un atelier y est en lutte depuis le 10 avril 1978 pour le rattrapage des salaires. La direction a refusé avec fermeté. Lundi dernier, le conflit a été étendu à toute l'usine avec pour thème revendicatif : les salaires, la cinquième semaine, le treizième mois, la prime de transport. Les formes d'action adoptées sont : quatre heures de grève par jour reconductibles. Devant la gravité du problème, il lui demande s'il compte prendre les mesures qui s'imposent pour que les négociations soient entamées dans les meilleurs délais.

*Emploi (entreprise Massey-Ferguson à Beauvais (Oise)).*

2457. — 3 juin 1978. — **M. Raymond Maillet** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la demande de licenciement pour 291 personnes de l'entreprise Massey-Ferguson à Beauvais (Oise). Cette firme étrangère agit sans aucun souci de l'intérêt des travailleurs et de notre pays. Dans l'Oise, on estime à 15 000 le nombre réel des travailleurs privés d'emploi. Vous avez la possibilité, monsieur le ministre, d'empêcher que 291 familles supplémentaires connaissent le désespoir. Il lui demande s'il entend refuser les 291 licenciements réclamés par Massey-Ferguson.

*Enseignement secondaire (collèges de Chabanais, Champagne-Mouton et Roumazières (Charente)).*

2458. — 3 juin 1978. — **M. André Soury** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la grave situation qui résulte de l'insuffisance d'agents de service dans des collèges de l'arrondissement de Confolens. Sur la base du barème établi en 1966 relatif à la dotation minimum des établissements en agents de service, c'est-à-dire : un agent pour vingt internes, un agent pour 160 demi-pensionnaires et un agent pour 80 élèves. Il manque : un poste et demi à Roumazières-Loubert, un poste à Champagne-Mouton, un poste à Chabanais, cela est particulièrement préjudiciable à la bonne marche des établissements. Les enseignants et parents d'élèves de ces établissements sont déjà intervenus à plusieurs reprises pour réclamer la création des postes d'agents indispensables. Se reportant à une récente déclaration du ministre de l'éducation selon laquelle « la présence d'une équipe volante dans l'établissement principal ne doit en aucun cas diminuer la dotation propre à chaque établissement rattaché ». Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour créer les postes d'agents de service qui manquent aux collèges de Roumazières, Champagne-Mouton et Chabanais, le plus rapidement possible.

*Assurances maladie-maternité (Pas-de-Calais : frais de transport des accidentés de la route).*

2459. — 3 juin 1978. — **M. Joseph Legrand** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences pour les communes de la prise en charge des frais de transport de personnes victimes d'accidents de la route. Il lui signale, qu'à la demande du conseil général du Pas-de-Calais, les représentants de quatre caisses primaires de sécurité sociale avaient donné leur accord de principe au remboursement de ces frais par la mise au point d'une convention type sur intervention de la caisse nationale d'assurance maladie. Cette convention n'a pu être signée, cette question étant à l'étude aux ministères de l'intérieur, de la santé et de la famille. Il lui demande donc de bien vouloir lui faire connaître où en est cette étude.

*Forêts (classement du massif forestier de la Gardiole (Hérault)).*

2460. — 3 juin 1978. — **Mme Myriam Barbera** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur le projet de classement du massif forestier de la Gardiole. Elle lui rappelle que les communes concernées ont exprimé leur opposition au projet et désirent garder le contrôle de ces zones dans le cadre du P. O. S. Elle lui demande : 1° où en est à l'heure actuelle le projet de classement ; 2° ce qu'il compte faire pour répondre à la volonté des populations du massif de refuser le classement.

*Instituteurs (indemnité de logement).*

2461. — 3 juin 1978. — **Mme Myriam Barbera** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la discrimination dont sont victimes les institutrices mariées en matière d'indemnité de logement. Elle lui rappelle que les institutrices mariées se voient assimilées à des célibataires et ne bénéficient pas de la même indemnité que les instituteurs mariés considérés eux, comme chefs de famille. Elle lui demande ce qu'il compte faire pour que cesse cette injustice et que soit reconnue dans tous les domaines l'égalité de l'homme et de la femme.

*Constructions scolaires (collège de Poussan (Hérault)).*

2462. — 3 juin 1978. — **Mme Myriam Barbera** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'urgence de la construction d'un nouveau collège à Poussan. Elle lui expose l'inquiétude des parents d'élèves devant les conditions précaires d'accueil des enfants à la rentrée 1978 qui se fera dans des locaux vétustes et quatorze préfabriqués dont certains sont implantés sur un terrain annexe. Elle lui demande ce qu'il compte faire pour accélérer la construction du nouveau collège de Poussan et doter les 450 élèves des installations nécessaires à leurs études.

*Enseignants (indemnité de rapatriement : titulaires détachés à l'étranger).*

2463. — 3 juin 1978. — **Mme Myriam Barbera** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des enseignants titulaires au ministère de l'éducation nationale et détachés à l'étranger en application de la convention de coopération culturelle dans le cas où ceux-ci résidaient dans le pays concerné au moment de leur recrutement. Elle lui rappelle que ces enseignants ne bénéficient pas des avantages pécuniaires accordés aux coopérants en matière de transport, de déménagement et de réinstallation lors de leur réintégration en métropole. Elle lui demande ce qu'il compte faire pour que cette catégorie d'enseignants bénéficie d'une indemnité de rapatriement.

*Postes (service postal au Plessis-Trévisé (Val-de-Marne)).*

2464. — 3 juin 1978. — **M. Maxime Kalinsky** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur la dégradation du service postal au Plessis-Trévisé (Val-de-Marne), résultant de l'insuffisance des effectifs. En effet l'extension démographique de cette commune n'a pas été accompagnée de recrutement du personnel correspondant pour une bonne desserte de la population. Lorsque cette commune comptait 5 000 habitants, huit tournées étaient assurées et deux guichets fonctionnaient. Aujourd'hui qu'elle compte 13 000 habitants il y a toujours deux guichets et seulement dix tournées. C'est ainsi que, depuis plusieurs semaines, des quartiers entiers ne sont pas journalièrement distribués et qu'au guichet les usagers doivent attendre parfois trente minutes pour retirer une correspondance. Par ailleurs, à la Cité de la Joie, au Plessis-Trévisé, la société Emmaüs a décidé de ne plus assurer la distribution du courrier que lui avait fait apporter pendant un certain temps l'administration des P. T. T. Cette situation entraîne de graves difficultés tant pour les conditions de travail des postiers que pour la qualité du service public. Elle est d'autant moins acceptable qu'il existe des milliers de personnes à la recherche d'un emploi postal. Il lui demande en conséquence quelles mesures d'urgence il entend prendre pour affecter au bureau du Plessis-Trévisé le personnel nécessaire pour assurer la qualité du service rendu aux usagers.

*Enseignement préscolaire et élémentaire  
(Hauts-de-Seine : carte scolaire).*

2465. — 3 juin 1978. — **M. Jacques Brunhes** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les propositions de l'administration en matière de carte scolaire dans le département des Hauts-de-Seine, dans les écoles élémentaires et maternelles. Le bilan des opérations proposées par l'inspecteur d'académie est le suivant : 32 fermetures, dont 15 en maternelle et 12 réservations (gels de postes), dont 4 en maternelle ; 26 ouvertures, dont 6 en maternelle, soit au total un déficit et, donc, une récupération de six à douze postes environ, selon le nombre de réservations transformées en fermetures à la rentrée 1978. Il attire particulièrement son attention sur le fait qu'en l'absence d'une dotation ministérielle conséquente, il apparaît à l'évidence : que l'engagement ministériel sur les 25 élèves par classe au cours élémentaire première année ne sera réalisé que dans un nombre très limité d'écoles (40 à 50 classes de C. E. 1 sur les 578 existant en 1977-1978) ; que ces quelques réalisations, si limitées, ne pourront se faire que par des fermetures inadmissibles, des refus d'ouvertures nécessaires, par exemple en maternelle, la multiplication des classes à plusieurs niveaux, l'alourdissement des effectifs du C. E. 2 au C. M. 2 et la mise en place à ce niveau de structures pédagogiques incohérentes ; qu'elles entraîneront la disparition de tous les postes de soutien pédagogique qui rendaient les plus précieux services. Il lui demande s'il ne compte pas prendre toutes les dispositions pour permettre l'application des instructions ministérielles sur les 25 élèves par classe dans les cours élémentaires 1 et de créer pour cela toutes les ouvertures de postes nécessaires. Il lui demande en outre s'il ne compte pas prendre toutes les dispositions pour la création des postes nécessaires dans le domaine de l'adaptation et de l'éducation spécialisée et des postes de titulaires mobiles pour les congés et les stages, postes dont, selon les organisations syndicales, le nombre devrait être porté de 190 à 500 pour que ne se renouvelle pas en 1978-1979 le scandale des milliers d'enfants privés d'enseignement chaque jour dans les écoles des Hauts-de-Seine.

*Ecole nationale supérieure de céramique industrielle  
(transfert).*

2466. — 3 juin 1978. — **M. Guy Ducloné** tient à faire part à **Mme le ministre des universités** de ses inquiétudes en ce qui concerne les conditions de transfert à Limoges de l'école nationale supérieure de céramique industrielle de Sèvres. Lorsque cette proposition a été avancée, il avait été indiqué qu'un centre de recherches céramiques serait créé auprès de l'école. Cela était présenté à juste titre, comme une condition indispensable de l'opération. Après que le nouveau lieu d'implantation ait été fixé, en 1973, à Orléans-La Source, une nouvelle décision, prise en avril 1975, a désigné Limoges. Des critiques techniques ont alors été faites contre ce choix tant par la direction de l'école que par les élèves, les anciens élèves et par la profession. Aujourd'hui, alors que les travaux sont envisagés à Limoges, il n'est plus question du centre de recherches céramiques ni d'un éventuel déplacement de l'Institut de la céramique française ni encore de la mise en place d'éléments indispensables à l'enseignement et à la recherche. Aussi le seul transfert de l'école aura dans ces conditions des conséquences graves pour son avenir. C'est vrai sur le plan de l'enseignement. L'école, privée de support pour l'organisation de l'enseignement et de la recherche dans le secteur des céramiques de pointe, ne pourra plus assurer la formation des élèves et ne disposera plus des moyens nécessaires pour développer ses programmes de recherche. C'est vrai sur le plan de la formation permanente. Celle-ci échappera à l'école et sera prise en main par les organismes patronaux qui, eux, restent en région parisienne. Nous assisterons même à une concurrence de ceux-ci en vue de la formation initiale. Les personnels, les élèves de l'école nationale supérieure de Sèvres ont à diverses reprises et depuis le début alerté le Gouvernement et souligné les dangers d'une opération dont il semble que tous les aspects n'ont pas été bien étudiés. Ils l'ont fait non point par une hostilité de principe à un transfert, mais par le souci de la qualité de l'enseignement et de la formation des élèves ingénieurs. C'est pourquoi il lui demande, compte tenu des problèmes posés et des risques pour le développement de l'école, qu'un nouvel examen soit fait, sans exclure aucune solution : soit le maintien à Sèvres avec les moyens de fonctionnement et de développement indispensables, soit un transfert entouré de toutes les conditions nécessaires.

*Entreprises industrielles et commerciales  
(entreprise B. G., à Sault-lès-Rethel [Ardennes]).*

2467. — 3 juin 1978. — **M. Alain Léger** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur la situation de l'entreprise B. G., à Sault-lès-Rethel, dans les Ardennes. Les travailleurs de cette usine ont appris, en date du 21 avril 1978, que leur outil de travail était à vendre. La société Envivater, à capitaux américains, serait acheteuse d'après les informations que nous avons, mais l'inquiétude est grande dans l'entreprise puisque les horaires de travail restent bas, malgré une forte demande. Y aurait-il là des prémices d'un plan visant à liquider la société hydraulique B. G. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour apaiser l'inquiétude des travailleurs exprimée sur les pétitions ci-jointes et pour maintenir l'outil de production à Sault-lès-Rethel.

*Matériel agricole  
(entreprise Brimont-Agro, de Rethel [Ardennes]).*

2468. — 3 juin 1978. — **M. Alain Léger** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur les menaces de fermeture qui pèsent sur l'entreprise Brimont-Agro, de Rethel (Ardennes). Depuis deux ans que le dépôt de bilan a eu lieu, un concordat a été accordé, qui arrivait à terme le 20 mai 1978. Il semble que les garanties apportées aux travailleurs sur la poursuite de la production de machines agricoles soient encore trop faibles, car l'inquiétude demeure vive, comme en témoignent les signatures au bas des pétitions ci-jointes. Il lui demande quelles dispositions seront prises pour informer clairement le personnel sur la situation de l'entreprise et apaiser les préoccupations légitimes des travailleurs de cette entreprise, qui veulent voir préserver leur outil de travail.

*Impôt sur le revenu (charges déductibles :  
cotisations sociales pour les assistantes maternelles).*

2469. — 3 juin 1978. — **M. Henry Berger** demande à **M. le ministre du budget** si les cotisations sociales acquittées à titre d'employeur par les parents qui confient la garde de leur enfant à une assistante maternelle ne pourraient pas être déduites de leur revenu dans le cadre de la législation actuellement en vigueur. En effet, l'article 156 (II-4°) du C. G. I. prévoit pour la détermination de l'assiette de l'impôt sur le revenu la déductibilité « des versements effectués à titre de cotisations de sécurité sociale, à l'exception de ceux effectués pour les gens de maison ». Or les assistantes maternelles n'entrent évidemment pas dans la catégorie « gens de maison ».

*Anciens combattants (Afrique du Nord).*

2470. — 3 juin 1978. — **M. Robert Bisson** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** que, lors de la discussion du budget pour 1978, son prédécesseur avait eu l'occasion de prendre parti sur deux problèmes figurant au contenu des revendications des anciens combattants en Afrique du Nord. Au sujet de la mention figurant sur les pensions militaires d'invalidité et qui précise actuellement « opération d'A. F. N. » et que les intéressés souhaiteraient voir remplacée par la mention « guerre », le secrétaire d'Etat aux anciens combattants de l'époque a préconisé de résoudre le problème en supprimant toute mention. Par ailleurs, il a indiqué sa volonté d'intervenir pour que les fonctionnaires et assimilés, anciens combattants d'Afrique du Nord et titulaires à ce titre de la carte du combattant, bénéficient de la campagne double, comme tous les anciens combattants des conflits antérieurs. Il lui demande de lui faire connaître la suite susceptible d'être donnée aux deux actions envisagées et qu'il vient de lui rappeler.

*Chèques (règlement par chèque).*

2471. — 3 juin 1978. — **M. Xavier Memelin** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les difficultés rencontrées par les personnes désirant régler une dépense par chèque et auxquelles ce mode de paiement est refusé. Or, dans de nombreux cas, cette opération n'est pas motivée par le peu d'importance de la somme à payer. Il a pu être, en effet, constaté que le montant de celle-ci pouvait être de l'ordre de 100 ou 200 francs. Cette pratique consistant à exiger le paiement en espèces pour des dépenses d'une certaine importance est une source de difficultés et ne tient pas compte de la facilité offerte par le mode de paiement par chèque bancaire ou virement postal, pas plus que de l'insécurité qui découle de la détention d'argent liquide pour un montant relativement important.

Il lui demande s'il n'estime pas opportun d'envisager des dispositions permettant aux personnes ayant à effectuer auprès d'un fournisseur, voire d'un organisme public, le paiement d'une somme atteignant un certain montant (50 francs par exemple) de ne pas se voir obligé à un règlement en espèces, étant entendu que toute mesure pourra être exigée, lors du paiement par chèque ou virement postal, pour prouver l'identité du payeur.

*Famille (politique familiale).*

2472. — 3 juin 1978. — **M. André Jarrot** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que son attention a été appelée par l'institution mutualiste sur la place à donner à la politique familiale, au moment où s'élabore le budget de 1979. Il est estimé, à juste titre, que la famille, cellule de base de la société, doit être encouragée car elle constitue notamment une richesse humaine et un facteur de richesse économique nationale par le dynamisme qu'elle crée. Des droits doivent donc lui être reconnus en tant que telle. C'est pourquoi les prestations familiales, qui concrétisent pour une part cette reconnaissance, doivent être attribuées à toutes les familles, quelles que soient leurs ressources. Ces prestations ne doivent pas être, d'autre part, confondues avec les revenus professionnels, ni avoir pour objet de compléter un revenu professionnel insuffisant. Le problème du revenu professionnel insuffisant doit être résolu par d'autres moyens qui relèvent plus particulièrement de la politique d'amélioration des bas salaires. Dans cette optique, il est vivement souhaité que le complément familial soit revu avant la fin de l'année 1978, tant dans son montant que dans ses modalités d'attribution. Il lui demande si elle estime pouvoir faire entrer dans les faits, à l'occasion de la préparation du prochain budget, la nécessité de la mise en œuvre d'une politique familiale cohérente et efficace, laquelle ne devrait être assimilée en aucun cas à une politique d'assistance.

*Lait et produits laitiers (producteurs de Saône-et-Loire).*

2473. — 3 juin 1978. — **M. André Jarrot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les producteurs de lait du département de Saône-et-Loire lui ont fait part de leur volonté de soutenir une expansion organisée de la production laitière permettant d'assurer un juste revenu pour les producteurs. Ils constatent que les préjudices posés par le syndicalisme au prélèvement de la taxe de coresponsabilité ne sont pas totalement satisfaisants en ce qui concerne notamment : la notion de garantie de revenu des producteurs de lait ; l'impérative nécessité d'utiliser les fonds de coresponsabilité pour la recherche de débouchés nouveaux en priorité vers les pays tiers ; l'extension rapide à tous les états membres de la C. E. E. de la taxe sur les matières grasses végétales et marines concurrentes du beurre. Ils demandent que soient reconsidérées les positions arrêtées à ce sujet par la F. N. P. L., si les légitimes revendications des producteurs n'étaient pas prises en considération et que le bas de la fourchette du prélèvement de coresponsabilité soit ramené de 1,5 p. 100 à 0 p. 100 du prix indicatif. Ils sollicitent l'exonération de la taxe de coresponsabilité pour les zones défavorisées et s'élèvent contre la décision du conseil des ministres de la C. E. E. de reporter au 1<sup>er</sup> mai le début de la nouvelle campagne laitière pour laquelle il est indispensable qu'intervienne une augmentation du prix du lait qui tienne compte de l'évolution des charges. Ils protestent contre l'intention de la commission de proposer pour la prochaine campagne : la suspension de l'intervention sur le lait en poudre et la suppression des aides aux investissements laitiers. Ils espèrent que seront supprimés rapidement les montants compensatoires monétaires. Il lui demande quelle est sa position en ce qui concerne ces différentes revendications.

*Céréales (producteurs de Saône-et-Loire).*

2474. — 3 juin 1978. — **M. André Jarrot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les producteurs de céréales du département de Saône-et-Loire lui ont fait valoir que ce département enregistre la deuxième mauvaise année consécutive. Les intéressés demandent que les revalorisations des prix communautaires pour la récolte 1978 assurent la compensation effective de la hausse des frais de production et le rattrapage du retard pris en 1974. Ils considèrent comme indispensable l'accroissement de l'écart entre les prix d'intervention et de seuil pour permettre une bonne tenue du marché. Ils rappellent leur volonté de voir décroître le poids des taxes auxquelles sont soumises les céréales, ce qui nécessite notamment

une révision du financement du B. A. P. S. A. Ils ajoutent que le financement de l'A. N. D. A. devra aussi être revu car, dans les conditions actuelles, la contribution des producteurs de céréales resterait supérieure à 65 p. 100 alors qu'elle devait être ramenée à 50 p. 100. Ils souhaitent également la suppression de la taxe pour le fonds d'action rurale. Les producteurs de céréales demandent en outre la suppression des montants compensatoires sur trois ans maximum et par tiers et souhaiteraient la récupération de la T. V. A. qui frappe le fuel-oil domestique utilisé dans les séchoirs à maïs. Il lui demande quelle est sa position à l'égard de ces diverses revendications.

*Français musulmans ayant accompli des services temporaires en Algérie).*

2475. — 3 juin 1978. — **M. André Jarrot** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur la question écrite n° 28146 de M. Claude Labbé relative à la nature des services temporaires accomplis en Algérie par des Français musulmans originaires d'Algérie appartenant à un cadre métropolitain. La réponse à cette question (*Journal officiel*, Débats A. N. n° 37 du 15 mai 1976 p. 3116) disait : « La question évoquée est actuellement examinée dans le cadre de la commission interministérielle permanente pour les Français originaires d'Afrique du Nord. Une commission a, d'ores et déjà, été chargée de dresser l'inventaire des cas individuels qui pourraient faire l'objet d'une étude particulière ». Deux ans s'étant écoulés depuis cette réponse, il lui demande comment le problème en cause a évolué. Il souhaiterait qu'une solution favorable aux intéressés puisse intervenir dans les meilleurs délais possibles.

*Protection des sites riverains et paysages de la Loire).*

2476. — 3 juin 1978. — **M. René La Combe** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** que les maires des communes riveraines de la Loire, comprises entre Nantes et Angers, sont inquiets des dégradations causées aux rives du fleuve et à ses paysages. En raison de cette inquiétude ils ont d'ailleurs décidé de créer un syndicat intercommunal de défense des communes riveraines de la Loire entre Nantes et Angers. Ce syndicat intercommunal se propose d'étudier tout ce qui concerne le fleuve Loire afin de promouvoir la sauvegarde des sites et paysages de la vallée. Il interviendra pour la protection des rives du fleuve et s'efforcera d'obtenir des pouvoirs publics que leur entretien soit assuré. Surtout il pense qu'il est indispensable d'adapter le code minier afin de réglementer les prises de sable dans le lit de la Loire. Il compte apporter sa participation au service maritime et de navigation de Nantes, chargé de la Loire fluviale, afin de rendre l'action de ce service la plus efficace possible. **M. René La Combe** demande à **M. le ministre** de bien vouloir procéder à une étude la plus complète possible des objectifs visés par le syndicat intercommunal en cause et de lui dire par quelles dispositions et par quelle réglementation il envisage d'apporter toute son aide à l'action entreprise.

*Travailleurs de la mine (mineurs de fer de Segré (Saône-et-Loire)).*

2477. — 3 juin 1978. — **M. René La Combe** expose à **M. le ministre de l'industrie** que le problème des retraites complémentaires et le paiement de l'indemnité de rattachement préoccupent gravement les mineurs de fer de Segré. Les intéressés sont extrêmement inquiets en ce qui concerne leur avenir et ils s'interrogent sur les difficultés que posent le démantèlement des mines de fer et les répercussions que celui-ci risque d'avoir sur le paiement de l'indemnité de rattachement aux mineurs retraités que la récession minière met en cause. Il appelle son attention sur le fait que l'indemnité de rattachement est affectée à Segré d'un abattement de 50 p. 100 qui pénalise durement les mineurs mis à la retraite. Il semble que les intéressés soient les seuls en France à être pénalisés de cette sorte. Il lui demande que soit envisagée une augmentation des retraites complémentaires servies par l'U. N. I. R. S. grâce à une augmentation du calcul des droits sur la base d'une contribution de 6 p. 100 au lieu de 4 p. 100 actuellement. Il souhaiterait que l'indemnité de rattachement soit portée dans tous les cas au moins au niveau de la retraite complémentaire que le retraité percevra à soixante ans et qu'elle soit étendue et garantie par des mesures appropriées avec la participation de l'Etat à tous les retraités invalides et veuves titulaires d'une pension vieillesse servie par la caisse autonome nationale. Il souhaiterait également

que le calcul de ces indemnités tiennent compte au minimum de tous les services validés par la C. A. N. accomplis depuis l'âge de seize ans par le salarié, que dans le cadre des mises en retraite anticipées les années d'anticipation soient prises en considération pour le calcul de la retraite comme temps de travail. Tous ces problèmes sont liés à l'activité de la corporation minière et compte tenu de la persistance du chômage partiel (8 jours par mois) et des menaces de licenciement, voire de la fermeture de la mine, il apparaît indispensable que des mesures soient prises afin de maintenir une activité minière dans la région de Segré et que puissent être de ce fait dégagées des solutions concernant les problèmes qui se posent aussi bien aux actifs qu'aux retraités, aux veuves et aux invalides.

#### Guadeloupe (bilharziose).

2478. — 3 juin 1978. — M. José Moustache appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur la bilharziose qui affaiblit, provoque l'invalidité et peut entraîner la mort dans le département de la Guadeloupe. Il semble que des résultats prometteurs puissent être prochainement obtenus dans le cadre de la lutte biologique qui a été entreprise. Ils peuvent être déterminants, mais à condition d'être complétés par des modifications permanentes de l'habitat du mollusque, hôte intermédiaire indispensable au cycle vital du parasite. Il résulte des rapports des experts internationaux recueillis et publiés par l'Organisation mondiale de la santé que le débit des cours d'eau, quand il atteint un certain seuil de rapidité, arrache le mollusque des rochers et des racines auxquels il s'agrippe et l'entraîne vers la mer. Pour que ces résultats puissent être atteints, il est nécessaire que les rives soient fauconnées, moellonnées, protégées, entretenues, moyennant quoi on peut espérer en quelques années la destruction d'environ 95 p. 100 des mollusques. Des travaux pour l'irrigation des zones arides de la Grande-Terre et de la côte sous-vent de la Basse-Terre sont imminents. Or, cette irrigation risque de provoquer une extension considérable de l'endémie bilharziose si cette dernière n'est pas contrôlée avant, pendant et après les travaux. Sans doute est-il indispensable de fertiliser, l'économie du pays l'exige, mais, parallèlement, il convient de protéger la population de tout risque. Il lui demande quelles dispositions elle envisage de prendre avec son collègue, M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, afin que les travaux d'irrigation envisagés n'aient pas d'effets fâcheux sur la propagation de la bilharziose.

#### Impôt sur le revenu

(charges déductibles : dépenses d'entretien des immeubles).

2479. — 3 juin 1978. — M. Michel Noir rappelle à M. le ministre du budget que l'état actuel de la législation concernant la déductibilité du coût des travaux engagés pour l'entretien d'immeubles, la déduction du coût des travaux de réparation n'est possible que si ces travaux concernent un immeuble productif de revenus. Dans le cas contraire, l'article 13-1 du code général des impôts, selon lequel les seules dépenses prises en compte par l'établissement de l'I. R. sont celles qui sont faites en vue de l'acquisition ou de la conservation d'un revenu imposable, s'oppose à une telle déduction. Lorsque des propriétaires, de condition modeste, sont condamnés à faire exécuter des travaux confortatifs pour la sauvegarde de leur immeuble ou de faire démolir celui-ci, la somme relative à ces travaux représente pour eux un très gros sacrifice, parfois financièrement insoutenable. Dans le cadre de la conservation du patrimoine immobilier ancien et pour protéger les petits propriétaires immobiliers, il lui demande de faire étudier la possibilité de rendre déductibles ces dépenses engagées pour la sauvegarde d'un immeuble en fonction des revenus des propriétaires concernés.

#### Pris (réparation des automobiles, des cycles et motocycles, des machines agricoles).

2480. — 3 juin 1978. — M. Jean-Claude Pasty appelle l'attention de M. le ministre de l'économie sur les particularités de la réglementation des prix applicables au secteur de la réparation du cycle et du motocycle. En effet, actuellement, les négociations entre ce secteur professionnel et la direction générale de la concurrence et des prix n'ayant pas encore abouti, les tarifs de réparation restent bloqués à 26 francs hors taxes, l'heure, pour les cycles et cyclomoteurs et 26,85 francs, pour les vélomoteurs et motocyclettes. Or, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1978, les réparateurs automobiles seront autorisés à appliquer des tarifs s'échelonnant de 33,12 francs, hors taxe, à 49,96

francs, hors taxe. Ces tarifs intègrent une augmentation de 1,50 franc au litre de l'effort particulier consenti dans le cadre de la revalorisation du travail manuel. De même, les réparateurs de matériel de motoculture peuvent appliquer un tarif plafond de 34 francs hors taxe, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1978. Toutefois, ce tarif qui s'applique aux motoculteurs, pourrait ne pas être applicable aux tondeuses à gazon et aux tronçonneuses. En milieu rural, les artisans réparateurs étant généralement polyvalents, il en résulte pour eux des difficultés administratives certaines et des complications évidentes au niveau de la gestion, qui sont difficilement comprises des intéressés, de leurs ouvriers et même de leurs clients, et qui exposent les artisans à être en permanence en dépit de leur bonne foi, en infraction avec la réglementation. Il lui demande en conséquence s'il n'estimerait pas opportun en attendant la libération des tarifs des prestations de service, qui devrait suivre la libération des prix des produits industriels, d'harmoniser la réglementation des prix applicable au secteur de la réparation automobile, du machinisme agricole et de la motoculture, du cycle et du motocycle. En conséquence, les seuils de liberté devraient être les mêmes et les majorations identiques notamment celles accordées au titre de la revalorisation du travail manuel, les salariés étant d'ailleurs couverts par la même convention collective.

#### Emploi (Creuse).

2481. — 3 juin 1978. — M. Jean-Claude Pasty appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur l'évolution préoccupante de la situation des industries dans le département de la Creuse, avec les graves conséquences qui en résultent sur le plan social au niveau de l'emploi et sur le plan économique. C'est ainsi que l'entreprise B.O.S. de Guéret qui emploie 166 salariés a déposé son bilan et que de graves inquiétudes existent sur le maintien de l'emploi dans cette entreprise. Or il s'agit d'une des rares expériences de décentralisation d'une entreprise de la région parisienne vers la Creuse. Cette entreprise qui fabrique des poteaux métalliques et des candélabres publics, connaît des difficultés liées à une baisse de ses commandes à l'exportation par suite de la concurrence sauvage que se livrent entre eux les principaux fabricants mondiaux. Par ailleurs, une entreprise de Boussac, Boussac-Centre, spécialisée dans la fabrication des fermetures (volets, portes de garage, etc.) dont l'activité est très liée à celle du bâtiment enregistre une baisse de 20 p. 100 de ses commandes et après une période de chômage partiel, se voit contrainte de licencier soixante salariés sur 322. Enfin, une petite entreprise métallurgique de Lavaveix-les-Mines, qui travaillait en sous-traitance et qui occupait quinze salariés, a dû fermer ses portes. Le reclassement des ouvriers licenciés paraît très aléatoire en raison même de la sous-industrialisation du département qui compte encore 38 p. 100 de population active agricole et en raison du fait que le nombre des demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, dépasse le chiffre de 2 000. Dans le même temps, les très nombreuses entreprises du secteur Bâtiment et travaux publics connaissent de sérieuses difficultés par suite du ralentissement des mises en chantier, ce qui les conduit à réduire très fortement leurs effectifs. Afin que le département de la Creuse ne devienne pas un « cimetière économique » pour reprendre l'expression d'un article récent paru dans un hebdomadaire à grand tirage, il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre : 1<sup>o</sup> pour assurer la défense des industries françaises exportatrices face à une concurrence internationale qui s'apparente de plus en plus à une guerre économique ; 2<sup>o</sup> pour inciter les entreprises publiques à réorienter leurs commandes vers les entreprises françaises qui connaissent actuellement une baisse de leurs carnets de commandes, en développant notamment les contrats de sous-traitance ; 3<sup>o</sup> pour réaliser de façon volontariste l'implantation de nouvelles activités économiques dans les zones touchées par l'exode rural et la crise économique, l'expérience montrant que les aides financières ne constituent pas une incitation suffisante.

#### Guyane (Agence nationale pour l'emploi).

2482. — 3 juin 1978. — M. Hector Rivlière rappelle à M. le ministre du travail et de la participation ses demandes réitérées d'implantation de l'Agence nationale pour l'emploi en Guyane. Il lui demande à nouveau si cette implantation indispensable est envisagée dans un proche avenir maintenant que l'Agence nationale pour l'emploi a ouvert ses bureaux dans tous les autres départements d'outre-mer.

*Société nationale des chemins de fer français*  
(suppression des billets « Bons dimanches »).

**2483.** — 3 juin 1978. — **M. Edouard Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre des transports** les raisons pour lesquelles la S. N. C. F. vient de supprimer les « Bons dimanches » et « Fin de semaine », alors que ces tarifs réduits incitaient les habitants des grandes villes à ne pas utiliser leur voiture pour leur promenade du dimanche et qu'ils permettaient à ceux n'ayant pas de voiture de profiter de la campagne. Il lui demande comment il peut justifier une mesure susceptible d'augmenter la consommation d'essence et les embouteillages aux portes de Paris le dimanche soir. Ces bons permettaient aux catégories les moins favorisées et en particulier aux jeunes de s'évader de Paris une fois par semaine.

*Piscines (Alpes-Maritimes).*

**2484.** — 3 juin 1978. — **M. Edouard Frédéric-Dupont** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la réponse faite le 24 septembre 1977 (*Journal officiel*, A. N., p. 5845) à la question écrite qu'il avait posée à **M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire** sous le numéro 40102 au sujet d'une piscine construite par une société étrangère en violation de deux arrêtés du préfet des Alpes-Maritimes. Il lui demande si le tribunal saisi de cette affaire a finalement ordonné la démolition de ladite piscine.

*Impôts (charges déductibles).*

**2485.** — 3 juin 1978. — **M. Rémy Montagne** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur le problème de l'entretien des berges de la Seine, lequel est effectué, en certains cas, par des particuliers du fait des difficultés financières des collectivités publiques. Il lui demande, dans ces conditions, si ces propriétaires ne pourraient pas déduire de leurs impôts les frais afférents à l'entretien de ces berges exigé pour la protection des immeubles où ils habitent, les travaux étant effectués sous le contrôle du service de l'équipement ou du génie civil.

*Français à l'étranger (Zaire).*

**2486.** — 3 juin 1978. — L'intervention des parachutistes français à Kolwezi a permis de sauver la vie de nombreux Français et Européens de cette ville. Avant cette intervention, il est apparu clairement combien il était difficile de maintenir le contact avec les communautés françaises à travers le Zaire. Pour Kolwezi, la presse a fait état de liaisons établies grâce à des radios amateurs. Pour le proche avenir, il apparaît indispensable que nos ressortissants dans les diverses provinces de ce pays puissent être sûrs de maintenir un contact permanent avec notre ambassade et nos services consulaires. Pour ce faire, et donner ainsi à nos compatriotes du Zaire la certitude de ne pas se trouver brusquement isolés et coupés de tout lien avec le monde extérieur, il serait souhaitable que des postes émetteurs-récepteurs de radio soient mis à la disposition des différents points d'implantation de Français dans cette région du monde. **M. Claude-Gérard Marcus** demande à **M. le Premier ministre** si le Gouvernement entend agir dans ce sens, ce qui lui paraît à la fois indispensable et urgent.

*Imposition des plus-values immobilières (exonération).*

**2487.** — 3 juin 1978. — **Mme Florence d'Hercoart** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'application de la loi du 19 juillet 1976 à propos des plus-values immobilières. L'article 6-I de la loi du 19 juillet 1976 contient les dispositions suivantes : « dans la mesure où elles n'étaient pas déjà taxables, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, sont exonérées, sur la demande des intéressés, les plus-values immobilières réalisées par les contribuables dont la valeur de l'ensemble du patrimoine immobilier... n'excède pas 400 000 francs ».

L'instruction du 30 décembre 1976 prise en application de cette loi mentionne dans ses paragraphes 164 et suivants à propos de cette exonération :

« 165 : trois conditions doivent être réunies : les plus-values immobilières ne devaient pas être susceptibles d'être imposées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1977.

« 166 : Seules peuvent être exonérées les plus-values qui antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1977 n'étaient pas comprises dans le champ d'application d'une des régimes existants ».

« A cet égard, pour apprécier si une plus-value réalisée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1977 était susceptible d'être imposée à l'impôt sur le revenu sous l'un des régimes existant avant cette date, il convient de se reporter aux explications déjà données ci-avant aux numéros 104 et suivants. »

Dans ces derniers paragraphes de l'instruction, il est traité d'une exonération pouvant jouer en matière d'expropriation. Parmi les conditions qui doivent être réunies pour bénéficier de cette exonération, figure une identique à celle énoncée ci-dessus : en effet, il est mentionné à l'article 7-III de la loi du 19 juillet 1976 que « les plus-values immobilières réalisées à la suite de déclarations d'utilité publique prononcées aux vues d'une expropriation n'entraîneront aucune taxation... sous réserve que ces plus-values n'aient pas été taxables en vertu d'un texte antérieur à l'entrée en vigueur de la présente loi ». Les précisions apportées par l'instruction sur ce point et qui se trouve dans son paragraphe 105 sont les suivantes : « Pour apprécier si la plus-value consécutive à l'expropriation d'un bien était susceptible (antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1977) d'être soumise à l'impôt sur le revenu au titre de l'article 150 ter du C. G. I. de se référer aux seuls critères de l'article 691 du même code relatif à la T. V. A. immobilière ». Dès lors, si le bien répond à la définition donnée à l'article 691 du C. G. I., il convient de considérer que la plus-value de cession, quelque soit d'ailleurs son montant, était antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1977 imposable en application de l'article 150 ter et par suite ne peut bénéficier de l'exonération. Il semble que l'interprétation du texte de la loi faite par l'instruction n'aboutisse aux conséquences suivantes : une personne vend en 1977 un terrain à bâtir (engagement de l'acquéreur de construire dans les quatre ans d'où application de l'article 691 du code général des impôts), pour un prix inférieur à 50 000 francs. Elle a acquis ce terrain dans le cadre d'une donation-partage. Il s'agit de la seule vente immobilière effectuée par elle depuis toujours. Cette opération si elle avait été effectuée antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1977 n'aurait donné lieu à aucune imposition. En effet, l'exonération prévue à l'article 150 ter (§ III) aurait été amenée à jouer, la plus-value étant de toute façon inférieure à 50 000 francs. Cependant, si l'on se réfère au paragraphe 105 de l'instruction du 30 décembre 1976, il n'y a pas lieu de se préoccuper du montant de la plus-value réalisée. Il faut et il suffit de s'assurer que l'opération rentre dans les prévisions de l'article 691 du C. G. I. pour pouvoir considérer que la plus-value de cession était antérieurement imposable en application de l'article 150 ter et par suite ne peut bénéficier de l'exonération tenant à l'importance du patrimoine familial. Dans le cas soumis à l'examen du ministre du budget, si une telle interprétation doit être retenue, la personne, bien que l'opération n'aurait pas donné lieu à taxation si elle avait été réalisée en 1976, bien que son patrimoine immobilier familial soit inférieur à 400 000 francs, se trouve devoir acquitter un impôt sur la plus-value réalisée en 1977. Elle lui demande : 1<sup>o</sup> si cette interprétation est bien celle que l'administration a entendu exprimer dans son instruction du 30 décembre 1976 ; 2<sup>o</sup> en cas de réponse affirmative à la première question, si l'administration n'envisage pas de modifier sa doctrine : a) en ne tenant pas compte de l'exonération de 50 000 francs existant antérieurement en matière de plus-value sur terrains à bâtir (art. 150 ter) il semble bien que l'administration dépasse le texte de loi : en effet que ce soit en matière d'exonération pour expropriation (art. 7-III) ; en matière d'exonération pour non assujettissement à l'impôt sur le revenu (art. 6-III, dernier paragraphe) ; en matière d'exonération tenant à l'importance du patrimoine familial. Celui-ci vise toujours le cas de plus-values qui n'étaient pas taxables avant l'entrée en vigueur de la loi du 19 juillet 1976. Par « plus-values taxables », il semble évident d'entendre celles qui entraînent un impôt à payer et non pas celles qui bénéficient d'une exonération ; b) en ne permettant pas que dans une telle situation l'exonération pour importance du patrimoine immobilier familial puisse jouer, il faut reconnaître que l'esprit de cette disposition se trouve dénaturée : cette disposition a été prise pour éviter que la généralisation de la taxation des plus-values objet de la loi entraîne des conséquences trop rigoureuses pour des contribuables de condition modeste : si l'interprétation développée ci-dessus est conforme et maintenue, il est possible de dire que cette disposition sera loin d'avoir atteint son but puisque, pour de tels contribuables, dans un cas comme celui évoqué, la législation en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1977, imposition des plus-values sur terrain à bâtir dans le cadre des dispositions de l'article 150 ter du C. G. I., aboutissait à des conséquences nettement plus favorables : la plus-value réalisée bénéficiait d'une exonération.

*Impôt sur le revenu*  
(bénéfices industriels et commerciaux).

**2488.** — 3 juin 1978. — **Mme Florence d'Hercoart** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur les dispositions de l'article 35 (I, 5<sup>o</sup>) du code général des impôts, qui précise que les bénéfices réalisés par les personnes qui donnent en location un établissement com-

mercial ou industriel muni du mobilier ou du matériel nécessaire à son exploitation présentent le caractère de bénéfices industriels et commerciaux. Elle lui demande si la location, par une personne physique, d'un terrain sur lequel se trouve édifié une construction à usage de bureaux et un silo non démontable (silo passible de la taxe foncière en application de l'article 15 de la loi du 31 décembre 1970) doit être considéré comme entrant dans les prévisions de l'article 15 (1, 5°) précité. Il est précisé que tout le matériel (camion, etc.) nécessaire à la réalisation de l'activité est propriété de l'utilisateur, c'est-à-dire du locataire.

*Assurances vieillesse  
(personnels des théâtres lyriques nationaux).*

**2489.** — 3 juin 1978. — **M. Jean-Pierre Abelin** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que, dans le régime de retraite du personnel de la réunion des théâtres lyriques nationaux, il est nécessaire de pouvoir justifier de dix années d'activité pour avoir droit à une pension de vieillesse. Il semble, d'autre part, qu'il n'existe aucune coordination entre ce régime spécial de retraite et le régime applicable, d'une part, aux travailleurs salariés et, d'autre part, aux travailleurs non salariés. Il lui demande si ce personnel, dont la durée de carrière est souvent brève, ne pourrait pas bénéficier d'une disposition analogue à celle prévue par l'article L. 65 du code des pensions civiles et militaires de retraite, d'après lequel le fonctionnaire civil ou militaire qui vient de quitter le service pour quelque cause que ce soit sans pouvoir obtenir une pension, est rétabli, en ce qui concerne l'assurance vieillesse, dans la situation qu'il aurait eue s'il avait été affilié au régime général des assurances sociales pendant la période où il a été soumis au régime de la fonction publique, étant précisé que, dans ce cas, la réunion des théâtres lyriques nationaux devrait verser le montant des cotisations patronales et ouvrières dues pour la période considérée.

*Assurances vieillesse (professions libérales).*

**2490.** — 3 juin 1978. — **M. Jean-Marie Daillet** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la famille** qu'en vertu de l'article 1° de la loi n° 74-1094 du 24 décembre 1974, un système de protection sociale commun à tous les Français devait être institué au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1978 dans trois branches: assurance maladie maternité, vieillesse et prestations familiales. En vue de se conformer à ces dispositions, la caisse nationale d'assurance vieillesse des professions libérales a établi un projet de modification du livre VIII du code de la sécurité sociale afin d'harmoniser le régime d'assurance vieillesse de base des prestations libérales avec le régime général de la sécurité sociale. Ce projet a été communiqué au ministère de la santé et de la sécurité sociale et il était prévu que, pendant la session parlementaire d'automne 1977, le Gouvernement déposerait un projet de loi permettant de réaliser l'harmonisation du régime d'assurance vieillesse des professions libérales avec le régime d'assurance vieillesse de la sécurité sociale pour la date fixée par la loi du 24 décembre 1974, c'est-à-dire pour le 1<sup>er</sup> janvier 1978. Il lui demande d'indiquer où en est l'étude de ce projet de loi et si elle peut donner l'assurance que, dans un avenir prochain, les ressortissants des professions libérales bénéficieront de la même protection sociale que les autres catégories d'assurés.

*Pensions de retraite civiles et militaires  
(déportés: retraite anticipée).*

**2491.** — 3 juin 1978. — **M. Henri Ginoux** rappelle à **M. le ministre du budget** que la loi n° 77-173 du 12 juillet 1977 permet aux anciens déportés et internés âgés d'au moins cinquante-cinq ans de cesser leur activité professionnelle sans attendre l'âge minimum de liquidation d'une pension de vieillesse fixé à soixante ans par les divers régimes de sécurité sociale, dès lors qu'ils sont titulaires de la carte de déportés ou internés de la Résistance ou de la carte de déporté ou interné politique et qu'ils sont bénéficiaires d'une pension d'invalidité de guerre d'un taux au moins égal à 60 p. 100. A l'heure actuelle ces dispositions ne sont applicables qu'aux déportés relevant du régime général de sécurité sociale et régimes assimilés. Pour les déportés relevant du régime des pensions civiles et militaires de l'Etat, il avait été prévu qu'un décret d'application fixerait les modalités particulières suivant lesquelles les mêmes avantages pourraient leur être accordés. Depuis plus de dix mois

ce décret est impatiemment attendu par de nombreux fonctionnaires anciens déportés. Il lui demande de bien vouloir indiquer pour quelles raisons ce décret n'a pas encore été publié et quelles mesures il compte prendre pour que cette publication intervienne dans les meilleurs délais.

*Expropriations  
(titulaires de rentes viagères).*

**2492.** — 3 juin 1978. — **M. Henri Ginoux** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la situation injuste qui est faite aux titulaires de rentes viagères, constituées moyennant l'allénation d'un bien, par la législation actuelle relative à l'expropriation. Cette législation ne leur reconnaît ni la qualité de locataire ni celle de propriétaire, mais un simple droit d'usage qui ne peut être assimilé à un usufruit. En conséquence la jurisprudence ne leur accorde généralement, lorsqu'ils expropriés, qu'une indemnité dérisoire qui peut les mettre dans une situation très difficile, notamment lorsqu'il s'agit — ce qui est le cas le plus fréquent — de personnes âgées. Au surplus, n'étant bénéficiaire que d'un droit d'habitation, le rentier viager exproprié ne peut prétendre au bénéfice de l'article 10 (5°) de la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948, qui prévoit le relogement des locataires ou occupants expulsés de locaux situés dans des immeubles expropriés à la suite d'une déclaration d'utilité publique. Il ne peut prétendre non plus au bénéfice de l'article 8 du décret du 4 février 1954 relatif au relogement, dont peut bénéficier un propriétaire exproprié. Il lui demande quelles mesures il a l'intention de prendre pour mettre fin à cette situation particulièrement injuste.

*Imposition des plus-values  
(fonds de commerce).*

**2493.** — 3 juin 1978. — **M. Paul Caillaud** expose à **M. le ministre du budget** que l'article 41 du code général des impôts prévoit que « la plus-value du fonds de commerce (éléments corporels et incorporels), constatée à l'occasion du décès de l'exploitant ou de la cessation ou de la cessation par ce dernier de son exploitation, n'est pas comprise dans le bénéfice imposable lorsque l'exploitation est continuée soit par un ou plusieurs héritiers ou successibles en ligne directe ou par le conjoint survivant, soit par une société en nom collectif, en commandite simple ou à responsabilité limitée constituée exclusivement, soit entre lesdits héritiers ou successibles en ligne directe, soit entre eux et le conjoint survivant ou le précédent exploitant ». Il lui indique qu'à une question écrite (*Journal officiel*, Débats Assemblée nationale, du 21 octobre 1959) l'administration des finances a répondu que l'entrée de l'épouse du principal associé avec lequel elle est mariée sous le régime de la séparation de biens n'entraîne pas remise en cause des dispositions de l'article 41, et ceci afin de tenir compte de l'évolution marquée par l'ordonnance n° 58-1258 du 19 décembre 1958 tendant à rendre licite les sociétés entre époux. A l'époque de la rédaction de l'article 41, les sociétés entre époux n'étaient pas autorisées: c'est la raison pour laquelle le conjoint n'est pas visé, sauf dans le cas du conjoint survivant, la notion de société entre époux n'existant pas en cette hypothèse. Il lui demande de bien vouloir lui préciser, l'entrée ultérieure dans la société de l'épouse de l'exploitant étant admise par la réponse ci-dessus rappelée, si l'on ne pourrait pas constituer valablement une société de famille, sous le bénéfice de l'article 41, entre le précédent exploitant et son épouse (quel que soit son régime matrimonial) dès l'instant où leurs enfants (héritiers ou successibles en ligne directe) sont également associés.

*Enseignement secondaire  
(information civique).*

**2494.** — 3 juin 1978. — **M. Francisque Perrut** demande à **M. le ministre de l'éducation** quel rôle il entend donner à l'école pour préparer les jeunes à leur majorité civique, une consultation nationale et des enquêtes récentes révélant que 80 p. 100 des jeunes ne s'estiment pas suffisamment préparés à exercer leurs responsabilités civiques, et s'il est possible de pallier l'insuffisance de cette préparation, regrettable dans une société libérale et démocratique où l'on reconnaît le droit de vote à dix-huit ans, en développant l'information civique dans l'enseignement secondaire et en permettant l'éveil des jeunes à la vie sociale, sans pour autant tomber dans l'excès contraire de l'endoctrinement « politique ».

*Pêche maritime (liaisons radio).*

2495. — 3 juin 1978. — M. Aimé Kerqueris expose à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications que, lors de grèves des personnels chargés d'assurer les liaisons radios avec les bateaux de pêche, ne fonctionne actuellement qu'un service de sécurité chargé de surveiller la fréquence d'urgence qui ne doit être utilisée qu'en cas d'accident. Or, en raison de la complexité croissante de la réglementation de la pêche hauturière, il est nécessaire que les patrons pêcheurs puissent communiquer régulièrement avec leurs bases. De plus, il est également très souhaitable que les liaisons radios ne soient pas totalement interrompues entre les membres des équipages et leurs familles. Pour ces deux raisons, l'instauration d'un service minimum, d'une vacation quotidienne par exemple, serait de la plus grande utilité. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'autoriser un tel service minimum lors des grèves des personnels.

*Enseignement privé (subventions).*

2496. — 3 juin 1978. — M. Albert Brochard appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation sur les difficultés financières auxquelles se trouvent confrontés les établissements d'enseignement général privés qui envisagent d'agrandir et d'aménager leurs installations. Il lui demande de bien vouloir lui préciser dans quelles conditions ces établissements, en application de la loi n° 77-1285 du 25 novembre 1977, peuvent prétendre à une aide publique pour la réalisation de leurs investissements.

*Valeurs mobilières (obligations détenues par une banque).*

2497. — 3 juin 1978. — M. Emile Koehl expose à M. le ministre du budget les faits suivants : une banque se propose de céder à ses clients une quote-part de l'usufruit d'obligations qu'elle détient en portefeuille. Le prix de cession est fixé à une valeur proche du nominal, la durée du contrat à deux ou trois ans. Les intérêts des obligations seront répartis entre le client et la banque dans la proportion suivante, à savoir respectivement 65 et 35 p. 100. A l'arrivée du terme, la banque procède au rachat de la quote-part d'usufruit à la même valeur que le prix de cession. L'opération peut entraîner au profit ou au détriment de la banque, lors du rachat de la quote-part d'usufruit, la réalisation d'une plus-value ou d'une moins-value, selon le cours de l'obligation. Les plus-values, demeurant latentes, ne seront pas soumises à taxation. Les moins-values résulteront du rachat de l'usufruit à un prix supérieur au cours de l'obligation, tombé par conséquent sous le nominal. Dans ce dernier cas, la banque se propose de créditer à due concurrence la provision pour dépréciation du portefeuille. Cette opération est envisagée dans son seul intérêt : elle lui permet de satisfaire une clientèle d'épargnants et laisse espérer la réalisation d'un bénéfice. Le risque encouru est courant, puisque comparable à l'achat à terme de titres sur le marché boursier. A l'égard des clients de la banque, la perte de valeur de l'obligation se traduit par la réalisation d'une plus-value, la quote-part de l'usufruit étant rachetée à un prix supérieur à sa valeur réelle, et même parfois à la valeur de l'obligation elle-même. Toutefois, la réalisation d'un gain par le client ne lui est pas « de jure » garantie par le contrat, mais dépend uniquement des variations boursières de la valeur des obligations. Inversement, le client pourrait enregistrer des moins-values, dans la mesure où le cours de l'obligation s'est élevé au-dessus du nominal. Il lui demande donc de lui préciser si, lorsque l'opération se solde par une moins-value au détriment de la banque et donc par un gain « fictif » au profit du client, cette moins-value latente peut être comprise dans la provision pour dépréciation du portefeuille tenue par la banque ou si sa déduction peut être remise en cause, soit en vertu de la théorie des actes anormaux de gestion, soit en tant que libéralité ou complément d'intérêts, étant bien entendu que cette même opération peut, dans les mêmes propositions de probabilité, dégager une plus-value.

*La Réunion (classement en zone de rénovation rurale).*

2498. — 3 juin 1978. — M. Pierre Lagourgue rappelle à M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) que le plan d'aménagement des Hauts de la Réunion avait fait l'objet d'une promesse du Président de la République lors de sa visite au mois d'octobre 1976. La réalisation de ce plan devait débiter en

1978. Or, jusqu'à présent, le décret classant la Réunion en zone de rénovation rurale n'est pas encore paru. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir donner les instructions nécessaires pour que ce décret soit publié dans les plus brefs délais.

*La Réunion (classement en zone de rénovation rurale).*

2499. — 3 juin 1978. — M. Pierre Lagourgue signale à M. le Premier ministre que le décret classant la Réunion en zone de rénovation rurale devrait être publié dans les prochaines semaines. Les commissaires à la rénovation rurale, dont la nomination est prévue par le décret du 24 octobre 1967, sont rattachés directement à la D. A. T. A. R. et rémunérés par les ministères dont ils dépendent. Les frais de fonctionnement de leur secrétariat ainsi que les frais de déplacement sont imputés respectivement sur les chapitres 44-01 et 34-01 des services généraux de vos services. Or, dans le cas particulier de la Réunion, la nomination d'un commissaire n'est pas envisagée, ce poste devant être assumé par un fonctionnaire de l'agriculture ne dépendant pas de la D. A. T. A. R. et il est demandé au département de prendre en charge les frais de déplacement et de fonctionnement du secrétariat. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir envisager la nomination d'un commissaire au titre de la D. A. T. A. R. et la prise en charge des frais de déplacement et de fonctionnement par ses services.

*Vins (importation).*

2500. — 3 juin 1978. — M. Pierre Guidoni attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur l'entrée récente dans le port de Sète de certains vins de fort degré, d'origine indéterminée, à des prix de 12,80 francs le degré hectolitre. Il s'inquiète de ces arrivages qui ne semblent pas en rapport avec les nécessités du marché intérieur et souhaiterait savoir si toutes les précautions ont été prises pour s'assurer qu'ils remplissent toutes les conditions fixées tant par la législation française que par les accords internationaux.

*Hôtels et restaurants (liftiers de l'Hôtel Meurice, à Paris).*

2501. — 3 juin 1978. — M. Pierre Guidoni attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur les conditions dans lesquelles deux liftiers de l'Hôtel Meurice, qui refusaient de porter les bagages d'une délégation de militaires argentins en visite à Paris, ont été licenciés. Il lui demande si cette sanction, pour un geste parfaitement compréhensible en raison de la vive émotion que provoque en France les événements en Argentine, ne constitue pas en fait une atteinte aux droits des travailleurs. Il lui demande également quelles mesures il compte prendre, notamment par l'intermédiaire des services de l'inspection du travail, pour assurer la réintégration des deux liftiers.

*Crédit agricole (Var : prêts fonciers).*

2502. — 3 juin 1978. — M. Alain Hauteceur appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur le nouveau régime des prêts fonciers tel qu'il résulte des décrets du 2 février 1978. Il lui rappelle tout d'abord que l'espace rural régional et plus particulièrement celui du Var est un des plus convoités de l'hexagone, là où en fait s'exerce une spéculation foncière des plus vives. Que la faiblesse de l'espace agricole s'y explique par la discontinuité des terroirs et leur morcellement, par une désorganisation provoquée par les acquisitions citadines conduisant à la perturbation du marché foncier agricole et à l'augmentation des prix des sols. Aussi, devant la spéculation immobilière et la spécificité de l'agriculture varoise le nouveau régime des prêts fonciers n'apparaît pas comme adapté à une situation régionale qui n'en est pas moins exemplaire. Ainsi la réglementation nouvelle, restrictive dans tous les domaines est des plus préoccupantes, car : en abaissant les plafonds des prêts à long terme, devenus ridiculement bas dans notre région par rapport au prix de la terre agricole, elle pénalise les jeunes agriculteurs dans un département de faire valoir direct à 80 p. 100, les condamnant à s'installer sur de très petites surfaces sans possibilité de structuration ; en augmentant les taux et leur progressivité, 6 p. 100 pendant les dix premières années et 10 p. 100 minimum pour les années suivantes au lieu de 4,5 p. 100 et 7 p. 100, en réduisant la durée d'amortissement à vingt-cinq ans maximum au lieu de trente ans, en limitant la qualité du financement en dehors des installations des jeunes agriculteurs 65 p. 100 ou 50 p. 100 au lieu de 75 p. 100, ce sont tous les agriculteurs qui connaissent des revenus faibles pour qui ce régime devient difficilement supportable. Il lui

demande donc : 1° quelles mesures il compte prendre pour soustraire les terres agricoles varoises à la spéculation immobilière ; 2° quelles modifications il compte apporter à ces textes pour tenir compte du coût très élevé des terrains agricoles varois qui sont la conséquence du marché foncier spécifique de ce département et qui interdisent pratiquement aux jeunes agriculteurs de s'installer dans des conditions viables.

*Viticulture (zones viticoles de reconversion).*

2503. — 3 juin 1978. — M. Raoul Bayou demande à M. le ministre de l'agriculture quelles sont les intentions exactes de la commission de Bruxelles en matière de délimitation de zones viticoles de reconversion. Il lui demande également de bien vouloir préciser la position du Gouvernement français en ce domaine. Il serait en effet scandaleux que ces zones menacées d'arrachage soient établies dans le Languedoc-Roussillon où l'on récolte des vins naturels, alors qu'ailleurs la production du vin ne peut se faire qu'avec l'aide de la chaptalisation.

*Agriculture (achat de terres par des investisseurs étrangers).*

2504. — 3 juin 1978. — M. André Billeux demande à M. le ministre de l'agriculture de lui faire connaître par département les surfaces de terres acquises par des investisseurs étrangers. Les achats qui inquiètent à juste titre les agriculteurs sont par ailleurs facteurs de spéculation et pèsent sur le marché foncier. En conséquence, il souhaite connaître les mesures que son ministère compte prendre pour que la destination et l'usage du foncier puissent être maîtrisés par la profession.

*Élevage (porcs : concurrence étrangère).*

2505. — 3 juin 1978. — M. Alain Vivien expose à M. le ministre de l'agriculture que les importations de porcs en permanence de la République d'Allemagne et de la Chine populaire s'opèrent à des cours inférieurs à ceux pratiqués au sein de la C. E. E. Une telle situation ne manque pas de perturber le marché et de nuire aux élevages communautaires. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1° sur quelles bases juridiques et douanières les importations précitées peuvent être opérées ; 2° quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à la discrimination dont les éleveurs français sont actuellement victimes.

*Commerçants (Hellemmes-Lille : travaux de construction du métro).*

2506. — 3 juin 1978. — M. Bernard Derosier appelle l'attention de M. le ministre du commerce et de l'artisanat sur le préjudice que vont subir plusieurs commerçants de la ville d'Hellemmes-Lille, pendant la durée des travaux de construction du métro. Ce préjudice risque de se traduire par un important ralentissement d'activités et, en conséquence, par une baisse de leurs chiffres d'affaires. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles dispositions il compte prendre pour que de telles opérations, revêtant un caractère exceptionnel, et présentant un intérêt général évident, puissent rentrer dans le champ d'application de l'article 52 de la loi du 27 décembre 1973.

*Emploi (stagiaires de la Fiduciaire de France à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais)).*

2507. — 3 juin 1978. — M. Dominique Dupilet attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur certaines réalités des contrats emploi-formation en ce qui concerne le paiement des stagiaires. Il s'avère en particulier qu'à Boulogne-sur-Mer, les stagiaires de la Fiduciaire de France (contrat jusque fin juin et stage pratique en entreprise début juillet) connaissent d'importants retards pour le versement de leur rémunération et ce, depuis le début de leur contrat. Ainsi le 23 mai 1978 ces jeunes stagiaires, ayant pour quelques-uns charges de famille et loyer à payer, n'ont toujours pas touché leur mois d'avril. Il lui demande, en conséquence, si le Gouvernement compte prendre les mesures nécessaires pour que ces jeunes dans le besoin puissent être rémunérés régulièrement, mensuellement, à date fixe.

*Assurances vieillesse (péréquation des pensions).*

2508. — 3 juin 1978. — M. Gilbert Faure demande à M. le ministre de l'économie si une application loyale du principe des péréquations des pensions, permettant aux retraités de bénéficier des avantages obtenus par leurs collègues en activité, peut être envisagée. Il lui demande également si les mesures prises en faveur des pensionnés seront rapidement suivies d'effet et aboutiront à des révisions de pension dans des délais raisonnables.

*Assurances vieillesse (paiement mensuel des pensions).*

2509. — 3 juin 1978. — M. Gilbert Faure expose à M. le ministre de l'économie que le paiement trimestriel des pensions pose de plus en plus de problèmes aux retraités. Il lui demande s'il ne lui paraît pas normal de généraliser le paiement mensuel des pensions en prenant les mesures nécessaires pour pallier les incidences financières dont sont victimes certains retraités lors de la mise en application de ce système.

*Pensions de retraites civiles et militaires (date d'effet des régimes de retraite).*

2510. — 3 juin 1978. — M. Gilbert Faure rappelle à M. le ministre de l'économie que l'article 2 de la loi du 26 décembre 1964 et l'amendement à la loi rectificative pour 1973 créent deux catégories de retraités selon la date de leur mise à la retraite ou de leur veuvage. Il lui demande s'il ne compte pas supprimer une telle injustice le plus rapidement possible et, à l'avenir, permettre que les problèmes particuliers aux retraités soient étudiés, dans des négociations spécialement prévues à cet effet, entre les responsables de la fonction publique et les responsables des organisations de retraités.

*Pensions de retraites civiles et militaires (retraite anticipée des déportés).*

2511. — 3 juin 1979. — M. Gilbert Faure expose à M. le Premier ministre que la loi n° 77-773 du 12 juillet 1977 a abaissé à cinquante-cinq ans l'âge de la retraite pour les assurés sociaux, anciens déportés ou internés (résistants ou politiques) dont la pension militaire d'invalidité a été accordée pour un taux d'invalidité global d'au moins 60 p. 100 à condition qu'ils cessent toute activité professionnelle. Les fonctionnaires et assimilés n'entrent pas dans le champ d'application de cette loi. Or, il est injuste qu'une discrimination soit ainsi faite entre anciens déportés et internés selon qu'ils sont titulaires du régime général de sécurité sociale ou titulaire du code des pensions civiles et militaires de retraite. Dans ces conditions, il demande si le Gouvernement a l'intention de déposer un projet de loi modifiant le code des pensions civiles et militaires de retraite afin que, à titre de première mesure, les fonctionnaires et assimilés anciens déportés (résistants et politiques) puissent bénéficier de dispositions analogues à celles accordées aux assurés sociaux anciens déportés (résistants ou politiques).

*Enseignement supérieur (École de psychomotricité de Grenoble (Isère)).*

2512. — 3 juin 1978. — M. Gilbert Sénès appelle l'attention de Mme le ministre des universités sur les craintes du personnel enseignant et des étudiants de l'école de psychomotricité de la faculté de médecine de Grenoble. En effet, bien que cet établissement corresponde à un besoin médico-social, sa fermeture progressive serait envisagée. Il lui demande de lui faire connaître si ces craintes sont justifiées.

*Instituteurs (secrétaires de mairie instituteurs).*

2513. — 3 juin 1978. — M. Pierre Lagorce appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la motion d'orientation votée par les secrétaires de mairie instituteurs, réunis en congrès à Brest le 13 août 1977. Les instituteurs secrétaires de mairie demandent notamment dans cette motion que les garanties accordées par leur statut aux personnels à temps complet soient octroyées aux agents à temps non complet. Ils réclament en outre la revalorisation morale

et matérielle de la fonction enseignante et plus particulièrement celle des instituteurs de campagne, notamment par la suppression des zones de salaires. Ils souhaitent enfin que la concertation amorcée avec les associations représentatives des élus locaux soit poursuivie en vue de régler les problèmes qui peuvent surgir à l'occasion de l'exercice de la profession. Il lui demande dans quelle mesure il estime pouvoir accueillir favorablement ces revendications qui apparaissent tout à fait légitimes.

*Psychologues (statut).*

2514. — 3 juin 1978. — **M. Gilbert Sènès** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des psychologues de la fonction publique et du secteur privé qui ne sont encore pas dotés d'un statut professionnel. Les négociations entamées après le 14 novembre 1969 après une séance de travail du conseil supérieur de la fonction hospitalière se trouvent bloquées du fait de la position du ministère des finances. Lui faisant part de l'émotion des professionnels concernés, il lui demande de lui faire connaître si la reprise des négociations est envisagée et dans quel délai.

*Mines et carrières (Territoire de Belfort : tungstène).*

2515. — 3 juin 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** demande à **M. le ministre de l'industrie** : 1° s'il est exact que la S. N. E. A. poursuive une campagne de recherche géologique dans le Territoire de Belfort ayant notamment pour objet la détection d'éventuels gisements de tungstène ; 2° quels sont aujourd'hui les résultats de cette campagne ; 3° dans l'hypothèse où des gisements exploitables dans des conditions de rentabilité convenable auraient été découverts, quelles installations de traitement du minerai seraient localisées sur place et combien d'emplois seraient ainsi créés ; 4° dans cette même hypothèse, quelles mesures devraient être prises en matière d'expropriation pour assurer la mise en valeur des gisements.

*Objecteurs de conscience (statistiques).*

2516. — 3 juin 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** demande à **M. le ministre de la défense** : 1° quelle est l'évolution du nombre des objecteurs de conscience depuis 1973 ; 2° les affectations qui leur ont été attribuées ; 3° les conditions dans lesquelles ces affectations sont prononcées ; 4° le nombre d'objecteurs qui n'ont pas rejoint leur affectation ; 5° quelle procédure le Gouvernement a-t-il prévue ou entend-il mettre en œuvre pour permettre des affectations tenant compte des qualifications et des droits des intéressés ; 6° s'il envisage une refonte du statut actuellement en vigueur.

*Sidérurgie centrale sidérurgique de Richemont (Moselle).*

2517. — 3 juin 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** s'inquiète auprès de **M. le ministre de l'industrie** de l'avenir de la centrale sidérurgique de Richemont. Créée sous la forme d'une coopérative patronale pour brûler les gaz rejetés par les cokeries lorraines, cette unité de production est aujourd'hui techniquement obsolète. Alors qu'il est impératif que soit prise rapidement la décision d'en financer le remplacement ou la modernisation, la gestion patronale n'a prévu aucune réserve à cet effet. Il lui demande s'il est concevable d'abandonner une unité qui permet d'économiser plusieurs centaines de milliers de tonnes de fuel par an.

*Transports en commun  
(correspondances à la station Val de Fontenay).*

2518. — 3 juin 1978. — **M. Alain Vivien** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les conditions des correspondances entre la ligne A du R. E. R. et la ligne Paris-Tournan à la station Val de Fontenay. Celles-ci font l'objet de nombreuses plaintes concernant notamment la mauvaise harmonisation des horaires entraînant des bousculades ou contraignant les passagers à attendre l'intervalle maximum entre deux rames du R. E. R. ; les trains Paris-Grez ou Tournan qui ne s'arrêtent pas à Val de Fontenay à l'heure de pointe entre dix-huit et dix-neuf heures ; les condi-

tions d'attente sur les quais S. N. C. F. rendues particulièrement pénibles en hiver par le manque de salles d'attente chauffées ; l'absence d'affichage des horaires S. N. C. F. sur les quais R. A. T. P. Il lui demande ce qu'il envisage de faire pour que cette correspondance apporte les améliorations des conditions de transports attendues par tant de passagers.

*Anciens combattants (rapport constant).*

2519. — 3 juin 1978. — **M. Robert Aumont** indique à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** qu'à l'occasion de son assemblée générale du 7 mai dernier l'union des amputés de guerre du département de l'Aisne a demandé que les modalités d'application du rapport constant soient revues de manière à ce que les invalides, les veuves, les ascendants et orphelins et les titulaires de la retraite du combattant cessent de subir un préjudice d'environ le quart du montant de leur pension ou de leur retraite. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour satisfaire cette revendication parfaitement justifiée.

*Postes (acheminement et distribution du courrier).*

2520. — 3 juin 1978. — **M. Michel Manet** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que, pour permettre une distribution plus rapide et plus efficace, a été mis en place le système de courrier dit « à grande et petite vitesse ». Il porte à sa connaissance que le courrier acheminé à partir de Bergerac, en grande vitesse, ne parvient à Paris que le deuxième ou troisième jour suivant la date d'expédition et demande quelles mesures envisage de prendre le Gouvernement en vue d'améliorer un service pour lequel l'usager acquitte un tarif plus élevé d'affranchissement.

*Postes (Dordogne : levées du courrier).*

2521. — 3 juin 1978. — **M. Michel Manet** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur la mise en place dans son département de nouveaux horaires de départ du courrier, les levées de boîtes s'effectuant à des heures très avancées par rapport à la fermeture des guichets. Ces dispositions risquant d'entraîner une gêne pour l'usager, il lui demande si ces mesures ont un caractère très provisoire et, dans le cas contraire, quels aménagements seront prévus pour assurer la bonne marche du service public.

*Fonctionnaires et agents publics (contractuels et vacataires) du service des archives des rapatriés de Périgueux (Dordogne).*

2522. — 3 juin 1978. — **M. Michel Manet** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des personnels contractuels et vacataires du service des archives des rapatriés de Périgueux créé en novembre 1966. Il lui demande : en ce qui concerne les vacataires, si les dispositions prévues par le décret n° 76-693 du 21 juillet 1976 relatif à la protection sociale des agents non titulaires de l'Etat ne peuvent être étendues à ces agents, dont la plupart effectuent un nombre d'heures suffisant pour les assimiler à un personnel permanent et à temps complet, certains d'entre eux étant employés depuis onze ans ; pour l'ensemble de ces personnels, quelles mesures seront mises en œuvre pour permettre — lorsque les problèmes liés aux rapatriés seront résolus — une titularisation et un reclassement sur place soit au sein de leur ministère de tutelle, soit dans le cadre d'autres services extérieurs de l'Etat, qui soient compatibles avec chaque situation administrative particulière.

*Défense (personnels civils).*

2523. — 3 juin 1978. — **M. Gérard Bapt** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'application, à l'ensemble du personnel civil de son ministère, de la loi n° 78-657 du 16 juillet 1976. Elle définit les conditions d'attribution d'un repos compensateur lorsque sont effectuées des heures supplémentaires. A ce jour, cette mesure sociale n'est pas appliquée au personnel des établissements industriels dépendant du ministère de la défense. Il rappelle également que la mise en place de la loi portant sur la formation permanente votée en 1971 n'a eu qu'un début d'application en 1978. Il lui demande s'il compte prendre, notamment par voie réglementaire, les mesures nécessaires pour que ces textes législatifs soient appliqués à l'ensemble des personnels civils de son ministère.

*Enseignement secondaire (personnels techniques de laboratoires).*

2524. — 3 juin 1978. — **M. Charles Hernu** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des personnels techniques de laboratoires. Ceux-ci, dont la tâche principale est « d'assister les enseignants dans leur travail d'enseignement et de recherche », fonction définie par le décret n° 69-385 du 16 avril 1969 et par la circulaire d'application n. V, 70.133 du 12 mars 1977, attendent depuis 1970 leur reclassement ; le Plan Masselin de 1969 les ayant en effet considérablement lésés. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il entend prendre pour accorder : 1° le groupe V pour les aides de laboratoire et ce basé sur leur niveau de recrutement (E. P. C.), leurs fonctions réelles au sein des établissements ; 2° le groupe III pour tous les garçons de laboratoire ; 3° le cadre B pour les aides techniques ; 4° l'application aux techniciens du décret n° 73-910 du 20 septembre 1973 concernant la réforme du cadre B ; 5° la création de 2 759 postes pour permettre le fonctionnement normal des laboratoires ; 6° la révision de la circulaire d'application afin de redéfinir les fonctions.

*Enseignants (non titulaires enseignant à l'université d'Alger).*

2525. — 3 juin 1978. — **Mme Colette Privat** attire l'attention de **Mme le ministre des universités** sur les faits suivants : deux enseignants exercent, dans le cadre des accords de coopération franco-algérienne, en tant que maîtres-assistants à l'université d'Alger. Recrutés par le ministère français des affaires étrangères, en tant qu'agents contractuels, ils devraient cependant bénéficier des dispositions prévues par les textes et notamment la circulaire n° 74-U-021 (26 novembre 1974) du secrétariat d'Etat aux universités (*Bulletin officiel E.N.* du 5 décembre 1974) permettant leur titularisation et leur réintégration dans l'université française, particulièrement à Rouen où le conseil d'université s'est prononcé pour leur rattachement. Or, depuis 1975, la procédure de titularisation est bloquée, les textes réglementaires ne sont pas appliqués alors qu'ils n'ont pas été abrogés. Elle lui demande donc d'engager dans les meilleurs délais la négociation avec les représentants de ces enseignants coopérants de manière à assurer dans les meilleures conditions leur retour et leur réinsertion dans l'université française et plus particulièrement celle de Rouen qui a requis leurs services.

*Etrangers (Algériens nés en France entre 1955 et 1963).*

2526. — 3 juin 1978. — **M. Théo Vial-Massat** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation des jeunes Algériens nés en France de parents étrangers. La loi n° 73-42 du 9 janvier 1973 qui régleme la situation de tous les autres jeunes étrangers stipule, dans son article 28, alinéa 5, que l'ordonnance n° 62-825 du 21 juillet 1962 est abrogée, ce qui signifierait que les Algériens nés en France entre 1955 et 1963 seraient donc soumis à la même réglementation que les autres étrangers, à savoir que les jeunes nés de parents étrangers en France acquièrent la nationalité française à leur majorité, sauf s'ils ont déclaré cette nationalité entre dix-sept et dix-huit ans au tribunal de grande instance. En effet, ceci impliquerait que tous les jeunes Algériens nés en France avant 1963 et y ayant résidé depuis cinq ans, à leur majorité entre les années 1973 et 1978, seraient devenus sans le savoir des citoyens français, puisqu'ils n'ont pas déclaré cette nationalité. En conséquence, il lui demande à quelle réglementation sont soumis les Algériens nés en France entre 1955 et 1963.

*Examens et concours (concours externe de professeur technique d'enseignement professionnel).*

2527. — 3 juin 1978. — **M. Roger Duroure** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les conséquences de la limitation à quarante ans de l'âge maximum pour l'accès au concours externe de professeur technique d'enseignement professionnel. Cette mesure survenue en 1976 a lésé particulièrement une catégorie très précise de maîtres auxiliaires. Il s'agit de ceux qui n'avaient pas suffisamment d'ancienneté pour pouvoir être candidats au concours interne et qui âgés de moins de quarante-cinq ans mais de plus de quarante ans, avaient déjà préparé le concours externe de professeur technique d'enseignement professionnel et avaient même déjà passé au moins une fois ce concours. Leurs perspectives de carrière se sont trouvées brutalement et gravement amoindries. Ces personnels, dont la plupart suivait depuis plusieurs mois, voire plusieurs années,

une préparation au concours de professeur technique d'enseignement professionnel, ont subi un préjudice très important. En effet, ils ont été reclassés comme « agents de service » avec une perte de traitement atteignant ou dépassant 30 p. 100. Or, il s'agissait souvent d'anciens ouvriers ou d'anciens artisans dont l'entrée dans l'enseignement constituait une promotion justifiée par de longues années d'expérience professionnelle. Il lui demande, compte tenu du faible nombre d'agents qui se trouve aujourd'hui dans cette situation, s'il n'estime pas justifiée soit de leur permettre par dérogation de passer le concours de professeur technique d'enseignement professionnel, soit de leur permettre d'accéder rapidement à un niveau indiciaire proche de leurs droits antérieurs, notamment au grade d'ouvrier professionnel 1<sup>re</sup> catégorie.

*Enseignement supérieur (service des bibliothèques).*

2528. — 3 juin 1978. — **M. Louis Mezard** demande à **Mme le ministre des universités** s'il est exact qu'elle envisage de supprimer le service des bibliothèques rattaché à son ministère, de rattacher la gestion des bibliothèques universitaires à celle des universités et de remettre en cause la vocation des divisions interministérielles dépendant de ce service. Une telle décision, si elle intervenait contre l'avis des organisations syndicales et professionnelles, traiterait en effet dans le sens d'un éparpillement du réseau des bibliothèques encore plus grand que celui provoqué par la décision gouvernementale du 2 juillet 1975. Il lui demande en outre si elle entend maintenir l'unité de gestion des corps des personnels et la consultation obligatoire des commissions administratives paritaires pour toute question concernant le développement des carrières.

*Enseignement secondaire (collège J.-Lurçat de Lanester [Morbihan]).*

2529. — 3 juin 1978. — **M. Jean-Yves Le Drian** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les graves difficultés de fonctionnement que connaît actuellement le collège Jean-Lurçat de Lanester (Morbihan). Les parents d'élèves et les enseignants ne peuvent en effet admettre que les conditions d'enseignement de la rentrée 1978 soient aggravées par rapport à celles de 1977. Il n'est prévu aucun moyen pour assurer un soutien réellement efficace. L'enseignement des disciplines sportives et artistiques qui contribuent tant à l'épanouissement des enfants ne peut continuer à être sacrifié. La création d'un poste de documentaliste dans un collège de cette importance devient une nécessité absolue pour une pédagogie efficace. La réduction de l'horaire hebdomadaire de l'enseignement d'E. P. S. à deux heures pour tous les filles et garçons de sixième et cinquième crée une situation absolument inacceptable. Il lui demande en conséquence quelles mesures immédiates il entend prendre pour que soient mis en place les structures et les moyens nécessaires au bon fonctionnement de cet établissement.

*Enfance inadaptée (commissions d'éducation spéciale).*

2530. — 3 juin 1978. — **M. Alain Chenard** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'application de la loi du 30 juin 1975 en faveur des handicapés et sur la circulaire du 22 avril 1976 relative au fonctionnement des commissions de l'éducation spéciale. Ces commissions doivent en effet avoir un secrétariat permanent assuré par un instituteur spécialisé. Depuis trois ans, les postes nécessaires au fonctionnement de commissions n'ont pas été créés en nombre suffisant, ce qui nuit à l'efficacité du travail. Cette situation est particulièrement dramatique en Ile-et-Vilaine qui ne possède aucun poste de secrétariat de C. C. P. E. et plus spécialement pour le Pays de Redon dont l'action s'étend sur les trois départements suivants : Ile-et-Vilaine, Loire-Atlantique et Morbihan. Il lui demande quelles mesures financières immédiates il entend prendre pour créer des postes budgétaires indispensables au bon fonctionnement de ces commissions.

*Dépenses de fonctionnement (enseignement public et privé).*

2531. — 3 juin 1978. — **M. Alain Chenard** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui préciser : 1° quelle est la liste complète des dépenses entrant dans la définition des « dépenses de fonctionnement » (matériel) mentionnées à l'article III du décret n° 78-247 du 8 mars 1978 ; 2° quelle est la liste complète et inter-prétée des dépenses entrant dans la définition des « dépenses d'entretien d'un élève externe de l'enseignement public » du décret

précité; 3° si le coût moyen d'un élève doit être calculé par rapport au seul nombre d'élèves de la commune fréquentant l'école; au nombre total d'élèves fréquentant l'école, à la capacité d'accueil des locaux utilisés; 4° si ce même décret annule le versement forfaitaire institué par la loi n° 77-1285 du 25 novembre 1977; 5° s'il faut comprendre que la commune ne paiera les dépenses de fonctionnement des écoles privées sous contrat d'association au vu des factures justifiées que jusqu'à concurrence de la somme obtenue en multipliant le coût moyen d'un élève du public par le nombre d'élèves du privé, mais qu'il n'y a aucune obligation pour la commune d'atteindre cette somme si ce n'est pas nécessaire; 6° si les grosses dépenses d'entretien doivent être évaluées sur un an ou sur la durée normale d'amortissement.

Enseignement supérieur (licence en droit).

2532. — 3 juin 1978. — **M. Alain Chenard** appelle l'attention de **Mme le ministre des universités** sur la gravité de la situation que risquent de connaître dans certaines universités l'enseignement et la recherche en droit du travail et de la sécurité sociale. En effet, la réforme des études de licence en droit prévoit la possibilité de réduire la durée de cet enseignement à un semestre. Une telle réduction aurait alors des conséquences néfastes tant sur le sérieux de la formation des étudiants que sur les possibilités de préparation aux carrières spécialisées ou aux recherches en ce domaine. Il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour que cet enseignement conserve un caractère annuel.

Papier et papeterie (Olliergues [Puy-de-Dôme]:  
cartonneries d'Auvergne).

2533. — 3 juin 1978. — **M. Maurice Pourchon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur les conséquences très graves pour l'emploi dans la vallée de la Dore de la mesure de licenciement collectif qui touche 187 salariés des cartonneries d'Auvergne. Cette entreprise, implantée près d'Olliergues, dans la vallée de la Dore, dispose d'un outil de production efficace et se situe au cœur d'une région boisée, à côté d'un cours d'eau. Elle joue un rôle essentiel dans l'équilibre de l'emploi dans une région déjà sous-industrialisée et fortement touchée par l'exode rural puisque les cantons de Cunhat, d'Olliergues, de Saint-Dier et de Courpière ont perdu près de 10 p. 100 de leur population en dix ans. Il lui précise, de surcroît, que le conseil général du Puy-de-Dôme a effectué un effort financier important pour l'amélioration de la desserte routière de cet établissement. Il lui demande en conséquence quelles mesures il envisage de prendre pour sauvegarder l'emploi dans cette entreprise, condition indispensable de la survie économique de la vallée de la Dore.

Enseignement secondaire (personnels des lycées scientifiques,  
polyvalents ou techniques).

2534. — 3 juin 1978. — **M. Daniel Benoit** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui préciser quels sont les critères pris en compte pour l'attribution de postes d'agent de laboratoires dans les lycées scientifiques, polyvalents ou techniques; pour l'attribution de postes d'ouvrier professionnel en vue de l'entretien et de la maintenance des machines et des matériels scientifiques dans les ateliers et laboratoires de lycées. Il lui rappelle que le parc des machines-outils et le matériel scientifique des lycées techniques et lycées polyvalents représente un capital très important, chiffré à plusieurs milliards de francs (anciens) par les services du ministère, qui risque de se détériorer faute d'ouvriers professionnels qualifiés dont les lycées doivent être pourvus pour assurer cette maintenance. Le groupe de travail ministériel sur la promotion des enseignements technologiques réuni par **M. le ministre de l'éducation**, qui a siégé jusqu'en juin 1976, avait conclu à la nécessité de créer au moins deux postes d'ouvrier professionnel fixes par établissement pour assurer cette maintenance (un poste à dominante mécanique; un poste à dominante électromécanique) auxquels devraient s'ajouter des postes volants attribués à chaque académie pour les établissements de moindre importance. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend prendre au sein du Gouvernement pour que ces postes, indispensables au bon fonctionnement des ateliers et laboratoires des lycées, soient rapidement créés, en particulier pour le lycée polyvalent J. Renard de Nevers.

Affichage (routes).

2535. — 3 juin 1978. — **M. Pierre Guidoni** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** si ses services ont suffisamment mesuré les conséquences du décret n° 78-148 du 11 février 1976 concernant l'affichage sur les routes. Une application rigide de ces dispositions par les services de l'équipement risque de porter le plus grave préjudice tant aux restaurateurs routiers qu'aux caves coopératives qui tentent par voie de vente directe un effort de promotion de la viticulture de qualité. Aussi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour assouplir ces dispositions pendant la période estivale de manière à permettre aux visiteurs d'être convenablement informés des richesses touristiques, gastronomiques et viticoles des départements qu'ils traversent.

Viticulture (Languedoc-Roussillon).

2536. — 3 juin 1978. — **M. Pierre Guidoni** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la nomination éventuelle dont la presse s'est fait récemment l'écho d'un « Monsieur productions méditerranéennes » chargé de veiller à l'application en Languedoc-Roussillon des recommandations de la commission de la C. E. E., notamment en matière de restructuration du vignoble. Sans insister sur le caractère publicitaire de cette nomination, **M. Pierre Guidoni** demande à **M. le ministre** s'il ne lui paraîtrait pas judicieux de nommer à ce poste un représentant de la profession, viticulteur et membre d'une organisation du syndicalisme viticole plutôt qu'un haut fonctionnaire. **M. Pierre Guidoni** souhaiterait en tout cas avoir l'assurance que la profession sera consultée de façon approfondie avant qu'il ne soit procédé à cette nomination.

Société nationale des chemins de fer français (carte vermeil).

2537. — 3 juin 1978. — **M. Gilbert Gantier** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les modalités d'attribution de la carte « vermeil ». En effet, le bénéfice de cette carte est assorti d'une condition d'âge minimum qui est de soixante ans pour les femmes et de soixante-cinq ans pour les hommes. Or, cette discrimination va à l'encontre des efforts de la politique gouvernementale qui tend à favoriser le départ à la retraite des hommes à partir de soixante ans. C'est pourquoi il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager d'accorder le bénéfice de la carte vermeil aux hommes, à partir de soixante ans, sur justificatif d'un titre de retraite.

Téléphone (Franconville [Val-d'Oise]).

2538. — 3 juin 1978. — **M. Jean-Pierre Delalande** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les dérangements fréquents que subissent les abonnés du réseau téléphonique du Val-d'Oise et, tout particulièrement, les abonnés de l'indicatif 413 dans la région de Franconville en raison de la mise en service de nouvelles installations. En s'étonnant que l'administration puisse répondre sérieusement que l'on doit s'attendre à des dérangements fréquents pendant plusieurs mois, par exemple jusqu'en septembre 1978 pour les abonnés de l'indicatif 413, il lui demande quelles mesures il compte prendre afin que l'extension du central téléphonique du Plessis-Bouchard ne se fasse pas au détriment des abonnés du réseau existant.

Aides ménagères (statut).

2539. — 3 juin 1978. — **M. Paul Duraffour** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les problèmes préoccupants que soulève la profession d'aide ménagère. A l'heure actuelle, les aides ménagères ne bénéficient d'aucun statut leur assurant la progression des rémunérations, la sécurité de l'emploi, la garantie d'une formation ou le droit au chômage partiel. Il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour mettre un terme à cette situation qui n'apparaît pas justifiée au regard de l'aide indispensable que ces travailleurs sociaux apportent aux personnes âgées.

*Vieillesse (aides ménagères).*

2540. — 3 juin 1978. — **M. Paul Duraffour** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les graves difficultés financières que rencontre le service d'aide ménagère. La prise en charge des dépenses occasionnées par l'aide ménagère est restrictive et varie selon les organismes payeurs; en outre les retards apportés dans la mise à jour des barèmes de remboursement et l'insuffisance des réajustements entraînent l'exclusion d'anciens bénéficiaires. Il lui demande en conséquence s'il ne lui apparaît pas opportun de créer une prestation légale d'aide ménagère afin de permettre le développement du maintien à domicile des personnes âgées et répondre de manière plus satisfaisante à leurs besoins en ce domaine.

*Armes et munitions (carabine 22 long rifle).*

2541. — 3 juin 1978. — **Mme Marie Jacq** signale à **M. le ministre de l'intérieur** qu'au cours de la nuit du 20 au 21 mai, un jeune homme a été tué à Carantec (Finistère) par un automobiliste porteur d'une carabine type 22 long rifle. Cet accident dramatique ne semble pas être le premier si l'on en croit les informations qui paraissent périodiquement dans la presse. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui faire connaître: 1° pour les années 1970 à 1977, le nombre d'accidents, mortels ou non, survenus du fait des armes à feu classées par catégories et le nombre des accidents consécutifs à l'utilisation des carabines type 22 long rifle; 2° si, au vu des statistiques ci-dessus, il n'envisage pas de réglementer plus sévèrement la vente aux particuliers ainsi que l'utilisation des carabines 22 long rifle.

*Viande (cotations nationales).*

2542. — 3 juin 1978. — **Mme Marie Jacq** demande à **M. le ministre de l'agriculture** pourquoi l'établissement des cotations nationales en matière de viande ne sont établis qu'à partir des cours de quelques marchés. Actuellement les cours pratiqués sur les marchés organisés de Guerlesquin, Châteauneuf-du-Faon et Landivisiau dans le Finistère (soit 1 700 bêtes vendues par semaine) n'interviennent pas dans l'établissement de ces cotations. Elle lui demande si l'O. N. I. B. E. V. ne pourrait pas prendre en compte les résultats de ces marchés afin que les cotations nationales soient plus justes et plus fiables.

*Examens et concours (B. E. P. C.).*

2543. — 3 juin 1978. — **M. Claude Michel** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelles mesures il entend prendre concernant le nouveau régime du B. E. P. C. Il lui fait observer que les élèves qui peuvent poursuivre leurs études au-delà de la troisième reçoivent d'emblée un diplôme alors que les autres élèves doivent subir les épreuves de l'examen début juillet. Aussi, de nombreuses familles d'élèves et des enseignants ne pourront décider de leur départ en vacances qu'un tout dernier moment, ce qui semble incompatible avec les efforts déployés par ailleurs pour rationaliser lesdits départs autant que faire se peut. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour concentrer l'examen fin juin afin que l'efficacité du dernier trimestre scolaire soit préservée et qu'aucune perturbation ne soit apportée dans les dates de congés des parents.

*Coopération culturelle et technique (Maroc: professeurs français).*

2544. — 3 juin 1978. — **M. Claude Evin** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation des professeurs français résidant au Maroc. Ces enseignants qui ont adhéré à la convention culturelle et technique de coopération ne se voient reconnu aujourd'hui aucun droit au rapatriement. S'il est vrai que ladite convention prévoit une répartition des charges (les frais de retour en France étant laissés au gouvernement marocain), et que celui-ci n'accepte pas d'assurer cette dépense lorsqu'il s'agit de professeurs non recrutés en France; les services de **M. le ministre** ont, en octobre 1976, informé la fédération des professeurs français résidant à l'étranger, qu'à titre tout à fait exceptionnel il avait été demandé au ministère de l'économie et des finances que les dépenses de rapatriement de ces professeurs soient prises en

charge par le ministère des affaires étrangères. Depuis cette date les professeurs concernés n'ont encore eu aucune réponse concrète et positive à leur demande. Il lui demande donc en conséquence s'il peut mettre fin à une telle situation, et s'il compte appliquer les promesses de prise en charge pour les coopérants, qui à la fin de cette année devront revenir en France.

*Marine marchande (assurance vieillesse).*

2545. — 3 juin 1978. — **M. Claude Evin** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les problèmes soulevés à propos des pensions des retraités de la marine marchande. Il lui demande s'il ne juge pas nécessaire: que soient réexaminés les problèmes de surclassement; que les officiers et marins puissent prendre leur retraite à cinquante ans avec l'ensemble des annuités acquises à cet âge; que soit réexaminé le statut des pensionnés d'avant 1968; que le taux de pension des veuves soit porté à 75 p. 100 de la pension du marin. Les organisations syndicales des officiers et marins demandent depuis longtemps à pouvoir négocier avec le Gouvernement, il lui demande à quel moment il a prévu de répondre à ces revendications.

*Personnels des hôpitaux (indemnité de sujétion spéciale).*

2546. — 3 juin 1978. — **M. Georges Lemolne** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les discriminations dont sont victimes les agents des établissements hospitaliers de province. En effet, outre les abattements de zone, ils ne bénéficient pas de la prime dite « des 13 heures » qui n'est accordée qu'aux agents hospitaliers de Paris et de sa région. En conséquence il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour remédier à cette situation.

*Hôpitaux (secteur hospitalier de Lens (Pas-de-Calais)).*

2547. — 3 juin 1978. — **M. André Laurent** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que depuis un arrêté d'application en date du 27 juillet 1977 de la loi du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière, les communes de Carnin, Annœullin, Provin et Bauvin, situées dans le département du Nord, ont été rattachées au secteur hospitalier de Lens, dans le Pas-de-Calais, alors que les vingt-huit autres communes des cantons dont elles dépendent sont rattachées à Seclin (Nord). Or il se trouve que les communes concernées par ce changement n'ont pas été consultées. Par ailleurs, l'exclusion du centre de Seclin, dont ces communes font l'objet, va à l'encontre des déplacements traditionnels et naturels des habitants de ces communes puisque ces communes participent également au centre d'hygiène intercommunal de Seclin. Sur le plan des transports, les moyens vers le nouvel hôpital de rattachement de Lens sont pratiquement inexistantes et donc les familles des malades hospitalisés se trouvent en difficulté. Enfin, une hospitalisation à Seclin dans ces nouvelles conditions laisserait à l'assuré une charge financière intolérable dans la mesure où les remboursements se font sur la base des tarifs inférieurs de l'hôpital de Lens. Est-il besoin de préciser qu'une telle sectorisation et ses conséquences financières constituent une atteinte au principe du libre choix du médecin par le malade. Dans de telles conditions, il lui demande s'il ne serait pas opportun d'envisager une révision de cette sectorisation opérée pour des motifs purement statistiques et démographiques malgré les avis défavorables des médecins, des usagers et des responsables de l'hôpital de Seclin.

*Chosse (Loudes).*

2548. — 3 juin 1978. — **M. Henri Emmanuelli** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur le vif mécontentement que suscitent chez les chasseurs landais les dispositions relatives à la date limite de la chasse à la grive et à la palombe contenues dans la circulaire PN/S 2 n° 78-545 du 28 avril 1978 adressée aux préfets pour la présentation des arrêtés d'ouverture et de clôture de la chasse pour la campagne 1978-1979. Selon cette circulaire (p. 5, § E), la date extrême de la chasse pour la grive et la palombe sera fixée au 11 mars 1979. Or, jusqu'à l'heure, la date extrême adoptée pour ce gibier a toujours été le 31 mars. En conséquence, il lui demande de bien vouloir revenir à la date du 31 mars 1970 comme les années précédentes.

*Allocations de logement (Bergerac [Dordogne] ;  
maison de retraite).*

2549. — 3 juin 1978. — **M. Michel Manot** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le refus opposé par certaines caisses d'allocations familiales aux demandes d'allocation de logement à caractère social, présentées par des personnes âgées, pensionnaires de la maison de retraite de l'hôpital de Bergerac. Le motif invoqué est l'application des dispositions du décret n° 72-526 du 29 juin 1972, modifié par le décret n° 74-466 du 17 mai 1974, qui prévoit que le nombre de personnes vivant dans la même chambre est fixé limitativement à trois. Tout en souscrivant à ce principe, inspiré par le souci de donner aux personnes âgées un hébergement conforme à leurs besoins et de préserver leur intimité, il lui demande, l'article 18 du décret précité ne faisant mention que des superficies minimales à respecter, si cela ne risque pas de créer des situations inégales, dans le cas où un centre de soins et de cure dispose de chambres à un lit, deux lits et quatre lits ; car les demandeurs seraient pénalisés lorsque l'établissement offre des superficies suffisantes d'habitabilité dans le cas d'une chambre à quatre lits. N'y aurait-il pas lieu de considérer comme recevables les demandes de ces occupants de grandes chambres à quatre lits ?

*Personnels administratifs et techniques  
de catégorie B (Ariège).*

2550. — 3 juin 1978. — **M. Gilbert Faure** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation du personnel administratif et technique de catégorie B du département de l'Ariège. Ces fonctionnaires estiment très insuffisantes les conclusions du groupe de travail de la catégorie B et l'accès justifié des conducteurs au grade de contrôleur des T. P. E. au premier niveau de la catégorie B ne fait qu'accentuer le déclassement, déjà important des agents de la catégorie B actuelle, par rapport aux catégories C et A. De ce fait, ce personnel souhaite une révision de statuts qui tienne compte de la parité des techniciens et des administratifs et qui intègre dans le salaire les rémunérations accessoires, tout en permettant à tous d'atteindre l'indice terminal de carrière. Désirant être également alignés sur les indices extrêmes des techniciens de la défense avec un déroulement de carrière sur vingt-deux ans, ce personnel aspire fortement à une amélioration des conditions d'accès en catégorie A. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre pour donner satisfaction à ce personnel particulièrement méritant.

*Enseignement préscolaire (Ardennes).*

2551. — 3 juin 1978. — **M. Alain Léger** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la fermeture de seize classes maternelles dans le département des Ardennes. En effet, réuni le 26 mai 1978, le comité technique paritaire a été informé que cette nouvelle provenait de votre ministère. Cette information a provoqué une vive émotion dans la population, elle a entraîné une riposte des syndicats d'enseignants, élus locaux et organisations de parents d'élèves. Si cette mesure injuste intervenait, l'effectif moyen des classes restantes serait d'une quarantaine ce qui est contraire aux normes indiquées dans les textes officiels fixant la limite supérieure à trente-cinq. De plus, la fermeture de ces classes, surtout en milieu rural, accélèrera le processus de désertification des campagnes si souvent évoqué par le ministère de l'éducation et renforcera inévitablement le déficit migratoire déjà important pour le département des Ardennes. Il lui demande quelles dispositions seront prises pour annuler les fermetures prévues et pour que les créations de postes soient suffisantes pour développer le secteur préscolaire et scolaire en milieu rural.

*Centres de vacances et de loisirs (Gennevilliers [Hauts-de-Seine]).*

2552. — 3 juin 1978. — **M. Jacques Brunhes** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur les difficultés rencontrées par les municipalités pour faire vivre les centres de vacances et de loisirs maternels et primaires. A Gennevilliers, par exemple, 800 enfants fréquentent les centres de loisirs primaires chaque mercredi ; 516 enfants fréquentent les centres de loisirs maternels ; 250 enfants participent aux activités du soir des centres de loisirs primaires ; 710 enfants fréquentent les centres de loisirs maternel le soir ; 1 800 enfants partent en

colonies de vacances. C'est dire l'importance des services rendus à une population à forte densité de mères de famille travaillant hors du foyer. Sans ressources supplémentaires de l'Etat, la municipalité de Gennevilliers ne pourra pas recevoir d'inscriptions supplémentaires à la rentrée de septembre. Toutes les demandes d'inscription pour les centres de vacances de l'été ne pourront être satisfaites. La caisse d'allocations familiales, par l'intermédiaire des bons de vacances, apporte une aide supplémentaire aux familles. Cette aide est plus conséquente si les enfants partent avec une collectivité ce qui amène une demande plus importante auprès des services municipaux. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour une prise en charge par l'Etat d'une aide accrue aux municipalités qui font l'effort de créer et d'organiser ces centres de loisirs et de vacances indispensables à l'enfance, dans les villes où, comme à Gennevilliers, la population ouvrière est particulièrement victime de la crise et où, les familles n'ayant pas la possibilité de partir en vacances, les centres de loisirs et de vacances deviennent dès lors un besoin de santé pour leurs enfants.

*Enseignement préscolaire et élémentaire  
(Gennevilliers [Hauts-de-Seine]).*

2553. — 3 juin 1978. — **M. Jacques Brunhes** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation scolaire dans le quartier du Luth à Gennevilliers. Dans ce quartier, à l'entrée en sixième en septembre 1977, 60 p. 100 des enfants accusaient un retard scolaire d'une ou deux années ; à l'orientation en fin de cinquième, en juin 1977, 48,2 p. 100 des élèves du C. E. S. Guy-Mocquet ont été orientés vers un enseignement technique court et n'ont pu, de ce fait, accomplir un premier cycle complet. Les raisons des échecs scolaires dans ce quartier tiennent toutes, à des degrés divers, à la politique sociale et scolaire du Gouvernement. Il lui demande donc s'il ne compte pas prendre des dispositions particulières pour corriger une situation qui ne peut rester en l'état et permettre que la rentrée scolaire 1978 s'effectue dans les meilleures conditions possibles. Il lui demande à cet effet s'il n'envisage pas les mesures minimales absolument nécessaires, notamment le maintien des trois postes de soutien existants (postes que l'administration a décidé des supprimer) ; la création d'un poste de soutien à l'école maternelle Lurçat et d'un poste de rééducation en psychomotricité pour compléter le G. A. A. P. de Diderot ; la création de deux postes à l'école Diderot primaire et de deux postes à l'école Lurçat primaire ; l'aménagement de trois classes supplémentaires à Lurçat primaire pour passer le cap démographique difficile des quatre années à venir ; les moyens nécessaires au bon fonctionnement des deux écoles Diderot, à savoir des structures parallèles et complètes permettant une continuité pédagogique et la décharge complète des deux chefs d'établissement.

*Emploi (Aube).*

2554. — 3 juin 1978. — **M. Jean Jaresz** interroge **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation de l'emploi dans l'agglomération de Troyes et dans le département de l'Aube. A la suite d'une visite de deux jours en délégation parlementaire à Troyes, les 25 et 26 mai 1978, il a rencontré les travailleuses et les travailleurs de cette région particulièrement touchée par les menaces sur l'emploi, menaces aggravées aussitôt passé le cap des élections législatives. C'est le cas pour le textile (aussi bien pour la fabrication et l'entretien des métiers à tisser que pour les biens de consommation) : Degoisey, Saint-André-les-Vergers : 23 licenciements et 11 mises en pré-retraite prévus sur 100 personnes ; Triconit, Troyes (anciennement Lebocey) qui va vers le dépôt de bilan (près de 200 personnes) ; Tricontage, La Chapelle-Saint-Luc : 6 licenciements prévus sur 30 personnes (personnel surtout féminin) ; Martin, Troyes : 65 licenciements prévus sur 250 personnes (personnel surtout féminin) ; Mauchauffée, Troyes : licenciements en prévision ; Vitoux, Troyes : licenciements en prévision d'un service de formeurs. C'est vrai également pour l'industrie métallurgique : Petitjean, Saint-André-les-Vergers (candélabres d'éclairage public et rails de protection d'autoroute) : 1000 travailleurs et 74 licenciements en prévision ; Fenwick, Saint-Julien (chariots de maintenance) : un effectif passé de 1 123 travailleurs (et 250 intérimaires) en 1974 à 905 actuellement avec 88 licenciements prévus (dont 7 agents de maîtrise et 1 ingénieur, soit 25 p. 100 de l'encadrement) ; la crainte des travailleurs est d'aller vers un effectif final de 600 personnes ; Blaureau-Peg (filiale de Fenwick, situé à Senon-sur-Vienne, près de Châtellerault) : 700 travailleurs et 40 licenciements prévus. C'est vrai encore pour d'autres industries diverses

(sans que la liste soit close, malheureusement) : Hoiorey, Troyes (pâte à papier) : licenciements récents ; Roussey, Troyes (travaux publics) : 17 licenciements prévus ; Pons, Bar-sur-Aube (robinetterie) : réduction d'horaires à 36 heures pour 180 travailleurs. Cette situation de l'emploi dans l'Aube confirme son classement actuel à la 9<sup>e</sup> place du palmarès de tous les départements français. Pourtant des solutions existent, préconisées et défendues par les travailleurs eux-mêmes et leurs organisations syndicales : que l'Etat confirme sa promesse à Petitjean d'une commande de 700 000 poteaux électriques et de 8 kilomètres par jour de rails de protection d'autoroute ; que l'unité de production reste acquise à l'Aube et ne soit pas transférée à l'étranger ; que les métiers à bonneterie restent de fabrication française (et auboise) dans un département où l'activité essentielle est justement la bonneterie ; que cessent les implantations d'industries locales à l'étranger (Turquie, Mexique) établies pour une meilleure rentabilité patronale contre les produits français ; que la production de chariots reste française alors que l'achat de la tôle au Japon et le rachat du brevet par l'Allemagne ont été des formes de la liquidation de notre production nationale. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour empêcher tous ces licenciements qui pèsent si lourdement sur toute une région et sa population ; quelles mesures il entend mettre en œuvre pour conserver à cette région ses emplois hautement spécialisés et hautement qualifiés, établis dans des unités de production souvent uniques en France ; comment il compte préserver, avec le maintien de cet outil de travail de haut niveau, notre indépendance nationale.

*Emploi (Saint-André-les-Vergers [Aube]) : Entreprise Petitjean.*

2555. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz interroge M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Petitjean, à Saint-André-les-Vergers (Aube). Cette entreprise de 1 000 travailleurs fabrique des candélabres d'éclairage public en acier et des rails de protection d'autoroute grâce à une usine de galvanisation parmi les mieux équipées d'Europe (avec un bain de zinc de 16 mètres de long et la possibilité de traitement de 10 000 tonnes par mois). Et la production de poteaux a pu passer de 500 en 1957 à 500 000 en 1973. Or l'usine se trouve sous la menace proche de 74 licenciements. Pourtant des promesses avaient été prodiguées avant les élections législatives par M. Delhalle, suppléant de M. Galley, parlant le 19 janvier 1978 devant le conseil général. Il donnait l'assurance formelle que 700 000 poteaux électriques seraient commandés aux Etablissements Petitjean en 1978, en même temps que la fabrication de huit kilomètres de bandes de protection d'autoroute par jour. En tenant les promesses, les licenciements chez Petitjean pourraient être évités. C'est pourquoi, il lui demande : quelles mesures il compte prendre pour que les commandes annoncées de poteaux électriques et de rails routiers puissent être respectées par l'Etat ; quelles dispositions il entend adopter pour éviter les licenciements en cours ; quelles garanties il peut donner pour que l'unité de production française ne soit pas compromise par l'implantation d'une même unité en Angleterre.

*Emploi (Troyes [Aube]) : Usine Martin.*

2556. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz interroge M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Martin, à Troyes (Aube). Cette usine de fabrication textile (pulls-over, articles de fantaisie, selon la technique « coupé-cousu »), qui compte un effectif de 250 personnes (surtout féminin), se trouve frappée par 65 licenciements à intervenir dans un avenir proche. Or la revue « Préfecture et Départements » (Aube), n° 377, 1975, écrivait à l'époque : « ... L'usine Martin est une petite unité, une entreprise moyenne mais très bien structurée qui peut coller à la mode le plus rapidement possible... ». « ... En forte expansion, l'entreprise a triplé son chiffre d'affaires en l'espace de quinze ans... ». « ... Les résultats obtenus permettent aux Etablissements Martin d'envisager l'avenir avec confiance. L'image de marque qu'ils ont acquise dans le domaine de la fantaisie, dans le tricot, leur vaut de nombreuses demandes de l'étranger... ». C'est pourquoi, il lui demande : quelles mesures il compte prendre pour empêcher ces licenciements qui frappent surtout un personnel féminin plus sensible aux difficultés sociales ; quelles mesures il compte adopter pour que la bonne marche de l'établissement puisse se continuer dans des conditions qui ont été celles de son expansion récente.

*Emploi (Saint-André-les-Vergers [Aube]) : usine Degolsey.*

2557. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Degolsey, à Saint-André-les-Vergers (Aube). Cette petite entreprise, qui compte 100 personnes, va se trouver frappée par 23 licenciements et 11 mises en pré-retraite (soit 34 p. 100 de l'effectif total). Or, l'usine, spécialisée dans la fabrication des métiers à bonneterie, participe à l'entretien du parc de machines textiles du département de l'Aube. Une solution simple existe pour mettre fin aux difficultés en cours : que les bonnetiers de l'Aube achètent leurs métiers en France, dans leur département, et non pas à l'étranger ! C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour s'opposer à ces licenciements qui risquent, à terme, de mettre en cause l'existence même de l'usine ; quelles mesures il compte adopter pour que les bonnetiers de l'Aube achètent « français » et se fournissent en métiers dans leur département et non plus à l'étranger.

*Emploi (Troyes [Aube]) : usine Triconit.*

2558. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz interroge M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Triconit à Troyes (Aube). Cette usine (anciennement Lebocey, disparu il y a trois ans) est sur le point de déposer son bilan auprès du tribunal de commerce de Paris. Cela concerne près de 200 personnes. Faut-il rappeler que, par les licenciements survenus depuis trois ans, l'effectif est passé de 1 200 chez Lebocey et 200 chez Triconit ! Pourtant Triconit est la seule usine en France à fabriquer le métier circulaire de bonneterie, machine très élaborée dont a besoin toute la bonneterie troyenne. Si l'usine disparaît, il faudra s'approvisionner en Allemagne, en Espagne ou au Japon. Pourtant Triconit exporte son matériel à 90 p. 100 ce qui donne une grande possibilité de créations d'emplois. Pourtant Triconit devrait vivre puisque repris à son tour par les A. R. C. T., groupe métallurgique de Roanne. Mais Rhône-Poulenc, client des A. R. C. T., au lieu d'investir en France avec les fonds publics reçus, a préféré investir en Angleterre. Il faut y voir à une volonté de cesser, en fait, la fabrication française (et auboise) de métiers à bonneterie, ce qui remet en cause l'existence de l'usine Triconit à Troyes. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter de nouveaux licenciements à un personnel déjà frappé trois fois en trois ans ; quelles dispositions il entend faire adopter pour empêcher la disparition d'une industrie liée au métier à bonneterie dans un département où l'activité essentielle est justement la bonneterie.

*Emploi (La Chapelle-Saint-Luc [Aube]) : usine Tricotage.*

2559. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz interroge M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Tricotage à La Chapelle-Saint-Luc (Aube). Cette petite entreprise, qui fabrique des pull-overs et divers articles textiles, emploie trente personnes (surtout des femmes). A la suite d'une baisse de production saisonnière, six licenciements vont intervenir pour juillet 1978, mettant en cause, à terme, l'existence même de l'entreprise. C'est pourquoi il lui demande : quelles mesures il compte prendre pour s'opposer à ces licenciements frappant surtout un personnel féminin plus vulnérable face aux difficultés sociales ; s'il entend appliquer, en cas de maintien des licenciements, la clause de 90 p. 100 du salaire pendant un an, la lettre reçue par les intéressées comportant le mot licenciement « collectif » et non licenciement « économique » qui en justifie seul l'attribution.

*Emploi (Saint-Julien [Aube]) : usine Fenwick.*

2560. — 3 juin 1978. — M. Jean Jorosz interroge M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'usine Fenwick à Saint-Julien (Aube). Cette usine fabrique des chariots de manutention avec un important marché extérieur (Afrique du Nord, Afrique noire, Allemagne) et un très grand marché intérieur (Renault, E. D. F., Peugeot-Citroën, S. N. C. F., P. T. T.). Le personnel de l'usine est passé, pourtant, de 1 123 travailleurs (et 230 intérimaires) en 1974 à 905 actuellement. Mais la perspective proche de 88 licenciements (dont 7 agents de maîtrise et 1 ingénieur, soit 25 p. 100 de l'encadrement) laisse la crainte que l'effectif final de l'établissement ne soit porté à 600. Sans compter les 40 licenciements (sur 700 personnes) qui doivent intervenir à Blaireau-Peg (filiale de Fenwick située à Cenon-sur-Vienne, près de Châteleraul). La production de chariots, quant à elle, est passée de 6 301 en 1974 à 5 148 en 1978. Or, Fenwick achète de la tôle au

Japon, transitée par l'Allemagne; or, le brevet des chariots a été racheté par les Allemands; tout cela représente une atteinte à la possibilité d'une production essentiellement française. C'est pourquoi il lui demande: quelles mesures il compte prendre pour éviter les licenciements en cours frappant des ouvriers et des cadres qu'il serait possible de maintenir en adaptant la production; quelles dispositions il entend adopter pour conserver à la production autoiboise son caractère de réalisation nationale.

*Routes (Auvergne).*

2561. — 3 juin 1978. — M. André Lajoinie attire l'attention de M. le ministre des transports sur la nécessité d'un aménagement d'ensemble des principales voies routières desservant l'Allier et la région Auvergne. Il s'agit premièrement de mener rapidement à bien la construction de l'autoroute A 71 Paris—Clermont par Montluçon, en veillant, dans la définition du tracé, à porter le moins

possible atteinte à l'environnement et à éviter la destruction des terres agricoles, même si pour cela les coûts des ouvrages d'art doivent être plus élevés, car ces destructions sont irréversibles. De ce point de vue, la réponse parue au *Journal officiel* du 17 mai 1978 ne donne aucune garantie. Il s'agit deuxièmement d'améliorer les liaisons Paris—Clermont par Moulins en portant les R. N. 7 et R. N. 9 à quatre voies avec contournement des agglomérations partout où cela est nécessaire. Il s'agit troisièmement de mener à bien rapidement la route Centre-Europe—Atlantique traversant d'Est en Ouest l'Allier, afin d'établir les liaisons Nord-Sud et Est-Ouest nécessaires, et ceci aux frais de l'Etat, l'expérience actuelle montre en effet que malgré les énormes dépenses mises à la charge du département de l'Allier, l'axe Est-Ouest ne sera pas à vue d'homme terminé et par conséquent il ne pourra pas jouer son rôle. Il lui demande s'il ne considère pas nécessaire de lui apporter des précisions sur le tracé de l'autoroute A 71 et quelle est l'opinion du Gouvernement sur la nécessité de porter à quatre voies les R. N. 7 et R. N. 9 et terminer l'axe Est-Ouest.

ABONNEMENTS			DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION	
	FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.	
	Francs.	Francs.		
<b>Assemblée nationale :</b>				
Débats .....	22	40	Téléphone .....	} Renseignements : 579-61-95.
Documents .....	30	40		
<b>Sénat :</b>				
Débats .....	16	24		
Documents .....	30	40		